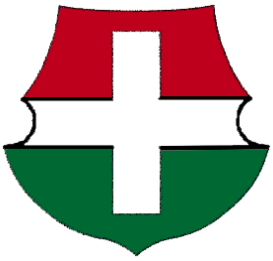


Rihmer Aurél (Budapest):

Az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete

Páncélosok „mindenkori csatahajó osztály” és cirkálók

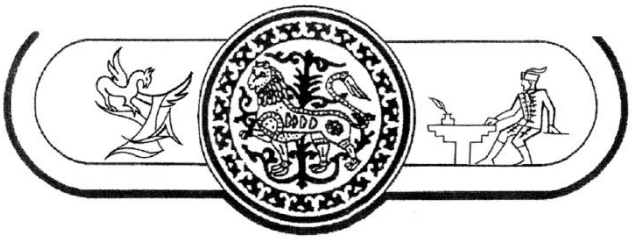
A flotta a sajtó tükrében

ACTA HISTORICA HUNGARICA TURICIENSIA

XL. évfolyam 3. szám

A ZÜRICHI MAGYAR TÖRTÉNELMI EGYESÜLET 134. SZ. KIADVÁNYA

ISSN 2297-7538



Zürich, Budapest, Adelaide, Athén, Bangkok, Beijing, Beregszász, Boulogne Sur Mer, Brno, Carrigmore, Csikszereda, Felsőőr, Heidelberg, Helsingborg Honolulu, Koppenhága, Lendva, London, Pozsony, Szabadka, Vancouver

Szerkeszti
a ZMTE Tudományos Tanácsa

BEKE Zoltán magánkutató, a ZMTE elnöke beke@pobox.sk

BÉRCZI Szaniszló C. Sc. fizikus csillagász, ny. egyetemi docens, Eötvös Loránd Tudományegyetem, bercziszani@caesar.elte.hu

CSÁMPAI Ottó C. Sc. etnoszociológus, ny. habilitált egyetemi docens, Nagyszombati Egyetem, csottoster@gmail.com

DARAI Lajos C. Sc. filozófus, professzor emeritus Kodolányi János Egyetem, darailajos@gmail.com (főszerkesztő)

GÁSPÁR Róbert mérnök, történész gasrob75@gmail.com

GEDAI István C. Sc. történész, numizmata, ny. főigazgató, Magyar Nemzeti Múzeum

HARAI Dénes C. Sc. katonapedagógus, ny. ezredes, egyetemi tanár, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, harai.denes@uni-nke.hu

HARASZTI Zsuzsanna magánkutató haraszti.zs.karolina@gmail.com

JÁVOR Miklós Ph. D. történész, író, javormiklos1@gmail.com

J. ÚJVÁRY Zsuzsanna Ph. D. történész, egyetemi docens, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, zsujvary@gmail.com

KÖLTŐ László dr. univ. régész, mérnök, ny. múzeumigazgató Somogy Megyei Múzeumok Igazgatósága, koltolaszlo48@gmail.com

NYÁRI Gábor Ph. D. történész, főigazgató, Rendszerváltás Történetét Kutató Intézet és Archívum, nyari.gabor1986@gmail.com

PANDULA Attila D. Sc. történettudomány, habilitált egyetemi docens, Eötvös Loránd Tudományegyetem, attila.pandula@gmail.com

RIHMER Aurél történész, arihmer@gmail.com

SZEDERKÉNYI Tibor D. Sc. földtudomány, ny. egyetemi tanár, Szegedi Egyetem, Pécsi Egyetem, szedertib@gmail.com

SZEKERES István írástörténet kutató, szekeresistvan1917@gmail.com

VIZI László Tamás Ph. D. történész, tudományos rektorhelyettes, Kodolányi János Egyetem, lvizi@kodolanyi.hu

ZÁHONYI András mérnök, íráskutató, azahonyi4@gmail.com

Kapcsolat kizárólag elektronikus levelezéssel. A szerkesztőség levélcíme:
zmtehu@gmail.com
Kézirat alakja: Word, 16-os lapszélesség, 12-es betű, szimpla sorköz.

TARTALOM

Bevezetés **7**
SMS Drache osztály **18**
SMS Drache 1861-1883 18
SMS Salamander 1861-1883 (1896) 24
SMS Kaiser Max osztály **33**
SMS Kaiser Max 1862-1873 33
SMS Don Juan d'Austria 1862-1873 37
SMS Prinz Eugen 1862-1873 41
Erzherzog Ferdinand Max osztály **43**
SMS Erzherzog Ferdinand Max 1865 koshajó 43
SMS Habsburg koshajó 1865-1898 (1900) 125
SMS Kaiser (1855-1918) vitorlás sorhajó, csavargőzös majd páncélos kazamata hajó, utóbb Bellona a neve 148
Lissa kazamatahajó 1869 176
Erzherzog Albrecht kazamatahajó 1872-1950 190
Custoza kazamatahajó 1872 211
Don Juan kazamatahajó (II.) 1873, 1877 254
Kaiser Max kazamatahajó (II.) 1873, 1877 263
Prinz Eugen (II.) kazamatahajó 1873, 1877 (utóbb Vulcan) 284
Tegetthoff kazamatahajó 1878 296
Kronprinz Erzherzog Rudolf toronyhajó 1887 318
Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronyhajó 1887 345
Ötödik csatahajóosztály **359**
SMS Wien partvédő páncélos 1895 359
SMS Budapest partvédő páncélos 1896 415
SMS Monarch partvédő páncélos 1895 439
Negyedik csatahajóosztály **474**
SMS Habsburg (II.) 1900 474
SMS Árpád 1901 502
SMS Babenberg 1902 525
Harmadik csatahajóosztály **545**
SMS Erzherzog Karl 1903 545
SMS Erzherzog Friedrich 1904 566
SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.) 1905 577

Második csatahajóosztály **621**
SMS Radetzky 1909 621
SMS Zrínyi (II.) 1910 653
SMS Erzherzog Franz Ferdinand 1908 677
Első csatahajóosztály **696**
SMS Tegetthoff (II.) 1912 696
SMS Viribus Unitis 1911 726
SMS Prinz Eugen (III.) 1912 796
SMS Szent István 1914 820
Cirkálók **869**
Leopard cirkáló 1885 869
Panther cirkáló 1885 896
Tiger cirkáló (Lacroma) 1887 940
Kaiser Franz Joseph I. cirkáló 1889 963
SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló 1890 1001
Kaiserin und Königen Maria Theresia cirkáló 1893 1051
Zenta cirkáló 1897–1914 1084
Kaiser Karl VI. cirkáló 1898 1149
Aspern cirkáló 1899 1199
Szigetvár cirkáló 1900 1226
St. George cirkáló 1903 1263
SMS Admiral Spaun cirkáló 1909 1300
SMS Helgoland cirkáló 1912 1322
SMS Saida cirkáló 1912 1358
SMS Novara cirkáló 1913 1371

In memoriam

DDR. Juba Ferencz (1915-2006)

hosszújáratú tengerészkapitány, orvos, tengerjogász

Elemi iskolába Dunaszerdahelyen járt, a komáromi bencés gimnáziumban érettségizett 1934-ben. Pozsonyban és Budapesten volt orvostanhallgató. 1941-ben tengerésztiszti képesítést szerzett, s 1941-1944-ig a Budapest tengerjárón harmad, majd másodtiszt. A II. világháború alatt hajóját a németek hadiszállítási célokra bérbe vették. Mint civil tengerész ezen utak során kivételes bátorságot mutatott. Ezért magas német polgári kitüntetésbe részesítették.

1944-ben jogi doktorátust szerzett, és 1950-ben orvosdoktori diplomát. 1955-től osztály-vezető a Folyamrendészeti és Tengerészeti Hivatalban, majd Duna-Tengerhajózási Rt. igazgató lett. 1948–1962-ig tengerjog és hajóegészségtan tanár a Tengerésztisztképző Tanintézetben. 1962-ben Bécsbe emigrált. 1963-ban a T. S. S. Homeric óriáshajón 1. számú hajóorvos, 1964–65-ben az F. F. S. Walther Herwig német sarkkutató hajón szolgált orvosként. 1966–1981-ig a St. Pölteni Kórház főorvosaként és radiológus szakorvosként dolgozott. Utóbb Bécsben és Komáromban élt. 1987-ben Komáromban gyűjteményéből létrehozta a tengerészeti múzeumot, amely a 13. század közepétől a 2. világháború végéig felölelő időszakot mutatja be, egyedülálló iratokat, navigációs eszközöket, tengerészeti ruházatot és emléktárgyakat. 1989-ben pedig tengerészeti emlékművet ajándékozott Komárom városának.

Számos orvosi, tengerjogi és tengerészeti szakcikk, tudományos publikáció és szakkönyv szerzője. A Vitézi Rend és a Jeruzsálemi Szent Lázár Katonai és Kórházi Lovagrend tagja volt. Tudományos munkásságát jórészt a Zürichi Magyar Történelmi Egyesületben végezte, tartott számos érdekes, izgalmas előadást, jelent meg írása a ZMTE-Actában. Élete végéig szívügye maradt a magyar Duna-tengerhajózás története. Sikerrel küzdött a Debrecen (ex-Kassa) Duna-tengerjáró megmentéséért. Vérbeli tengerészkapitányként hangsúlyozta a tengeri kereskedelem jelentőségé, gazdaságosságát. Ezért is élte meg fájdalmasan a hazai hajógyártás szétverését.

Emlékét barátai és tisztelői mindmáig őrzik.

„A kötelesség az életnél is előrébb való!”
(A Monarchia haditengerészetének jelszava)[1]

Haditengerészeti emlékmű 1937–1945-ig a Horthy Miklós (Petőfi) híd budai hídfőjénél

„A tengeren szenvedett és meghalt magyar tengerészek emlékműve” *a* ***komáromi*** *Monostori erőd Dunai bástya kikötőjében*[2]

[1] Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai” – Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft, 2024, ISBN 978-963-668-024-4

[2] A képek forrása: https://mateinfo.hu/index.php?myurl=ddr-juba-ferenc, https://upload.wikimedia.org/Haditenger..., https://www.kozterkep.hu/10846/tengereszeti-emlekmu és https://visitkomarno.eu/sightseeing/magyar-tengeresztorteneti-gyujtemeny/

BEVEZETÉS

Az osztrák és a benne a birodalom különböző részéről érkezett tengerészek, az 1866.07.20-án megvívott Lissa-i tengeri csatában bebizonyították, hogy méltó ellenfelei tudnak lenni az olasz haditengerészetnek. A Lissánál győztes flotta fogja majd az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének az alapját képezni. Az ott zászlóshajóként harcoló SMS[3] Erzherzog Ferdinand Max lesz majd a Monarchia első zászlóshajója.

A magyar szakirodalomban igen mostoha helyet foglal el a flotta. Általában felesleges pénzkidobásnak tekintik. Minek ekkora flotta az Adriára. Hajóink gyenge játékszerek a nagy flottákhoz képest. Pedig mind ez nem igaz! Az Osztrák-Magyar Monarchia minden hajója válasz volt egy-egy olasz vagy francia hadihajótípusra. És ezen monarchiabéli hajók, egyenlő ellenfeleik voltak a hasonló hadihajóknak. Mi több, néha azoknál még korszerűbbek is, lásd a 3 ütegsoros lövegtornyok tervezését az SMS Viribus Unitis osztálynál. Tengerálló képességük sem rosszabb, lásd az SMS Szent István és az angol HMS Royal Oak elsüllyedése.

Mikor megvettem az „Adria foglyai" című könyvet, ami a zalai haditengerészekről szól, az eladó döbbenten kérdezte, a Monarchiának volt flottája? A hadiflotta tevékenysége mára alig ismert még az érettségizett emberek körében is. Eltűnése mögött talán az állhatott 1945 után, hogy annak egykori flottaparancsnoka, vitéz nagybányai Horthy Miklós altengernagy volt 1920-1944-között Magyarország Főméltóságú Kormányzó Ura. Talán azért nem beszéltek a flottáról, mert avval Horthy tekintélyét akarták rombolni, illetve a haditengerészet emlékeinek felelevenítése Trianon kérdését is napirenden tartotta volna.

Pedig a flotta az Osztrák–Magyar Monarchia nagyhatalmi szerepének szerves részét képezte. Hadihajóink eljutottak Észak-, Közép- és Dél-Amerikába, Kínába, Japánba. Bejárták a Földközi-tengert, az Északi-tengert, a Vörös-tengert, hajóztak az Atlanti- és a Csendes-óceánon és a Japán-tengeren stb. Volt olyan hajónk, amely a Földet is körbehajózta, mint az SMS Novara fregatt.

Ferenc Ferdinánd szerint a haditengerészet a külföld szemében növeli a Monarchia kereskedelmi potenciálját. Szerinte, tengeri hatalom nélkül nincsen világhatalom.[4] A trónörökös a Monarchia flottájának fejlesztése által és a hajók folyamatos levantei cirkálásai révén, igyekezett csökkenteni Nagy-Britannia Földközi-tengeri túlsúlyát és szerette volna elérni, hogy a Török Birodalom szétesése során Ausztria–Magyarország megfelelő súllyal legyen képviselve. Továbbá a flotta feladata volt Olaszország fékén tartása, illetve egy esetleges prevenciós háborúban való részvétele az olaszok ellen, amire már 1903 óta részben készült a Monarchia.

A hadihajózás még az I. világháború kezdetén is egyfajta státusszimbólum. Igen gyakori, hogy a külföldi kikötőkbe behajózó hadihajó kapitányát és gyakran tisztikarát is fogadja az adott állam miniszterelnöke vagy uralkodója. Ma már elképzelhetetlen, hogy egy hajó kapitányát az USA elnöke fogadja, csak azért, mert az kikötött az országában. De a XX. század elején ez még teljesen rendjén való volt. Mivel a tengerésztisztek hatalmas nemzetközi megbecsülésnek örvendtek, érthető, hogy vitéz nagybányai Horthy Miklós altengernagy miért kaphatott nemzetközi elismertséget, minek következtében Magyarország Főméltóságú Kormányzó Urává válhatott. Tengerészeink a diplomácia mellett, útleírásaikkal, amiket újságokban, vagy könyvek formájában jelentettek meg, jelentősen gyarapították az adott térségek megismerési lehetőségét széles tömegek számára.

[3] SMS: Seiner Majestät Schiff, „Őfelsége hajója". A Német Császári Haditengerészetnél, illetve az Osztrák–Magyar Monarchia tengerészeténél a hajók neve előtt állt ez a rövidítés.
[4] Hannig, Alma: Ferenc Ferdinánd: Életrajz 20 illusztrációval, Saxum Kiadó Kft. 2014, ISBN 978-963-248-237-8

Megjegyzendő, hogy a korabeli sajtó nélkül Horthy nem lett volna Magyarország kormányzója. A magyar lapok szinte attól kezdve, hogy 1915-ben átvette az SMS Novara gyorscirkáló parancsnokságát, sztárolták. Ő lett a flotta legismertebb arca. Ennek köszönhetően vált egyre jobban ikonná a társadalom szemében, ami egyben tengerésztiszti pályáját is felgyorsíthatta. Flottaparancsnoki kinevezésekor jónéhány admirálist előzött meg, de a közvélemény elfogadta, hiszen addigra már a sajtó révén a flotta fényes csillagaként tündökölt. Természeresen, haditettei és az SMS Novara útjai tényleg kiemelték az átlagos tisztek sorából, de tudni kell, hogy például a rombolók legalább akkora terhet cipeltek, mint az SMS Novara cirkáló, de parancsnokaik még sem lettek országosan ismertek. Az osztrák lapok írnak az SMS Novara tettiről, de jóval kevesebbszer emlegetik Horthy-t, mint a magyar lapok.

Hajóink rendre képviselték a Monarchiát a különböző politikai eseményeken és nemzetközi flottatüntetéseken. És itt hangsúlyozni kell, hogy a Monarchiát képviselik. A magyar politikusok ugyanis rendre sérelmezték, hogy a hajók kizárólag osztrák lobogó alatt hajóznak, vezényleti nyelvük a német, még a magyar személyzet esetében is. „Az összes közös intézmény közül pedig épen a haditengerészetből van a legkevesebb erkölcsi és anyagi hasznunk. A hajóhad közös oka semmiben sem tűnik ki. Osztrák vörös-fehér-vörös lobogó alatt külföldön az osztrák császárságot reprezentálja. Tisztjei németek, legénysége olasz és horvát. A fiumei haditengerészeti akadémiát kivéve. az összes haditengerészi intézmény osztrák földön van elnevezve; a tisztek, a legénység ott költi el pénzkét A hajóhad fejlesztésére költött milliók is Isztriában maradnak. A hajókat a trieszti Tabilimento Tecnicóban építik. A hajó felszerelését, berendezését osztrák gyárak szállítják. Az ágyúkat, páncéltornyokat pedig az Arzenál és a cseh Skoda gyártja."[5]

A magyar politikusok többek között ezért is igyekeztek gátolni a flotta fejlesztését. Így, gyakran cselhez folyamodtak a tengerészeti vezetők. Egy régi, elavult hajó felújítására kértek pénzt, de közben a befolyt összegből egy új hajót építettek. Lásd például a Kaiser Max I. és Kaiser Max II. hajóosztályok esetét, ahol még a hajók nevét sem változtatták meg, de új hajók épültek a régiek helyett, azok néhány alkatrészének a felhasználásával.[6]

A flottára költött kiadások egyre csak nőttek, ahogy az új és újabb típusok álltak hadrendbe. A következőkben nézzük meg, hogy az új hajóosztályok esetében egy hajó mennyibe is került. A Monarch-osztály esetében 9.5 millió, a Habsburg-osztály esetében 17.5 millió. Az Erzherzog-osztály esetében 26.75 millió, a Radetzky-osztály esetében 43.5 millió, míg a Tegetthof-osztály esetében 61 millió (Dreadnought) korona átlagosa. A Tegetthoff osztály után tervezett szuper-dreadgnouth osztályt már 82.5 millió koronás darabonkénti árral tervezték.[7]

„(Tizenöt új hadihajó.) Négy év előtt az admiralitás 100 millió koronát akart kérni új hadihajókra tíz évi részletekben. Akkor nagy volt a felháborodás, ennek következtében nem is terjesztették elő ezt a követelést. És íme, most 117 millió koronáról beszél a hír, amit négy év alatt feltűnés nélkül elköltöttek új hajókra, tehát 17 millióval többet, mint amennyit 4 év előtt 10 évi részletre kérni akartak. A 15 hadihajó között a következő arányban oszlik meg ez a horribilis összeg: 1. Habsburg 8840 tonnás erősbített partvédő csatahajó. (I.) A hajótest, kazán stb. építési költségei 12.123.810 korona, ágyuk stb. 2,960.000 korona, lövőszer 2.019.050 korona. 2. Árpád 8340 tonnás erősbitett partvédő csatahajó. (II.) A hajótest, kazán stb. 12.756.430 korona, ágyuk 2,865.000 korona, lövőszer 2.020.000 korona. 3. Babenberg 8340 tonnás erősbitett partvédő csatahajó. (III.) A hajótest, kazán stb. 12.950.000 korona, ágyuk 3.100.000 kor, lövőreszer 2.230.000 korona. 4. Az A-val jelzett 10.600 tonnás csatahajó. A hajótest, kazánok stb. 17.400.000 korona. 5. A B-vel jelzett 10.600 tonnás csatahajó. A hajótest, kazánok stb. 17.400.000 korona. 6. A G-vel jelzett 10.6000 tonnás csatahajó (költségeit az idén terjesztik a delegáció elé). A hajótest, kazán stb. 17.400.000 korona. 7. Az É. cirkáló koshajó (7000 tonna) hajótest stb. 11.785.050 korona, ágyuk 2.200.000 korona. 8. A Szigetvár cirkáló torpedóhajó (2800 tonna), hajótest stb. 3.478.000 korona, ágyuk 450.000 korona, lövőszer 640.000 korona. 9–15. Két dunai monitor és öt őrjárati naszád építési költségei 3.400.000 korona. És ez az összeg még nem foglalja

[5] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-12-08 / 337. szám
[6] Wiener Allgemeine Zeitung, November 1883-11-30
[7] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-31 / 127. szám

magában a 4–5. számú hajók lövészeteinek költségeit, ami szintén felemésztett vagy 23 milliót. Ez a suba alatti politika valószínűleg nagy vihart fog provokálni az idei delegációban."[8]
A flottaépítés is felgyorsult. 1863-hoz képest a flottaépítés teljesítménye a tizenötszörösére nőtt meg. Ezt azonban a magyar sajtó igen negatívan kommentálta. „Nem is csodálkozunk ezeken az adatokon, hiszen az utóbbi 50 év alatt éppen a hadügyi terhek és minduntalan növekedő tengerészeti beruházások következtében a megélhetés nehezebb, a nyomor elviselhetetlenebb lett — ugyanily arányban."[9] Az osztrák lapok viszont éltetik a flottafejlesztéseket.

A Monarchia tengerészei harcoltak Kínában a Bokszerlázadás során 1899–1901 között. Az I. világháborúban egy cirkálónk (SMS Kaiserin Elisabeth) harcolt a japánok ellen, noha Japán csak a Német Császárságnak üzent hadat, az Osztrák–Magyar Monarchiának nem. Igaz viszont, hogy Ferenc József császár és király, ragaszkodva a szövetségesi hűséghez, és végül engedélyezte a magyar cirkáló harcbavetését.

A hajóutak igen sokba kerültek a költségvetésnek. Például az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló közép-amerikai útja, amely érintette Santiago de Cubát 74.450 forintnyi (37.225 korona) túlkiadást okozott. A krétai háború címén is szerepel a költségvetésben egy 160.940 forintnyi (80.470 korona) kiadási tétel. Megokolásában a többi közt azt olvassuk, hogy a Leopard hadihajó cirkálást tett a levantei vizek déli részében, hogy ott meglobogtassa a cs. és kir. zászlót.[10]

A Birodalom flottája minden olyan hadműveletre képes volt, amire a nagy haditengerészeteket kiképezték. Így képes volt partraszálló manőverekre, – ezt a képességet 1908-ban éles helyzetben be is vetették – vegyes flottamanőverekre, repülőgépes tűzvezetésre, vízi repülőgépek hajófedélzeti szállítására stb. A flotta egyetlen gyengesége a létszámhiány volt. Ezért, egyszerre a teljes flotta nem volt bevethető állapotban igen gyakran.

Az Osztrák–Magyar Monarchia flottáját gyakran lekezelően emlegették, mondván csak az Adria vizeire tervezték azt, és így a nagy tengereken nem állta volna meg a helyét. Pedig a Monarchia hajói kiválóan megállták helyüket a világ szinte összes tengerén és óceánján. Talán a Fekete és a Kaszpi-tenger az, aminek vizeit nem kereste fel a flotta a fennállása során. Szinte mindig jelen voltak a Földközi-tengeren. A Monarchia flottája semmivel sem volt rosszabb tengerállóság és fegyverzet terén a francia és az olasz flottánál. Hozzájuk képest a hátrányát az okozta, hogy jóval kevesebb pénz fordítottak rá, mint riválisaira, illetve, hogy állandó létszámhiánnyal küzdött.

A Monarchia jelentős és jól felszerelt flottával rendelkezett, ennek ellenére a birodalom hajóinak története alig ismert. Ennek talán legfőbb oka, hogy Trianon után flottánk idegen kézbe került. Így leginkább a Monarchia képviselői számára készült összefoglalókhoz lehet hozzájutni, de ezek messze vannak egy hajónapló pontosságától.

Alig volt olyan időszaka az évnek az I. világégés előtt, hogy a Monarchia flottája békésen szunnyadt volna a kikötőkben. A hajók járták a tengereket és számos hadgyakorlaton vettek részt, illetve képviselték államukat a távoli vidékeken, védelmet adva Ausztria–Magyarország ott élő állampolgárainak.

A nagy páncélosok a Földközi-tenger medencéjét járták, vagy kimerészkedtek az Északi-tengerre, míg a cirkálók igen gyakran voltak a távol-keleti vizeken, Kínában, Japánban, vagy Ausztráliában, esetleg Amerikában. A hajók között egyfajta munkamegosztás alakult ki. De a tengereket járták a fregattok, korvettek, sloopok, ágyú és torpedónaszádok. Tengerészeink többször oltottak tüzet Thesszalonikében, vagy Tokióban. Bajba jutott kereskedelmi hajóknak segítenek a világtengereken.

[8] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám
[9] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-10-05 / 236. szám
[10] Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-12-03 / 335. szám

Ausztria–Magyarország számára, bármilyen ellenkező jelek is léteznek, a flotta státuszszimbólum volt. Mindig az épp aktuális legerősebb hadihajók, illetve új cirkálók első útja a mediterránumba vezetett, hogy megmutassák magukat és a K. und K. tengeri erejét.

A Monarchia flottája a földkerekség 6–8. legerősebb haditengerészetét alkotta. Volt, hogy korát megelőzte, de sajnos a kiegyezés után a politikai és gazdasági érdekeknek esett áldozatul. Így, egy idő után korszerűségben csak a többi flotta után futott, és folyton csak a hátrányok kiegyenlítésére törekedett. Ezt a hátrányt még így is sikerült leküzdenie az I. világháború kezdetéig, legalább az Adria vizein.

Az eddigi munkák leginkább az I. világháború időszakára és az ottani hadműveletekre korlátozódnak, illetve rövid műszaki leírások.
Néhány szerző és munkájuk:
Bak József, Csonkaréti Károly stb.: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó 1984,
Bak József, Bak Ferenc: Hadihajó II. típuskönyv, Zrínyi Kiadó,
Földi Pál munkái,
Balogh Tamás és Csepregi Oszkár Szent István csatahajóról írt kötete,
Győri Lajos: A Császári és Királyi Haditengerészet békében és háborúban 1935,
Verpedi András kutatásai,
Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867–1918, Budapest, Kossuth Kiadó,
Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete az első világháborúban,
Erwin F. Lieche írásai,
Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói" az első világháborúban,
Krámeli Mihály munkái stb.
Néhány hajó történetét elkészítették angolul, de ezekben is akad tévedés.

Tehát nem teljesen sötét folt a flotta története, de még sok a hiányosság. Az interneten is kevés egy-egy hajóról az értékelhető adat. Igen furcsa, hogy az Osztrák–Magyar flotta hajóiról orosz nyelvű honlapokon többet lehet szinte olvasni, mint a magyar és német nyelvűkön, de még az angol honlapok is pontosabbak a magyar elérhetőségeknél.

Az első világháborúnál is szinte csak az szerepel, hogy a Zenta, Wien és a Szent István elsüllyedt, no meg a Cattarói matrózlázadás, illetve az Otrantói csata, valamint Ancona ágyúzása. Pedig, az Antant az Adrián-sokkal többet vesztett, mint a Monarchia, hajószámban. Ez pedig azt jelenti, hogy az Antant a Monarchia flottáját nem tudta ténylegesen legyőzni. Olasz hadihajók nem tudták tüzükkel az Isonzó–Doberdó-i csatákat segíteni, míg a Monarchia hajói igen. Az olaszok a Monarchia partjainál nem tudtak partra szállni, és az Adria partjainál a Lovcsen-hegyi francia partraszállást leszámítva, ellenség nem tudott átjutni. A Lovcsent pedig a flotta bevetésével foglalták el a Monarchia katonái és űzték onnét el a franciákat.

Az olaszoknál mindenki ismeri Luigi Rizzo nevét, mivel ő süllyesztette el az SMS Wien (5672 t) és az SMS Szent István (21 343 t) csatahajókat. Magyarországon viszont teljesen ismeretlen Luigi Fiedler (alias Leo Fallt) neve, noha az általa vezetett szárazföldi kommandó süllyesztette el 1915. szeptember 27-én a 13.400 tonnás „**Benedetto Brin"** olasz csatahajót és 1916.08.02-án a 22.000 tonnás olasz **Leonardo da Vinci** dreadnoughtot. Közben, Velencében **robbantással lángba borított egy olasz cirkálót**, de az nem süllyedt el. Ezt a cirkálót nem tudtam mindezidáig azonosítani. Az olasz tengeralattjáró bázis elleni támadását a kommandónak az olaszok meghiúsították. Röviden, Luigi Fiedler és emberei igen sok fejtörést okoztak ellenfelünknek.

Én most megpróbálom az általam elérhető források segítségével a Monarchia páncélos és cirkáló hadihajóinak a történetét részletesebben feldolgozni. És itt meg kell állni egy gondolat erejéig, mert a páncélosok megnevezés magyarázatra szorul. Ez esetben nem minden páncélzattal ellátott hajót foglal magában a kifejezés, hanem a flotta legfőbb ütőerejét képező hadihajókat jelöli, amiket tévesen a

közgondolkodás csatahajóknak nevez. Ezek páncélos fregattok, toronyhajók, pre-dreadnought-ok és dreadnought-ok.

A hajók leírásánál többször szerepel, hogy a hadgyakorlat után leszerelték. Ez azt jelenti, hogy kivonják az aktív flottából, és csökkentett legénységgel lényegében tartalékba kerül. Ekkor végzik el a hajókon a kisebb-nagyobb javításokat is. A csökkentett legénységgel való tartalék állományba kerülés legfőbb oka a flotta személyi állományának alacsony volta, miáltal nincsen annyi tiszt és tengerész a flottában, hogy egyszerre minden egységet személyzettel tudjanak ellátni. Háború esetén a személyzet hiányát átvezényelt gyalogos katonákkal kívánták feltölteni.

Munkámhoz leginkább a korabeli sajtót néztem át. Hiányok persze így is bőven maradnak, mivel korán sem biztos, hogy minden korabeli cikkre rálelek, illetve a keresők is folyamatosan bővülnek. Vagy épp a sajtó nem írt az eseményről.

A flotta megítélésénél azért tartom fontosnak mit írtak a korabeli lapok, mert azok tükrözik egyértelműen, hogy a hajóhad felé mekkora érdeklődés fordult, milyen szerepe volt a magyar mindennapokban. Persze, ezek a korabeli cikkek is gyakran tartalmaznak tévedéseket, hibákat egy-egy hadihajó adatai megadása során, de ennek ellenére értékes információkat tartalmaznak. Többször adok meg több cikket egy-egy eseményhez. Ennek oka, hogy a történteket a sajtó különbözőképpen látta.

Persze, a sajtóban téves hírek is megjelenhettek. Ilyen, hogy az SMS Panther torpedócirkálón 1905-ben majd később Rio de Janeiro-ban 1910-ben kitört lázadásról írtak, aminek összeségében 18 halálos áldozata lett. Valójában a hajón semmilyen lázadás nem volt, noha a német és magyar nyelvű sajtó hónapokik cikkezett róla.

A kutatásom során felhasználom az interneten található anyagokat is. Ezeket igen gyakran megerősítik a korabeli újsághírek, bár többször van időbeli eltérés egy-egy kikötés esetében, illetve néha hiány mutatkozik a sajtó és a net forrása között egy-egy esemény említése terén. Ameddig nincsen sajtóbéli cáfolata a netes forrásnak, addig azt elfogadom.
Úgy tűnik, hogy valaki már foglalkozott a Monarchia hajóival. A neten hol eredeti angol nyelven, hol magyar fordításban, de azonos szerkesztéssel feltűnt egy legalább 180 oldalas munka, több részletben. Ezen anyag részei, időről időre feltűnnek a világhálón, majd eltűnnek onnét. Az anyag hibája, hogy nem tartalmaz hivatkozásokat. Bár soha sem nyílt meg rendesen, például a cirkálók esetében az adatbázis, így sok üres foltot tartalmazott számomra ez az anyag. A foltokat az újságcikkek nagyából le tudták fedni. Az internetes anyagok számomra 2023–2025 között voltak elérhetőek. A kutatás végére pár már elérhetetlenné vált, vagy az anyag új cím alatt került elő a világhálón.

A kutatás során figyelembe kellett vennem a korabeli újságírás furcsaságait. Ilyen ma már elképzelhetetlen furcsaság, hogy gyakran közölnek több napos híreket friss hírként. Teszik ezt úgy, hogy gyakran az adott hír, már korábban megjelent egy másik sajtótermékben, illetve nem írják le a történés valódi dátumát. Az osztrák és a magyar lapokat összehasonlítva, az osztrák lapok sokkal részletesebbek sok esetben, mint magyar társaik. Míg sok esetben a magyar lapok a flotta feleslegességéről, költségességéről cikkeznek, addig az osztrák lapok igen sokszor írnak a flotta fejlesztésének szükségességéről, összehasonlítva például azt az olasz flotta fejlettségével. A lapok írásaiban látszik a Monarchia két felének politikai–gazdasági hozzáállása a flotta fenntartásához. Míg a magyar országgyűlés felesleges kiadásnak véli a haditengerészetet, addig az osztrák parlament azt mindig támogatja. Ennek hátterében a megrendelések eloszlása is áll, mivel az osztrák és cseh ipar sokkal több megrendelést kap a flottától, mint a magyar, de a flotta költségét Ausztria–Magyarország azonos részben állja.

Az anyag feldolgozása során, volt olyan hadihajó, amihez több mint 200 újságcikk is tartozott az ismétlések nélkül, míg volt, amihez csak pár 10 cikket tudtam fellelni.

Katonai szemmel nézve, a lövegek űrméretét mm-ben kellene megadnom. De a korabeli források cm-ben adják azt meg és csak ritkán lehet pontosítani mm-ben. Ahol van erre mód, megadom a lövegek űrméretét úgy is. Erre tipikus példa a 7 cm-es hajóágyú, ami valójában csak 66 mm-es. Mivel sok anyaghoz nem magyar nyelven jutottam hozzá, a katonai szakkifejezéseknél lehetnek fordítási hibák, amiért előre is elnézést kérek. Ilyen eltérés például a géppuska, gyorstüzelő löveg, vagy szóró löveg esetén fordulhat elő.

Minden hajónál igyekszem a hajó parancsnokait is megadni, de sajnos ez irányú általam elérhető forrásaim igen hiányosak. Ezért a parancsnokok listája ugyancsak hiányos. Ugyanígy próbálom megadni azon admirálisok neveit is, akik lobogóját hordozták a hajók.

Talán hajótörténeteim elérik a céljukat és felhívják a figyelmet a Monarchia haditengerészetének tényleges jelentőségére. Például, hogy a hajók parancsnokai között szép számmal tűnnek fel magyarok, akik később a különböző tengernagyi rangokat is elérik.

A flotta oroszlánkörmeit az 1864.05.09-i helgolandi és az 1866.07.20-i lissai csatában villantotta meg. Bár ekkor még nincsen Osztrák–Magyar Monarchia, a flotta hajóin szép számmal harcoltak már ekkor is magyarok. És az akkor győztes hadihajók adták később a Monarchia flottájának magját.
Nem véletlen, hogy a lissai diadal a Monarchia fennállása alatt mindig a flotta diadalnapja volt, és az ott győztes rohamot végrehajtó Erzherzog Ferdinand Max vértes koshajót még Ferenc Ferdinánd főherceg is múzeummá akarta átépíteni. És talán így érthető, hogy mikor ezt a hajót az olaszok az I. világháború után megszerezték, azonnal szétbontották.
A lissai tengeri csata egészen a Horthy korszak végéig mérföldkőnek számít a magyar köztudatban és 1918-ig az osztrák köztudatban is. Ezért számos német és magyar nyelvű cikk jelent meg róla az évtizedek során.

Sokan beszélnek az I. világháború során a flotta felesleges voltáról. Pedig a flotta maradéktalanul teljesítette feladatát. Ugyan nem vett részt a Földközi-tengeri harcokban, kivéve pár tengeralattjárót, de ennek legfőbb oka az Adria „öböl" jellege. Flottánk a Földközi-tengertől igen messze állomásozott, és a Földközi-tenger partvidékén nem rendelkezett használható kikötővel. Így, nem voltak adottak a nagy hajók bevetésének a feltételei a térségben. A feltételek hiányát jól mutatja a német SMS Geoben csatacirkáló és az SMS Breslau cirkáló sorsa. Ezen hajók eljutottak ugyan Törökországba a háború elején, de utána már nem tudtak kihajózni a török vizekről. Ennek tudatában nem maradt más feladata a flottának, mint a Monarchia tengerpartjának megvédése. Ennek pedig maradéktalanul eleget tett. Ellenséges hadak nem tudtak partra szállni a Monarchia partszakaszain. Magának a flottának a puszta jelenléte elég volt az elrettentéshez.

Egy-egy hajó történetét megírni a korabeli forrásokból két héttől hat hónapig is tarthat. Gyakran kell ellenőrizni a helyneveket, mivel azokat régen másképp írták. Kapok egy helynevet és beírom a Google keresőbe, és az kidobja egy Csendes-óceáni sziget városaként. Aztán kiderül, hogy egy görög sziget elírt neve valójában. Máskor egy Krím-félszigeti kikötőt kapok a keresőben, ahová ráadásul sok magyar hajó járt. Azután kiderül, hogy a Cattaró-i öböl egy részéről szól a cikk.
Máskor nem adnak megoldást a magyar források, de például az orosz forrás feloldja a kérdéseket. Tehát, egy-egy hajó történetének még csak a hozzávetőleges feldolgozása is sok időt vesz igénybe.
Sok esetben az újságok elírják a hajók nevét. Máskor pedig rosszul határozzák meg a típusát. De ha jó is egy típusjelölés, lehet, hogy különböző helyesírással írják. Még az egyes hajók neveit is gyakran hibásan írják le. Gyakori, hogy a hajó nevét magyarra fordítva írják a lapok.

A lapokbéli összevisszaságra legyen itt egy példa. Az SMS Lissa kazamata hajó esetén a következő keresőszavakra kaptam találatot a hajó nevéhez kötve: kazamata hajó, casamata hajó, kazamatahajó, casamatahajó, Kasemattschiffes, páncélos, pánczélos, gepanzert, vértes hajó, csatahajó, kos hajó, vaskalapos, fregatt, fregát, fregatte, Panzerfregatte, Casemattschiffes.

További probléma a korabeli sajtóval, hogy viszonylag szabadon kezelik a dátumokat. A ma megérkezett a hajó, az lehet az aznapi dátum, de akár 1-2 nappal korábbi dátum is a valóságban.

Ezen hajótörténetek másoknak kiinduló pontul szolgálhatnak. Például azoknak, akiknek van ideje végignézni a bécsi levéltárak anyagait. A szöveg helyesírása kaotikus. Ennek oka, hogy a korszakban még nem rögzültek a helyesírási szabályok, én pedig nem írtam át a források legtöbbjét a mostani szabályok szerint. Tipikus példa Pola és Póla esete, de gyakori a földrajzi nevek különös írásmódja is.

Jelen munkám nem tudja átfogni a flotta összes egységét, így leginkább a nagyobb hajókra összpontosít. Így a kazamata hajókra, toronypáncélosokra, pre-dreadnought-okra, dreadnought-okra és a cirkálókra korlátozom ezt a kutatást. A kisebb hajókat, mint a rombolókat, naszádokat és a fa hajókat, valamint a segédhajókat egy másik munkámban próbálom majd bemutatni, a teljesség igénye nélkül.

Minden hajóról – páncélos és cirkáló – készült egy önállóan is használható hajótörténet. Testvérhajók esetében gyakran a teljes történet és műszaki háttér szét van osztva az egyes hajóknál, így a teljes képet a testvérhajók összességének elolvasása után lehet látni. Mivel minden hajótörténet egyben önálló rész, így ismétlődések előfordulnak a testvérhajók történeteiben, mivel ezeket gyakorta együtt alkalmazták a különböző kihajózások során. Ezért kérem a tisztelt olvasót arra, hogy nézze el az ismétlődéseket.

Jelen munkám tiszteletadás azon bátor emberek előtt, akik a Monarchia lobogója alatt kihajóztak a világtengerekre és ott kitűnően helyt álltak. Elismerés bátorságukért, mikor a nyitott hajófedélzeten harcoltak és akár egy közeli találat által keltett hullámverés is a tengerbe sodorhatta őket, amire sajnos volt is példa csata közben. Tisztelgés a magyar, horvát, cseh, osztrák, szlovén és olasz tengerészek előtt. Tiszteletadás azok előtt, akik áldozatos munkájukkal fejlesztették, fenntartották, illetve vezették Ausztria–Magyarország haditengerészetét.

A tengerésztiszti rendfokozatok és az annak megfelelő gyalogsági rendfokozatok:[11]

	Tengerésztiszti rendfokozatok	*Gyalogsági rendfokozatok*
Tengernagyok	Tengernagy	Gyalogsági tábornok
	Altengernagy	Altábornagy
	Ellentengernagy	Vezérőrnagy
Törzstisztek	Sorhajókapitány	Ezredes
	Fregattkapitány	Alezredes
	Korvettkapitány	Őrnagy
Főtisztek	Sorhajóhadnagy	Százados
	Fregatthadnagy	Főhadnagy
	Korvetthadnagy (csak tartalékos tiszt lehetett)	Hadnagy
Zászlósok	Tengerészzászlós	Zászlós
	Tengerészkadét	Hadapród
	Tengerészjelölt	–

A cs. és kir. Haditengerészet lelkészi, bírói, orvosi és tisztviselői karához tartozó tisztjeinek a rendfokozati megnevezései eltértek a fentiektől. Ezek közül most csupán azoknak a pontos megnevezését közöljük, melyek viselői közül egy, vagy több személy – tehát egy hajóorvos, négy gépüzemvezető és egy tengerészbiztos – az ütközet időpontjában a ZENTA fedélzetén tartózkodott.

[11] Az alábbi táblázatok forrása: Hadtörténelmi Közlemények, 122. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2009) 2009 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Merényi-Metzger Gábor: A ZENTA cirkáló személyzete 1914. augusztus 16-án

A tengerészorvosi és az annak megfelelő tengerésztiszti rendfokozatok:

Tengerészorvosi rendfokozatok	*Tengerésztiszti rendfokozatok*
Tengerész vezértörzsorvos	Ellentengernagy
I. osztályú tengerész főtörzsorvos	Sorhajókapitány
II. osztályú tengerész főtörzsorvos	Fregattkapitány
Tengerész törzsorvos	Korvettkapitány
Sorhajóorvos	Sorhajóhadnagy
Fregattorvos	Fregatthadnagy

A gépüzemvezetői és annak megfelelő tengerésztiszti rendfokozatok:

Gépüzemvezetői rendfokozatok	*Tengerésztiszti rendfokozatok*
Ezredes gépüzemvezető	Sorhajókapitány
I. osztályú főgépüzemvezető	Fregattkapitány
II. osztályú főgépüzemvezető	Korvettkapitány
I. osztályú gépüzemvezető	Sorhajóhadnagy
II. osztályú gépüzemvezető	Fregatthadnagy

A tengerészbiztosi és az annak megfelelő tengerésztiszti rendfokozatok:

Tengerészbiztosi rendfokozatok	*Tengerésztiszti rendfokozatok*
Tengerész vezérbiztos	Ellentengernagy
I. osztályú tengerész főbiztos	Sorhajókapitány
II. osztályú tengerész főbiztos	Fregattkapitány
III. osztályú tengerész főbiztos	Korvettkapitány
I. osztályú tengerészbiztos	Sorhajóhadnagy
II. osztályú tengerészbiztos	Fregatthadnagy

A hajó legénysége A cs. és kir. Haditengerészetnél – hasonlóan a tisztek beosztásához – a legénység, illetve az egész hajó számára megszervezték az úgynevezett szolgálati ágak rendszerét. A tengerészeket ennek megfelelően, egy-egy konkrét szolgálatba osztották be. Ezek a szolgálati ágak a következők voltak: Fedélzeti szolgálat (Deckdienst), tüzérszolgálat (Artilleriedienst), torpedószolgálat (Torpedodienst), aknaszolgálat (Minendienst), távírász szolgálat (Telegraphendienst), kormányszolgálat (Steuerdienst), fegyverszolgálat (Waffendienst), gépészszolgálat (Maschinendienst), elektroszolgálat (Elektrodienst), élelmezési szolgálat (Proviantdienst), konyhaszolgálat (Küchendienst), egészségügyi szolgálat (Sanitätsdienst), zeneszolgálat (Musikdienst) és karbantartó szolgálat (Militärarbeiterdienst).

Fedélzeti szolgálat, tüzérszolgálat, torpedószolgálat, aknaszolgála, távírász szolgálat, kormányszolgálat, fegyverszolgálat, gépészszolgálat, elektroszolgálat, élelmezési szolgálat, konyhaszolgálat, egészségügyi, zeneszolgálat és karbantartó szolgálat rendfokozatok és az annak megfelelő gyalogsági rendfokozatok:

	Rendfokozatok megnevezése	*Gyalogsági rendfokozat*
Törzsaltisztek	Főtörzshajómester	Főtörzsőrmester
	Törzshajómester	Törzsőrmester

	Rendfokozatok megnevezése	*Gyalogsági rendfokozat*
Felsőbb rangú altiszt	Hajómester	Őrmester
Alsóbb rangú altisztek	Hajómestersegéd	Szakaszvezető és őrmester közötti rendfokozat
	Negyedmester	Szakaszvezető
	Árbocos	Tizedes
Legénység	I. osztályú matróz	Őrvezető
	II–IV. osztályú matróz	Honvéd

	Rendfokozat megnevezése	*Gyalogsági rendfokozat*
Törzsaltisztek	Főtörzsgépgondozó/ főtörzs-elektrogondozó	Törzsőrmester fölötti rendfokozat
	Törzsgépgondozó/ törzs-elektrogondozó	Törzsőrmester
Felsőbb rangú altisztek	Gépgondozó/elektrogondozó	Őrmester
Alsóbb rangú altisztek	Gépészsegéd/elektrosegéd	Szakaszvezető és őrmester közötti rendfokozat
	Gépész negyedmester/elektro negyedmester	Szakaszvezető
	Gépész árbocos vagy főfűtő/elektro árbocos	Tizedes

	Rendfokozat megnevezése	*Gyalogsági rendfokozat*
Legénység	I. osztályú gépész, matróz vagy fűtő/ I. osztályú elektro matróz	Őrvezető
	II. osztályú gépész, matróz vagy fűtő/ II. osztályú elektro matróz	Honvéd

A hajók méretezésénél fontos megjelölés:
Hajó teljes hossza: LOA vagy oa.
Hajó vízvonal hossza LWL vagy wl.
Hajó hossza az egyenesek között pp.

Balra Haditengerészeti lobogó (1867-1918),[12] középen az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének címere[13] és jobbra Kereskedelmi tengerészeti lobogó (1867-1918)[14]

Jelen tanulmányom közel 20%-át teszik ki internetes szócikkek. A források maradék 80%-át újságcikkek és szakkönyvek adják. Ez körülbelül 5000 hivatkozott újságcikket és részben szakkönyvet jelent. Természetesen a hivatkozott cikkeknél jóval többet kellett átnézni. Ezek jórészt duplikát információt hordoztak, vagy olyan adatokat tartalmaztak, amelyek a tanulmány szempontjából érdektelenek voltak. Ezekkel együtt közel 8000 újságcikk került átnézésre.
Több cikk, többször is szerepelhet az anyagban, viszont nincsennek számozva azok a cikkek, amelyek egy-egy hivatkozásnál többes hivatkozásként jelennek meg. Így a hivatkozott 5000-es szám helytálló.

A tanulmány a következő 48 hajó történetét dolgozza fel:

SMS Drache osztály

1. SMS Drache 1861-1883
2. SMS Salamander 1861-1883 (1896)

SMS Kaiser Max osztály

3. SMS Kaiser Max 1862-1873
4. SMS Don Juan d'Austria 1862-1873
5. SMS Prinz Eugen 1862-1873

Erzherzog Ferdinand Max osztály

6. SMS Erzherzog Ferdinand Max 1865 koshajó
7. SMS Habsburg koshajó 1865-1898 (1900)
8. SMS Kaiser (1855-1918) vitorlás sorhajó, csavargőzös majd páncélos kazamata hajó, utóbb Bellona a neve
9. Lissa kazamatahajó 1869
10. Erzherzog Albrecht kazamatahajó 1872-1950
11. Custoza kazamatahajó 1872
12. Don Juan kazamatahajó (II.) 1873, 1877
13. Kaiser Max kazamatahajó (II.) 1873, 1877
14. Prinz Eugen (II.) kazamatahajó 1873, 1877 (utóbb Vulcan)
15. Tegetthoff kazamatahajó 1878
16. Kronprinz Erzherzog Rudolf toronyhajó 1887
17. Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronyhajó 1887

Ötödik csatahajóosztály

18. SMS Wien partvédő páncélos 1895
19. SMS Budapest partvédő páncélos 1896
20. SMS Monarch partvédő páncélos 1895

[12] https://hu.wikipedia.org/wiki/Osztr%C3%A1k%E2%80%93Magyar_Monarchia
[13] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0e/Coat_of_arms_of_the_Austro-Hungarian_Navy.jpg
[14] https://hu.wikipedia.org/wiki/Osztr%C3%A1k%E2%80%93Magyar_Monarchia

Negyedik csatahajóosztály

21. SMS Habsburg (II.) 1900
22. SMS Árpád 1901
23. SMS Babenberg 1902

Harmadik csatahajóosztály

24. SMS Erzherzog Karl 1903
25. SMS Erzherzog Friedrich 1904
26. SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.) 1905

Második csatahajóosztály

27. SMS Radetzky 1909
28. SMS Zrínyi (II.) 1910
29. SMS Erzherzog Franz Ferdinand 1908

Első csatahajóosztály

30. SMS Tegetthoff (II.) 1912
31. SMS Viribus Unitis 1911
32. SMS Prinz Eugen (III.) 1912
33. SMS Szent István 1914

Cirkálók

34. Leopard cirkáló 1885
35. Panther cirkáló 1885
36. Tiger cirkáló (Lacroma) 1887
37. Kaiser Franz Joseph I. cirkáló 1889
38. SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló 1890
39. Kaiserin und Königen Maria Theresia cirkáló 1893
40. Zenta cirkáló 1897-1914
41. Kaiser Karl VI. cirkáló 1898
42. Aspern cirkáló 1899
43. Szigetvár cirkáló 1900
44. St. George cirkáló 1903
45. SMS Admiral Spaun cirkáló 1909
46. SMS Helgoland cirkáló 1912
47. SMS Saida cirkáló 1912
48. SMS Novara cirkáló 1913

SMS DRACHE OSZTÁLY

SMS Drache 1861-1883

SMS Drache 3. osztályú vértes fregatt

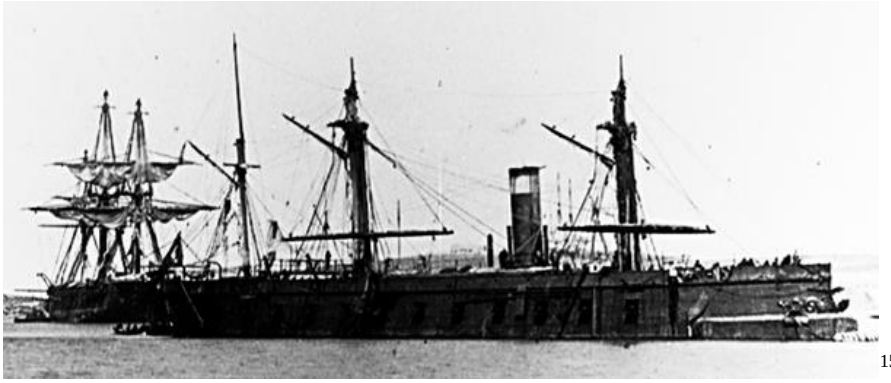
(Testvérhajója az SMS Salamander (1861-1883/1896)

Vízkiszorítása: 3110 hosszú tonna (3160 tonna)

Hossza: 70,1 m (230 láb)
Szélessége: 13,94 m (45 láb 9 hüvelyk)
Merülése: 6,8 m (22 láb 4 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db egyszere expanziós, vízszintes 2 hengeres kisnyomású gőzgép
4 db koffer-kazán
1 db 4 lapátos propeller
Három árbocos fregatt vitorlázat.

Teljesítménye: 1842 - 2060 LE (1374-1540 kW)



[15]

1866-ban

Sebessége: 10,5 - 11 csomó (19,4 km/h; 12,1 mph – 20,4 km/h)

Hatótávolsága: 1000 tmf a feltételezések szerint

Üzemanyaga: szén

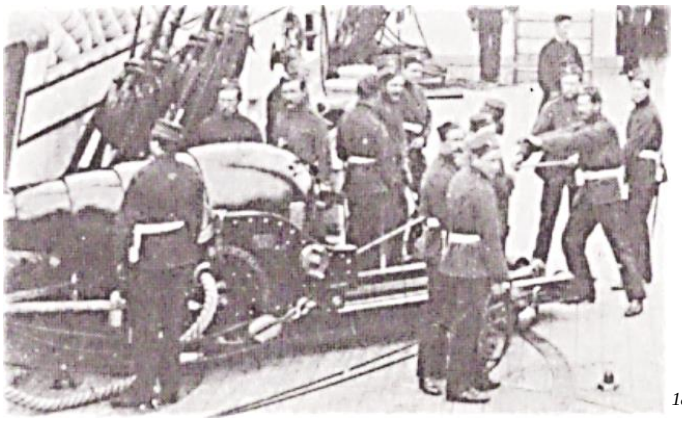
Személyzete: 346

Páncélzata:
Öv páncél: 115 mm (4,5 hüvelyk) kovácsoltvas páncélzat
(Más forrás szerint a két hajó hajóteste a vízvonalon és attól lefelé 60 cm-es keményfa övre erősített 119 mm-es vaspáncélt kapott.)[16]

---

[15] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/drache-class-ironclads.php
[16] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984

Fegyverzete ütegsoros elrendezésben 1862-ben:
10 db (48 font) sima csövű elől töltős ágyú
18 db (24 font) vontcsövű hátultöltős ágyú
1 db (8 font) bronz leszálló (csónak) ágyú
1 db (4 font) bronz leszálló (csónak) ágyú
A hajót fém döfőorral (kos) építették meg.[17]
Fegyverzete ütegsoros elrendezésben 1867-ben:
10 db 17,8 cm (7 hüvelykes) RML sima csövű elől töltős ágyú
(1865-ben Angliában fejlesztették ki. Súlya 6 ½ tonna. Minden változat egy acél A csőből készült, amelyet különböző számú és vastagságú kovácsoltvas tekercs vett körül. Az ágyú 3 hornyos volt, egyenletes 1 fordulattal 35 kaliberben, azaz 620 cm-ben. Páncéltörő képessége 196 mm (7,7 hüvelyk). Az ágyú hossza 2800 mm. Lövedék súlya 112-115 font (51-52 kg). Különleges lőszere 160 font (73 kg). Lövedék torkolati sebessége 525 láb/s (465 m/s), lőtáv 5500 yard (5000 m). A 7 tonnás változat parti löveg volt. Lőszerkészlet páncéltörő lövedék, robbanólövedék és repeszlövedékek. A lőszer 1,8 km (2000 yard) távolságig volt pontos.


[18]

7 hüvelykes RML ágyú a HMS Minotaur angol hajón

2 db 5,1 cm (2 hüvelykes) RML bronz ágyú

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (STT) Trieszt San Marco
Építés kezdete: 1861. február
Vízrebocsátása: 1861.09.09.
Hadrendbe állt: 1862. november
Hadrendből kivonták: 1875.06.13.
Lebontották: 1883.

Az itáliai egységmozgalmak egyre jobban veszélyeztették a Habsburgok olaszországi területeit. A megerősödő Szardíniai Királyság, 1860-ban Franciaországtól megvásárolta a Formidabile osztályú vértes hajókat, a Formidabile-t és a Terribile-t. Közben Szardínia egyesítette Itália nagy részét. Ezért a Habsburg érdekek védelmére, megfelelő páncélos hajókat kellett építeni. Az SMS Drache osztály megépítését Ferdinánd Max főherceg, a haditengerészet vezetője szorgalmazta.

1861.
A Drache és Salamander páncélozott fregattok már teljesen fel vannak páncélozva, és a következő hetekben indulnak útnak. E két impozáns tengeri cuirassier látványa lenyűgöző; Az embereket nagyon izgatja tengeri alkalmasságuk és gyakorlati használhatóságuk.[19] Eredetileg már augusztus 20-án vízrebocsátották volna a két hajót.[20]

[17] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Drache_(1861)

[18] https://en.wikipedia.org/wiki/RML_7-inch_gun
[19] Die Presse, August 1861-08-01
[20] Die Presse, August 1861-08-10

1861.09.09-én bocsátották vízre, Ferdinánd Max főherceg jelenlétében a tonellói hajógyárban.[21] A hajó teljesen hazai anyagokból készült. A Salamandert már korábban vízre bocsátották.[22]

Trieszt, augusztus 1. (A Drache és a Salamander páncélos fregattok.) Egy évvel ezelőtt Ausztriában senki sem gondolta, hogy páncélozott fregattokat építhetünk, és haditengerészetünknek hamarosan ilyen hajói lesznek. Korábban a gazdaságosság volt a jelszó, és az újépítések is leálltak a haditengerészetnél. Aztán jött Garibaldi expedíciója, Nápoly és flottájának annektálása, ami a piemonti flottát sokkal erőssebbé tette a miénknél. A páncélozott fregattok birtoklása sürgető ügy lett. Két ilyen hajó építését fejezték be. Egy pillanatig azt hitte mindenki, hogy külföldről szerzik be őket. Franciaországban és Angliában páncélosokat Oroszország, Spanyolország és Piemont számára építettek. Több mint 3 millió kemény valuta ismét külföldre mehetett volna. Egy éleslátó akarat döntött a haza javára. A bécsi származású lovag Josef von Romako haditengerészeti mérnök nagyon rövid idő alatt elkészítette a terveket; Tonello hajóépítő vállalkozó vette át a hajótest építését. A gépek gyártását a helyi Stabilimento tecnico-ra bízták. A stájer szakszervezetek szállítják a vas- és kovácsoltvas páncélzatot, és alig több mint fél év elteltével a két fregatt készen áll a hajózásra, és bebizonyosodik, hogy Ausztria teljes mértékben képes saját erőforrásait és erőit felhasználni hajóépítésre.
Ha megnézzük ezt a két impozáns hajót, láthatjuk, hogy a hossza megegyezik egy másodosztályú légcsavaros fregattéval, a szélessége egy első osztályú fregattéval, de a mélysége közel van egy sorhajóéhoz. A hajók víz alatti alakja nem nagyon különbözik egy közönséges tengerjáró hajóétól. Finom vonalak jellemzik a hajók hajótestét, és ez nagy sebességet is jelent a számukra. A hajók orra és tatja is szépen tervezett, ellentétben az angol fregattokkal.

A lövegeket egy erős és páncélozott részbe helyezték el. A hajók kívülről teljesen páncélozottak kovácsoltvas lemezekkel, amelyek a hajó végén kissé gyengébbek. A páncélzat leér a vízvonal alá, így, ha a hajó kileng és ellenséges tűznek van kitéve, akkor is védett. A kormányszerkezetet is páncél védi.
A hajókat 28 ágyúval szerelték fel. A Drache-n egy páncélozott harcálláspont volt a parancsnok számára. Ebben a harcálláspontban van felszerelve a távolságmérő, a gépi távíró, stb. A páncélozott hajótestben egy tengerészgyalogos különítmény is helyet kap. A hajtómű teljesítménye 500 LE, sebessége 11 csomó. Nem tudni, hogy a páncélzat ellenáll-e a hegyes orrú lövedékeknek. Az osztrák haditengerészet előnyben van, mert tevékenysége a partok közelében zajlik. A páncélosok rossz időben mindig könnyen találnak menedéket Isztria és Dalmácia partjainál, illetve onnét bármikor kifuthatnak meglepetésszerű hadműveletre.[23]

1862.
1862.06.20-án a hajó páncélzata majdnem kész, és lassan megkezdheti a próbautakat.[24]
1862.08.07-én befutott Triesztbe.[25]
A flotta hajóihoz stájerországi 4/5 hüvelykes vas lemezeket használnak. Ezek nagyon olcsók, de jó minőségűek.[26]
1862.10.15-én Triesztben egy vízi fesztivált rendeztek. Ezen a következő hajók vettek részt.: "Duna", "Venus", "Bellona", "Salamander" és "Drache" fregattok, "Erzherzog Friedrich" corvett, valamint a „Dalmato", „Velebic", „Sam", „Striter", „Recca", „Seehund" és „Wall brigg-ek és ágyús csónakok.[27]
1862.11.12-én Trieszből jelentik: Ma reggel 4 órakor a Drache páncélos fregatt a haditengerészeti törzstisztekből és egy mérnökből álló bizottsággal a fedélzetén tizenkét órás főpróbakörútra indult, melynek úti célja Pola. Ekkorra sok kis hajóépítő cég csődbement és csak a nagyok tudtak a tengerparton gazdaságosan működni.[28]

[21] Die Presse, September 1861-09-09
Klagenfurter Zeitung, September 1861-09-11
[22] Klagenfurter Zeitung, September 1861-09-16
[23] Die Presse, August 1861-08-04
[24] Klagenfurter Zeitung, Juni 1862-06-20
[25] Klagenfurter Zeitung, August 1862-08-13
[26] Feldkircher Zeitung, Juli-Dezember 1862-09-06
[27] Das Vaterland, Oktober 1862-10-19
[28] Die Presse, November 1862-11-15

1864.
Ebben az évben Az SMS Drache és a SMS Salamander az adriai partvidék védelmére, hazai vizeken maradt.

1865.
1865.12.02-án Bécsből elrendelték, hogy a Drache páncélozott fregattot, a Radetzky fregattot, a Velebit ágyús csónakot, valamint a Lucia és Triest gőzösöket át kell helyezni az első tartalékba. [29]

1866.
1866.03.21-én a h Drache fokozott készültségben volt Polában.[30]
1866.06.27-én és 1866.07.06-án Ancona előtt cirkált, de az olaszok nem fogadták el a kihívást.
Lissai csata 1866.07.16.
A csata elején a Drache felgyújtotta az olasz Palestro-t, de az kihasználva nagyobb sebességét, átmenetileg kiállt a hadrendből. Ez után a Re d'Italia-t vette tűz alá, több hajóval együtt. Nem kizárt, hogy a Drache lövedéke találta el az olasz hajó kormányát, ami miatt az nehezen tudott csak manőverezni. A tűzharc során a Drache kapitányát, Heinrich von Moll kapitányt, fejlövés érte és elesett a csatában. A csatában Karl Weyprecht hadnagy irányította tovább a hajót. A Drache-n kisebb tűz keletkezett, de ezt a legénység hamar eloltotta. Egy találat ledöntötte a hajó főárbocát.
A Drache és a Salamander lövegei viszonylag alacsonyan voltak elhelyezve, ezért azok hatékonyságát nyílt vízi ütközetben bizonytalannak tartották.[31]

A „ „Drache és Salamander" mindegyik 350 lóerejű, 24 ágyúval s 260 emberrel;"[32] Súlyuk egyenként 2268 tonna.[33] A Drache-n 5 fő sebesült meg, míg a Salamander-en 7 fő sebesült meg a csatában.[34]

„— A lissai győzelem halottjai. — Erik of Klint és báró Moll kapitányok halála messze, bajtársaik körén túl, a Triesztiek részvétét a legnagyobb mértékben felkelte. Mindkét férfiú közszeretetben áll s velük a tengeri had legderekabb és legtanultabb férfiainak sora ritkult meg. Erik of Klint svéd születésű, még rövid idővel ezelőtt a „Venus" parancsnoka volt, ez az iskolahajó, melyen a tengeri had növendékei nyernek oktatást. Ezen állásában nagyon sokat tett arra, hogy a tudományos szellem tengeri hadunk körében meghonosuljon. Férfikora virágában kellett elhalnia a becsület terén. B. Moll tiroli származású volt. Heves szemgyulladás nem rég megakadályozta a „Drache" pánczél fregatte vezetésében. Tegetthoff ellentengernagy megengedte neki, hogy rövid ideig gyógyításra a szárazföldre mehessen, de erről szóló levelében fölemlíti, hogy Moll kiléptét annyiba veszi, mintha egyik hajóját vesztette volna el. A hajó fényesen kiállta a csatát, de kapitányát az ellenség golyója élte erőteljében sodorta tova."[35]

Az 1866-os hadrend és (bizonyára nem teljes) személyzeti névjegyzék alapján a hajókon számos magyar tiszt harcolt fontos beosztásokban: Máriássy Mihály sorhajóhadnagy (Habsburg), Horváth Ferenc tengerészkáplán (Habsburg), Barta Vilmos zászlós (Prinz Eugen), Füredi Rezső gépész (Prinz Eugen), Herczeg Hermann tengerészhadnagy (Salamander), Kalmár Sándor sorhajóhadnagy (Novara), Barta János II. osztályú sebészorvos (Adria), Lévay Jakab zászlós (Erzherzog Friedrich), Patay István zászlós (Erzherzog Friedrich), gyulai Gaál Jenő sorhajóhadnagy (Vellebich), dr. Fejér Ede korvettorvos (Dalmat), Dőry Vilmos zászlós (Andreas Hofer), Kopics Alajos I. osztályú sebészorvos (Kerka), Janka Ambrus korvettorvos (Erzherzog Friedrich), Andréka Alajos sorhajóhadnagy (Adria).[36]

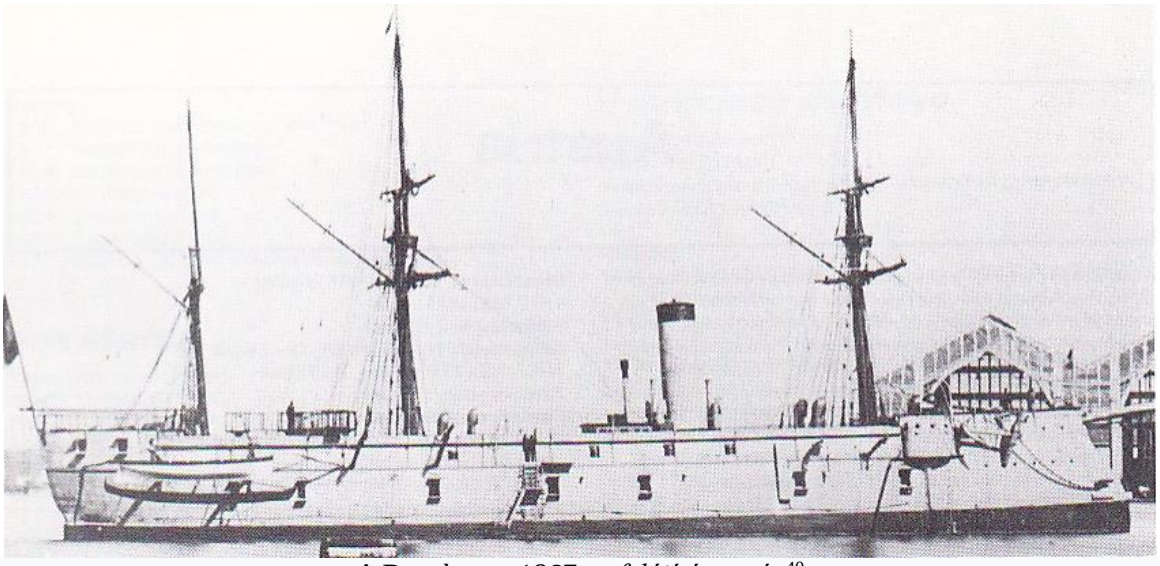
1868.
1868 április – májusában a hajó új fegyverzetet kapott és kisebb átépítéseket végeztek rajta.
A hajóra Krupp és Armstrong hátultöltős lövegek kerültek.[37]

---

[29] Neue Freie Presse, Dezember 1865-12-03
[30] Klagenfurter Zeitung, März 1866-03-21
[31] Die Presse, Juli 1866-07-31
[32] A Hon, 4. évfolyam, 1866-07-26 / 171. szám
[33] Die Debatte, Juli 1866-07-30
[34] Das Vaterland, August 1866-08-11
[35] Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-07-26 / 169. szám
[36] https://hu.wikibooks.org/wiki/Heraldikai_lexikon/Flotta2
[37] Die Presse, Februar 1868-02-25

A „Szalamandra” páncélfregattot 10 darab Armstrong ágyúval szerelik fel, és május első felében csatlakozik a flottához. A „Dragon” páncélozott fregattot megjavítják a korhadtnak talált faoszlopokat kicserélik. [38] Valójában ezek nem klasszikus Armstrong lövegek, hanem RML (rifled muzzle loading) ágyúk voltak és nem hátul, hanem elöltőltősek voltak.

1869-1872 között megnövelték a Drache vitorlafelületét.
„Salamander“ és „Drache“ egyenkint 3120 tonna, 500 lóer., 10 ágyú. „[39]



A Drache az 1867-es felújítása után[40]

1869.02.19-én a Réka ágyús csónakkal együtt a Drache Triesztben volt.[41]
A „Salamander“ és „Drache“ egyenkint 3120 tonna, 500 lóer., 10 ágyú. „[42]

(„Berlin, aug. 18. Rügen sziget északi partjáról jelentik. A „Grille“, „Drache,“ „Blitz“ és „Salamander“ hajókból álló hajóhadosztálynak ma délután ütközete volt 4 franczia pánczélos fregattal. A poroszoknak semmi veszteségük.”)[43] Ezek a hajók névazonosak a Monarchia hajóival, de valójában mind Porosz hadihajók.

1870.
1870.09.16-án nincs aktív szolgálatba, de bármikor 3 hét alatt bevethető állapotba hozható a flotta többi egységével együtt. A Monarchia flottájának össz vízkiszorítása ekkor 33 540 tonna, teljesítménye 5550 LE, és van rajtuk 98 nehézágyú, és további 205 ágyú különböző fahajókon.[44]
1870.11.03-án még mindig nem szerelték fel bevetéshez.[45]

1871.
A Drache harcértékét ekkor már megkérdőjelezték.[46]

1873.
1873.01.22-én a Drache-n 14 löveg volt.[47]

[38] Neue Freie Presse, April 1868-04-12
[39] Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám
[40] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/32/Drache_1861.jpg
[41] Die Presse, Februar 1869-02-20
[42] Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám
[43] A Hon, 8. évfolyam, 1870-08-19 / 194. szám
[44] Neue Freie Presse, September 1870-09-16
[45] Neue Freie Presse, November 1870-11-30
[46] Das Vaterland, Januar 1871-01-22
[47] Die Presse, Januar 1873-01-22

1873.04.12-i hír: „a 3. osztályúak közül a „Drache“ fregát 1867. évben terjedelmes javítás alá vétetett; ez utóbbi hajó helyreállítási költsége, megelőzött vizsgálat alapján, egy új hajó építésére megkívántató észszegnek legfeljebb egy negyedére irányoztatott elő, azonban a javítási munkálatok folyamában folyton több és több résztek mutatkoztak átalakítandóknak, úgy hogy a helyreállítás tényleges költségei az előirányzatot ténylegesen meghaladták.”[48]

„A Drachét és Salamandert mint ódonszerv igen részpánczélos lemezekkel vértezett, kisebb nemű hajótesteket átalakítani nem érdemes. Pótlandók tehát”[49]

1874.
„A »Drache« és »Salamander« használhatósága alig fog a két kasemat hajó megépítésére kellő időn túl terjedni.”[50] Ebben az évben mindkét hajó még aktív szolgálatban volt.[51]

1875.
Ekkorra a hajó már erősen elkorhadt.
„…hogy a régi »Drache« leszerelése folytán az extraordinariumban felvett s most épülő »Tegetthoff« voltaképen complettírozni fogja a hajóállományt s 687.200 frttal a »Drache« helyén a Saida és Taurus mellett a rendes költségvetésbe volna átteendő.”[52]
Ebben az évben Pólában már csak kikötői őrhajóként hajóként használták.[53]
1875.09.26-án már „hulk”-ként szerepel, avagy kikötői állóhajó.[54]

1878.
„A Drache fregát helyet építendő póthajóra szükséges részlet elvettetett.”[55]

1883.
A hajót teljesen lebontották.

Parancsnoka:
Heinrich von Moll kapitányt 1866 Lissa+
1866. Karl Weyprecht hadnagy

[48] Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-12 / 85. szám
[49] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám
[50] Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-05-16 / 111. szám
[51] Das Vaterland, Februar 1874-02-10
[52] Pesti Napló, 26. évfolyam, 1875-10-09 / 231. szám
[53] Pester Lloyd, April Jahrgang 22, nr. 1875-04-11 / nr. 83
[54] Die Presse, September 1875-09-26
[55] A Hon, 16. évfolyam, 1878-06-05 / 135. szám

SMS Salamander 1861-1883 (1896)

SMS Salamander (I.) 3. osztályú vértes fregatt

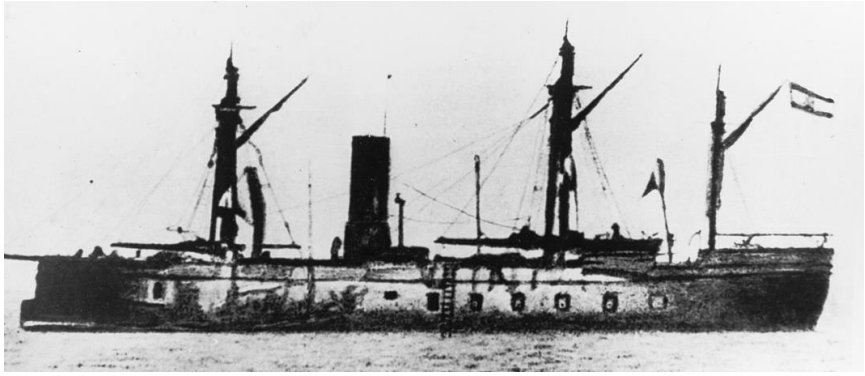
(Testvérhajója: SMS Drache)
Nem azonos az 1850-es években épült porosz Salamander nevű hadihajóval.
A Salamander (II.) aknarakó 1891-ben állt szolgálatba

Vízkiszorítása: 3110 hosszú tonna (3160 tonna)
(Máshol 2750 tonna üresen, tele 3106,9 tonna)

Hossza: 70,1 m (230 láb) (Más forrásban 62,7 m)
Szélessége: 13,94 m (45 láb 9 hüvelyk)
Merülése: 6,8 m (22 láb 4 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db egyszere expanziós, vízszintes 2 hengeres kisnyomású gőzgép
4 db koffer-kazán
1 db 4 lapátos propeller (Más forrás szerint 1 db háromszárnyú 5200 mm-es hajócsavar.)
1872-től 1 db kétszárnyú Griffith- hajócsavar
Három árbocos fregatt vitorlázat.
Vitorlázata: 821 m2 (1862) Feltehetőleg ez érvényes a Drache-ra is.
1090 m2 (1870) Feltehetőleg ez érvényes a Drache-ra is.
407,3 m2 (1878)

Teljesítménye: 1842 - 2060 LE (1374-1540 kW)
(Máshol 1250 LE (920 kW), majd 1866-tól 1438 LE (1060 kW))


[56]

1867-1868-as felújítás előtt

Sebessége: 1862-ben 9,25 csomó
Griffith-csavarral 10,5 – 11,2 csomó (19,4 km/h; 12,1 mph – 20,4 km/h)

Hatótávolsága: 1000 tmf a feltételezések szerint
Üzemanyaga: szén

Személyzete: 346 (21 + 330 fő)

Páncélzata:
Öv páncél: 115 mm (4,5 hüvelyk) kovácsoltvas páncélzat

[56] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Salamander_(1861)

Fegyverzete ütegsoros elrendezésben 1862-ben:
10 db (48 font) sima csövű elől töltős ágyú
18 db (24 font) vontcsövű hátultöltős ágyú
1 db (8 font) bronz leszálló (csónak) bronz ágyú
1 db (4 font) bronz leszálló (csónak) elől bronz ágyú
A hajót fém döfőorral (kos) építették meg.

Fegyverzete ütegsoros elrendezésben 1867-ben:
10 db 17,8 cm (7 hüvelykes, 48 fontos) RML sima csövű elől töltős ágyú
2 db 5,1 cm (2 hüvelykes) RML bronz ágyú

Fegyverzete később 10 db 18 cm Armstrong vontcsövű elöltöltős ágyú
2 db 8 cm-es elől töltős Bogenzug ágyú

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (STT) Trieszt San Marco
Építés kezdete: 1861. február
Vízrebocsátása: 1861.08.22.
Hadrendbe állt: 1862. május
Hadrendből kivonták: 1883.03.18.
Lebontották: 1896-1896
Ára: közel 2 millió korona[57]

1861.
1861.08.01-én a Drache és a Szalamander páncélzata már szinte teljesen kész, és hamarosan útnak indíthatóak.[58]
„Triest, aug. 18. A „Salamander“ pánczélos fregát holnapután fog a tone1lói hajógyárból vízre bocsáttatni.”[59]

Tegnap délután végre vízre bocsátották a Salamander páncélos fregattot. A meleg időjárás, amely korrodálta és tönkretette a szán felületét, amelyen a fregatt pihent, 36 órával késleltette a vízrebocsátást, és az építési vállalkozónak 12 000 forintos többletköltséget okozott. Ahhoz, hogy képet kapjunk a hajó vízre bocsátásához szükséges erőfeszítésekről, figyelembe kell venni, hogy 3000 tonnás, jelenleg 30 000 centnert nyom (1 center = 0,1 tonna), valamint hogy az 1200 erős munkás által mozgásba hozott csigák, csörlők, vízszivattyúk stb. olyan erőt képviselnek, amely elegendően nagy lett volna ahhoz, hogy az egész hajót a levegőbe emelje. A Szalamander most a Lloyd Arsenalban van, hogy átvegye a helyi Stabilimento Tecnico által szállított gépeket, majd a Stájerországban készült négyhüvelykes vaslemezekkel páncélozza. Eddig csak Toulon és London szállított hasonló nagy hajókat, és dicsőség a nemzeti ipar számára, hogy Trieszt-ben már a harmadik ilyen hajó épül.[60]

1862.
„A tudósító megjegyzi, hogy az összes többi hadihajóval összehasonlítva a „Salamander” külső kiképzésében nagyon különbözik. A hajó orra nagyon élesen ék alakú, és ennek az éknek a páncéllemezei egyfajta széles, rendkívüli méretű baltát alkotnak, amellyel más hajók testébe is bele lehet futni. Ez minden bizonnyal félelmetes fegyver egy magas rangú parancsnok kezében. Egy körülbelül kétmillió fontot nyomó test(a páncélzat önmagában több mint egymillió), aminek legalább 10 mérföldes óránkénti sebességgel kell belerohan egy páncélozatlan hajóba ahhoz, hogy azt közepén széttépje.
Azt is hallottam, hogy egy ügyes hajóparancsnok azt mondta, hogy soha többé nem keveredik csatába az ellenséges hajóval, hanem csak ellenség testébe rohan. A hajó második feltűnő tulajdonsága egy kerek felépítmény, amely körülbelül 6 lábbal dek (fedélzet) fölé emelkedik. Ezt a felépítményt a parancsnoknak építették és szánják, aki innen teljesen felügyelheti a hajó mozgását és teljes mértékben

[57] Die Presse, Juli 1862-07-04
[58] Die Presse, August 1861-08-01
[59] Sürgöny, 1. évfolyam, 1861-08-22 / 191. szám
[60] Die Presse, August 1861-08-27

figyelemmel kísérheti saját hajója működését. Ugyanis ebben a szobában vannak a keze ügyében a fegyverekhez szóló hangcsövek, amivel a tüzéreknek tud utasításokat adni, a gépi távíró és egyebek, amelyek segítségével anélkül tudja közölni parancsait a különböző hajószobákkal, hogy a tűz elsodorná. Ebben a felépítményben van egy gyalogos különítmény is, amely a hajó ütközetbe vonulása esetén a teljes fedélzetet le tudja fedni golyóival ebből a helyzetből. Egyébként erre a hajóra nehéz felmászni. A külső fal nem kínál olyan kiálló részeket, amelyekre az ellenség felkapaszkodhatna és támadhatna. A tetőn lévő nyílásokat nehéz vasrács borítja, ami lehetetlenné teszi a bejutást. Az oldalsó nyílások, amelyek éppen elég nagyok az ágyú torkolatához csak akkora helyet kínálnak, hogy az ember nagy nehézségek árán át tudja préselni magát."[61]

„Salamander, az első osztrák páncélzott hajó a trieszti kikötőből kiindulva, a napokban tette próbaútját, és igen sikeresnek bizonyult be. A Salamanderen fogják tanulmányozni a páncélzott hajók bővebb rendszerét, hogy az ebből szerzett tapasztalatokat ama három fregattén alkalmazzák, melyek jelenleg a st. markói kikötőben vannak."[62]

Trieszt, 1862.04.20. [Orig. - Corr.]. A motor jól működött, a hajó pedig kiválóan manőverezett: a feltételezések szerint több mint 12 mérföld/óra sebességet tenne meg a motor teljes erejével. Az is kiderült, hogy a hajó merülése túlságosan nagy, és pontosan kiszámították, és azt a 28 ágyút, amelyet elvileg hordoznia kell, még figyelembe sem vették egy ekkora - körülbelül 2 millió font - súlyú hajónál. Az első páncélozott fregatt, amelyet Ausztria egy helyi mérnök által épített, ezért sikeres járműnek tekinthető.[63] Tehát a hajó állítólag elérte a számított sebességet, mégpedig 11 mérföld/órás sebességet, és a kormányzás és a manőverezés is kiválóbb volt az eredetileg vártnál. A fregattnak minden tartozéka és felszerelése, valamint a szénkészlet megvolt fedélzeten. Pár jelentéktelen, munka elvégzése után a hajó néhány napon belül elindul Polába, hogy ott lövedékeket és lőszereket vételezzen. Majd teljes felszereléssel, innen fog kifutni, hogy különböző időjárási körülmények között tesztutat tegyen a tengeren, melynek során két ember tanulmányozza ennek a teljesen új típusú hajónak a tulajdonságait, hogy az itt szerzett tapasztalatokat lehetőség szerint felhasználhassa más hajóknál. [64]

1862.05.19: Trieszt, május 19. [Orig."Corr.] A Salamander páncélos fregatt, amelyre Polában szerelték fel a hajtóműveit, ismét itt horgonyoz, és a következő napokban az Adriai-tengeren végzi fő tengeri kísérleti útjait. Erre a célra külön bizottságot hoztak létre Duffwa sorhajókapitány vezetésével. A tengeri próba tizenkét napig tart, és minden tekintetben próbára teszi a hajót, majd a hajó hivatalos haditengerészeti átvétele következik. [65]

„A távolabb horgonyzó „Venus" fregatton, és „ Salamander" pánczélhajón magyar matrózok szolgáltak honfitársaiknak kalauzokul."[66]

„Elmentünk tehát csónakon a sík tengeren horgonyzó „Venus" fregatt mellett, mely tengerész-hadfiak tanintézete, az újonnan készülő„ Salamander" vértes csavargőzfregathoz. A hajó tiszti kara szívesen felbocsátott, s a hajó minden részébe elvezettek. E hajó mindegyikük monda, más fél millióba kerül. **24 jobbára vontcsövű ágyúval van ellátva, melyek hátulról tölthetők s az eddig szokásos kanócz helyett csappantyúval sülnek el, gyönyörű aczél művek, stíriai öntödék készítményei. A hajó hossza 200 láb; vízalatti 24, egész mélysége pedig 40 lábnyi; vértezete roppant csavarokkal leszorított 4 és fél hüvelyknyi vastégla, mert lemeznek már alig nevezhető.** Mostanság 5 ily fregattja van készülőben az osztrák kormánynak. A hajó tiszti kara, mint mondom, udvariasan fogadott, mindenfelé elvezettetett a hajón, melyen a legénység az ágyuk tisztogatásával, a talapzatok festésével sut. foglalkozott."[67]

[61] Pester Lloyd, April Jahrgang 9, nr. 1862-04-05 / nr. 79
[62] Hölgyfutár, 13. évfolyam, 1862-05-01 / 52. szám
[63] Die Presse, April 1862-04-23
[64] Feldkircher Zeitung, Januar-Juni 1862-04-30
[65] Die Presse, Mai 1862-05-22
[66] Pesti Napló, 13. évfolyam, 1862-06-26 / 3711. szám
[67] Magyarország, 2. évfolyam, 1862-06-27 / 146. szám

1862 augusztusában tűz ütött ki a Salamanderen. A hajó túlélt egy nagyon nagy veszélyt, amelytől csak Isten és népünk megingathatatlan bátorsága mentette meg. Egy munkaszüneti nap délután 6 órakor a munkások a hajó rumoshordóit töltötték fel. Néhány tengerész a hajó fedélzetén sétált és kényelmesen szívogatták a szivarjukat, amikor hirtelen felhangzott a kiáltás: "Tűz a rumraktárban". Szörnyű amikor tüzet kiáltanak egy hajó fedélzetén, mivel minden kátrányos és gyúlékony, a fedélzeten, mivel a rumraktár két lőporraktár és egy gránát raktár között található! Csak egy egyszerű négy hüvelykes deszkafal választja el egymástól a raktárakat. Mindenki azonnal a tűzoltó gépekhez rohant, és tengervízzel azonnal elöntötték az egész hajót, egy pillanat alatt. A tűz fényesen villant át az étkezőn keresztül, a motorházon át. Ne nyissa ki senki az ajtókat, mert a láng már átterjedt rájuk. A legénység készen állt a hajó elhagyására, de egyesek mégis nyugodtan és hűvösen dolgoztak, mintha csak egy manőverről lenne szó. Végül, senki nem hagyta el a hajót, noha igen közel horgonyoztak a szárazföldhöz. Ilyen pillanatokban az ember megtanulja értékelni a tengerész bátorságát és hidegvérűségét. Mivel a flotta közepén horgonyozott a Salamander, nagy veszélyben volt több hajó is, és a piemontiak nagyon örültek volna, ha így több hajótól is megszabadulunk. A tüzet sikeresen eloltották de két legjobb tengerészünk elveszett, veszélyes égési sérülések miatt. Még éltek a tűz után, de az orvos nem reménykedik a felépülésükben. A tüzet látva és hallva vészjelzést, a környező hajók hamar felfűtötték a kazánokat és biztonságos távolságba hajóztak el.[68]

1862.10.15-én a Salamander és a Drache is részt vett a S. Bortolo és Miramar közötti regattán.[69]

1864.
1864.06.22-i hír: „Újra emlegetik, hogy a „Salamander“ pánczélos fregatté fel fog szereltetni.”[70]
Ebben az évben, testvérhajójával együtt az Adrián maradt.

1866.
1866.06.27-én és 1866.07.06-án Ancona előtt volt flottatüntetésen.
1866-ban harcolt a Lissai tengeri csatában 1866.07.20-án.
„A „Salamander“ és a „Sárkány“ külön külön 3400 tonnások, 600 lóerőre, 350 emberrel, Kern és K. Moll kap. alatt. (Utóbbi az ütközet első áldozatai közé tartozott.)”[71]
Újabb forrás szerint a Drache 2268 tonnás és 500 lóerős, Salamander 2268 tonnás és 500 lóerős.[72]
Egy másik cikk a hajókat így írja le:” „Salamander“ és Drache“, egyenkint 3120 tonna, 500 lóer., 10 ágyú.”[73]
Máshól ezt írják: A Drache, Salamander, 350 lóerő, 24 ágyú és 260 ember.[74] Ez szerintem hibás adat.
A csatatérhez közeledve „a tengerhullámzás délnyugatról ez időben olynemű volt, hogy a II. osztályú pánczéloshajók és a „Salamander“ pánczélos fregatt kényteleníttettek oldaltábláikat bezárni.”[75] Tehát, az ágyúk lőréseit fedő zárólapokat kellett bezárni.[76]
A Salamander és a balszárny másik két hajója, az SMS Habsburg és az SMS Kaiser Max harcolt a Principe di Carignano-val, a Castelfidardo-val és az Ancona-val. Az ezt követő közeli akció során Salamander megpróbált eltalálni egy azonosítatlan olasz páncélost, de nem sikerült megsarkantyúznia. A csatában a Salamander 35 találatot kapott, de nem szenvedett el komolyabb sérülést. Parancsnoka Kern Károly sorhajókapitány a csatában könnyebben megsérült.[77]

1868.
1868.02.17-én már felszerelt állapotban volt a Salamander. Ekkor az SMS Kaiser Max-al és az SMS Erzherzog Ferdinand Max-al együtt a Levantei vizekre akarták küldeni.[78] Azért kellene a levantei

[68] Die Presse, September 1862-09-01
[69] Das Vaterland, Oktober 1862-10-19
[70] A Hon, 2. évfolyam, 1864-06-22 / 141. szám
[71] Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám
[72] Die Debatte, Juli 1866-07-30
[73] Hazánk s a Külföld, 5. évfolyam, 1869-07-15 / 28. szám
[74] Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-07-25 / 4879. szám
[75] Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-08-01 / 174. szám
[76] A Hon, 4. évfolyam, 1866-08-01 / 176. szám
[77] Politikai Ujdonságok, 12. évfolyam, 1866-07-25 / 30. szám
[78] Pester Lloyd - Abendblatt, Februar Jahrgang 15, nr. 1868-02-17 / nr. 39

vizeken jelen lenniük, hogy ellensúlyozzák egy esetleg ott megjelenő orosz flotta jelenlétét. A sajtóban nem találtam nyomát, hogy ezek a hajók ekkor, tényleg elhajóztak volna a levantei vizekre.

1868.03.05-i hír szerint a Salamander csak két hónap múlva válik bevethetővé.[79]
1868.03.06-i állapot: Salamander III. osztályú vértes fregatt: személyzete 313 fő, tonnatartalma 2268, lőerő 500, ágyú 10 db, kerül any. nélkül 119 000, értéke 1 474 000. Ekkor a Drache nem volt felszerelt állapotban.[80]

1868. áprilisában átfegyverezték. Az újra fegyverzésnek május első feléig be kellett fejeződnie. [81] Új fegyverzete 10 db 17,8 cm-es (7 hüvelyk) Armstrong ágyú és 2 db bronz 5,1 cm-es (2 hüvelyk) RML löveg.
1868.04.08-án Polában volt. Tisztikara ekkor a következő: Pittner fregattkapitány parancsnok, Tichernats hajóhadnagy, Richard Pogatscnigg sorhajó hadnagy, Ferdinand Giberti zászlós, Puteani és Isidor Freiherr Báró v. Benko igazgatósági tisztek, Karl Föderl tengerészgyalogos hadnagy.[82]

1868.07.03-körül tervezték, hogy áthajózik Triesztbe.[83]
1868.07.15-én a lissai vizekre várták a hajót.[84]

Raguzából, 1868.10.26-án ezt írják: Tegnap délután Pöch báró tengernagy elhagyta Gravosa kikötőjét az „Erzherzog Ferdinand Maximilian", „Kaiser Max" és „Salamander" páncélos fregattokkal, valamint a „Striter" és „Velebich" ágyús csónakokkal, 4-6 napon át a tengerre szállt.[85]

A „Ferdinánd Miksa", „Miksa császár", Salamander" pánczélos fregattok s a „Wellebith" ágyunaszád 1868.11.24-én Triesztbe érkeztek.[86]

A nagyhatalmak flottái úton vannak a török-görög vizekre, ha már meg nem érkeztek oda. A Trieszt melletti Muggia-öbölben álló osztagunk, amely a „Kaiser Max", „Ferdinand Max" és „Salamander" páncélos fregattokból, valamint a „Velebich" és „Striter" ágyús csónakokból áll, parancsot kapott, hogy azonnali indulásra készen álljon a Levante vizei felé. Az említett hadihajók teljesen felszereltek, és csak az idén kapták meg az új Armstrong ágyúkat.[87] Azonban a hajók még jó néhány hónapig nem indultak el a Földközi-tengervizeire.

1869.
A Salamander az 1869.02.20-án lőporrobbanástól felrobbant SMS Radetzky 2. osztályú páncélos fregatt túlélőinek mentésére sietett, Lissa vizeire.[88] A mentőhajók csak 24 túlélőt találtak.

1869.03.04-én a Fasana csatornában horgonyzott.[89]
1869.03.14-én a Salamandert és a Erzherczog Ferdinand Maxot Zenggbe várták.[90]

Fiume, mart. 16.: A Király Ő Felsége ma reggel 7,8 órakor a „Greif" yachton tengerre szállt. A Zenggbe tett mai kirándulás alkalmával a fiumei közönség válogatottabb része az Austria, Saturnus és Amerika Lloyd gőzösöket egészen megtörte. A „Fantaise" admirálhajó Tegetthof admirált vitte fedélzetén. A „Max" pánczélos fregát és a „Salamander" ágyunaszád tették a köszöntő ágyúlövéseket. A legénység sorjában fel vala állítva és élénk „hurrah"-ban tört ki; — a partról és mólóról meg a néptömeg harsogtatá

[79] Neue Freie Presse, März 1868-03-05
[80] Pesti Napló, 19. évfolyam, 1868-03-06 / 5360. szám
[81] Neue Freie Presse, April 1868-04-12
[82] Neues Fremden-Blatt, April 1868-04-12
[83] Neue Freie Presse, Juli 1868-07-03
[84] Grazer Volksblatt, Juli 1868-07-15
[85] Neues Fremden-Blatt, November 1868-11-05
[86] Budapesti Közlöny, 2. évfolyam, 1868-11-26 / 273. szám
[87] Die Debatte, Dezember 1868-12-19
[88] Neue Freie Presse, März 1869-03-13
[89] Neues Fremden-Blatt, März 1869-03-07
[90] Die Debatte, März 1869-03-14

a vivátokat és éljeneket. Az idő esős volt, déli széllel.[91] Ezen a napon a császár megszemlélte a Salamandert.[92]

1869.04.13-án a Salamander javítás alatt állt.[93] A javítás oka, hogy elkorhadt a hajó egyik árboca, és a leszakadó árbocdarabok több ember halálát okozták.[94] Ugyan ekkor a hajótest folyamatosan szivárgott.[95]

A „Salamander“ és „Drache“ egyenkint 3120 tonna, 500 lóer., 10 ágyú.[96]

Ebben az évben a Salamander az Erzherzog Ferdinand Max kazamata hajó, a Helgoland csavaros korvett, a Streiter, Reka, és a Hum ágyúnaszádokkal, valamint a Kerka csavaros szkúnerrel együtt, Friedrich von Pöck ellentengernagy kötelékében **a Földközi-tenger levantei vizein hajózott**.[97]
Pólából kifutva érintették Zantét (Zákinthosz görög sziget ma), Szalonikit és Szmirnát.[98]

1869. szeptember elején az Erzherzog Ferdinand Max és a Salamander Rodosz vizein hajózott.
1869.09.12-én Szmirnában kötöttek ki. Itt a Salamander kazánját kellett megjavítani. Ebben az évben csatlakozott a kötelékhez a Helgoland is.
Év végén kicserélték a kazánjait és vitorlafelületét 1000 m2 fölé emelték.

(1869.10.09-i hír: „A francia császárné keleti útjáról a következőket írják a lapok. Murat Joachim herceg lesz kíséretében. A suezi csatorna megnyitásáig a „Themis,“ „Forbin,“ „Actif“ és „Salamander“ fregattok fogják követni az „Aigle“-t, mely a császárné hajója. Ezen hajóraj Port-Saidtől egész Suezig kíséri a francia császárné hajóját.”[99] Ez a Salamander a franciák levantei flottájának a része és nem a Monarchia hajója.)

1870.
A Salamander javítás alatt állt az év januárjától kezdve.[100]

1871.
1871.01.22-i hír: A „Salamander” páncélozott fregatt jelenleg partra kerül, és annyira megsérült, hogy valószínűleg „kidobják”, mert már nem éri meg javítani. [101] Ekkor kicserélték a hajócsavarjait.[102]
1872.09.12-én még javították a pólai Oliva szigetnél.[103]

1873.
1873.01.22-én a hajónak 14 lövege volt.[104]
Ebben az évben már a pótlásán gondolkodtak.[105]
„A Drachát és Salamandert mint ódonszerű igen rosz pánczélos lemezekkel vértezett, kisebb nemű hajótesteket átalakítani nem érdemes.”[106]

1874.
1874.02.10-én hadrendben állt a Drache-val együtt.[107]

---

[91] Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-03-17 / 62. szám
[92] Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-03-05 / 52. szám
[93] Neue Freie Presse, April 1869-04-13
[94] Neue Freie Presse, April 1869-04-23
[95] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984
[96] Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám
[97] Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám
[98] Neues Fremden-Blatt, Juni 1869-06-06
[99] Fővárosi Lapok 1869-10-09 / 231. szám
[100] Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19
[101] Das Vaterland, Januar 1871-01-22
[102] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984
[103] Die Presse, September 1872-09-12
[104] Die Presse, Januar 1873-01-22
[105] Ellenőr, 5. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám
[106] A Hon, 11. évfolyam, 1873-04-23 / 93. szám
[107] Das Vaterland, Februar 1874-02-10

1874.05.16-i hír: „a »Drache« és »Salamander« használhatósága alig fog a két kasemat hajó megépítésére kellő időn túl terjedni.”[108]

1875.
1875.09.26-án a Salamander hadrendben áll, de a Drache már nem.[109]
Ekkor a Drache kikötői hulk lett, de a Salamander a források szerint még aktív hajó pár évig.

1876.
1876.05.14-én Pólában volt. Ekkor kezdik a Salamander fregatt és az Albatrosz ágyúnaszád felszelését egy mediterrán útra.[110]
1876.006.01-i hír: A levantei a tengeri útra szánva már készen áll a 3110 tonnás páncélozott kazamathajó, a „Salamander” 308 emberrel és 16 ágyúval.[111]
1876.06.09-i hír: A felkészített hajóknak csak lőszert, élelmet és szenet kell felvenniük a fedélzetre, valamint át kell esniük a szükséges tengeri próbákon, így a következő héten belül elindulhatnak. [112]
1876.06.12-i hír:” Pola, jun. 12. A tengernagyi hajó, a »Custozza« pánczél fregatt tegnap ment Smyrnába, az »Albatros« ágyúhajó pedig ma, a Salamander« pánczél fregat és a »Zrinyi« csavar corvett e hét folyamán mennek oda.[113]

1876.06.17-i hír.: „Pola, Custozza, a három árbocos páncélos hajó és Albatross ágyúnaszád, úgy Salamander és Zrínyi **Smyrnába** indíttattak.”[114]
„Pola, jun. 12. A tengernagyi hajó, a »Custozza« pánczél fregatt tegnap ment Smyrnába, az »Albatros« ágyúhajó pedig ma, a Salamander« pánczél fregat és a »Zrinyi« csavar corvett e hét folyamán mennek oda.”[115] Valójába Smyrnába csak 1876.06.21-én indultak el. Ekkorra a Custozza már odaérkezett.[116]
Más cikk szerint 23-án még szenet vételezett Pólában, és csak 24-én indult Smyrnába. [117]

1876.07.02-án Smyrnában volt a Salamander, amikor a Custozza egyik csónakja elsüllyedt a viharban és 11 tengerész vízbe fulladt.[118] Smyrnában volt még 1876.07.26-án is.[119]
1876.10.24-én Smyrnában a zátonyra futott orosz II. Alexander teherhajó mentésében vett részt. Az orosz hajón nagy mennyiségű nemesfém volt. Az orosz hajót a Salamander-nek és más hajóknak, öt nap alatt sikerült megmenteniük.[120] Ekkor a Salamander legénységének 2000 rubelt adtak az oroszok.

1876.11.22-i hír: „Ausztria-Magyarország minden tekintetben az elhatározás küszöbén áll, s úgy látszik, ott is akar még egyelőre maradni. Sejthető, hogy a hadsereg mozgósítására megtörtént minden előkészület, de a kardok köszörülése nem hallatszik, valamint az sem, hogy voltaképen ki ellen köszörülnek. Mindössze a tengerpartról jelentik, hogy a „Donau“ korvett elment a Bosporus környékére, a „Salamander“ pánczél-fregat, a „Frundsberg“ és „Zrínyi“ korvettek az Adriai-tengerbe, a „Maros“ és „Lajta“ dunai monitorok pedig Budapestre rendeltettek.”[121]
„Pola, decz. 4. »Salamander« osztrák pánczélos fregatté ide érkezett.”[122]

---

[108] Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-05-16 / 111. szám
[109] Die Presse, September 1875-09-26
[110] Linzer Tages-Post, Mai 1876-05-17
[111] Die Presse, Juni 1876-06-01
[112] Pester Lloyd, Juni Jahrgang 23, nr. 1876-06-09 / nr. 132
[113] Pesti Napló, 27. évfolyam, 1876-06-13 / 135. szám
[114] Pécsi Figyelő, 4. évfolyam, 1876-06-17 / 25. szám
[115] Pesti Napló, 27. évfolyam, 1876-06-13 / 135. szám
[116] Pesti Napló, 27. évfolyam, 1876-06-22 / 142. szám
A Hon, 14. évfolyam, 1876-06-22 / 142. szám
[117] Die Presse, Juni 1876-06-24
[118] Das Vaterland, Juli 1876-07-20
[119] Das Vaterland, Juli 1876-07-26
[120] Das Vaterland, November 1876-11-17
[121] Politikai Ujdonságok, 22. évfolyam, 1876-11-22 / 47. szám
[122] A Hon, 14. évfolyam, 1876-12-05 / 293. szám

1877.
1877.02.21-i hír: „Gravosa (Raguza), febr. 20. A »Salamander« osztrák pánczélos fregatté parancsot kapott azonnal Smyrnába menni.”[123]
1877.05.03-án **Smyrnában** volt.[124]
1877.05.07-én még a levantei vizeken volt a Custozza-val együtt.[125]

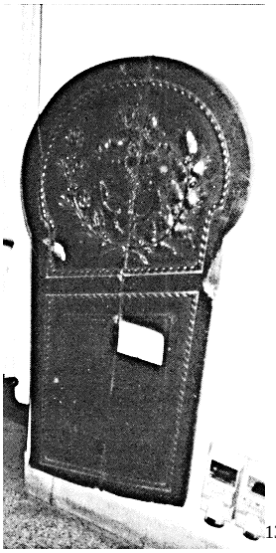
1877.06.09-i hír: „ember (2. tartalék); „Salamander“, 3110 tonna, 500 lóerő, 18 ágyú, 136 karabély, 86 revolver, 102 kard, 308 ember (felszerelve).”[126]

1878.
1878.07.28-i hír: „— A stagnoi csatornát és a kleki kikötőt, mint a P. Ll.-nak Triesztből írják, kombinált tengeri aknák rendszere által védelmi állapotba helyezték, s a »Salamander« vértes fregátot kikötői őrhajóul azon tájékra küldötték. E rendszabályok régóta előlevén készítve, ma gyakorlatilag életbe léptettettek, amennyiben azon vizek bezárása, melyekben kereskedelmi hajók csak ritkán közlekednek elrendeltetett, s a beevezés csak a tengeri hatóságok jóváhagyása mellett engedtetik meg. E lépések a Boszniába való bevonulással szoros összefüggésben állnak, mivel ez által a megszálló csapatok a tenger felől teljesen fedeztetnek. Ez elővigyázati rendszabályok nem a török vagy valamely más rendes csapatok ellen vannak intézve, hanem, hogy az Adria nyugati partján netán kitörhető bárminémű puccskísérletnek idejében és kellőleg eleje vétessék, éspedig e biztossági kisérletek inscenirozása épen nem puszta rémlátásból történik, miután a ma Olaszországban kitört mozgalomjelég világosan bizonyítja, hogy e részről tartani lehet bármely eszeveszett csínytól. Triesztben arról beszélnek, hogy Olaszországban titokban önkényes légiót toborzanak, mely Albániában akar kikötni. Ezeknek fogadására az e vidéken czirkáló 0sztr. magyar hajók, melyekhez néhány török hajó is fog csatlakozni, teljesen elégségesek lesznek.”[127] A Kleki-kikötő és az 1-2 km. széles Szutorina az Adriai-tengerrel határos; körülbelül 11,740 km^2 területtel, 189,525 lakóssal Hercegovina-ban. A kleki kikötő használati joga már 1876-tól vita tárgyát képezte Ausztria-Magyarország és a Török Porta között.[128]

1880.
1880.07.13-án Salamander“ pánczél fregatté Pólában volt.[129]

1881.
Ebben az évben már a hajó pótlásáról tárgyaltak.[130] A hajó ekkor Pólában volt.[131]

[123] A Hon, 15. évfolyam, 1877-02-21 / 46. szám
[124] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1877-05-03
[125] Neue Freie Presse, Mai 1877-05-07
[126] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám
[127] A Hon, 16. évfolyam, 1878-07-28 / 184. szám
[128] Pesti Napló, esti kiadás, 27. évfolyam, 1876-08-01 / 179. szám
[129] Somogy, 16. évfolyam, 1880-07-13 / 28. szám
[130] A Hon, 19. évfolyam, 1881-11-04 / 303. szám
[131] Magyar Polgár, 15. évfolyam, 1881-07-29 / 171. szám


[132]

A SALAMANDER (1862) páncélosfregatt feljáró oldallépcsőjének fafaragványos ajtaja a benne fennakadt olasz ágyúlövedékkel

1883.
Eddigre a hajó fa hajóteste elkorhadt és a hajó már nem volt tengerálló. A hajót ellepték a csótányok, így lakhatatlanná vált. 1883.03.18-án törölték a haditengerészeti nyilvántartásból és haditengerészeti aknaraktár lett belőle.
Ennek ellenére 1883.10.26-án az újság még ezt írta: „Vértezett fregatták a következők: Erzherzog Ferdinand Max, Habsburg és Salamander.”[133]
„A kikötőben épülő „Kronprinz Erzherzog Rudolf"* kazemat-hajó építése Bácsból jött utasítás folytán nagyobb erélylyel folyik. Az új hajó a régi „Salamander“ páncélos fregatt helyét fogja pótolni a hajóhadban.”[134]

1895-1896-ban a hajót teljesen lebontották.[135]

Parancsnoka:
1866. Kern Károly sorhajókapitány
1868. Pittner fregattkapitány
1868. Ludwig Ritter v Eberle[136]
1876. Ritter v. Herfeld sorhajókapitány [137]

[132] Haditechnika 26. 1992 / 4. szám / MODELLEZŐKNEK
[133] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-10-26 / 295. szám
[134] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-11-30 / 330. szám
[135] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Salamander_(1861)
[136] Neues Fremden-Blatt, August 1868-08-20
[137] Neue Freie Presse, Mai 1876-05-30

SMS KAISER MAX OSZTÁLY

SMS Kaiser Max 1862-1873

SMS Kaiser Max (I.) 2. osztályú páncélos fregatt

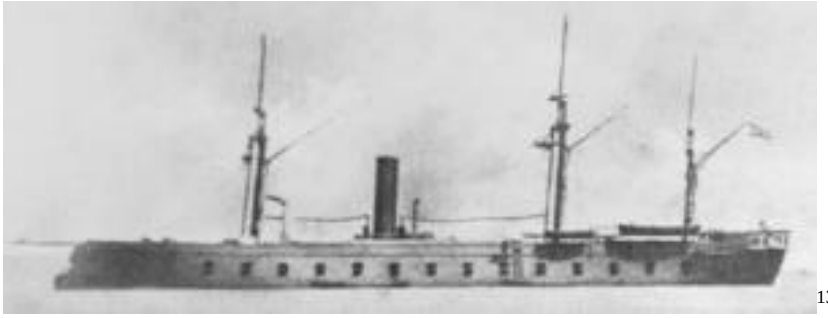
(Testvérhajói: SMS Don Juan d'Austria 1862-1873 és SMS Prinz Eugen 1862-1873)

Vízkiszorítása: 3588 hosszú tonna (3646 t)

Hossza: 70,78 m (232 láb 3 hüvelyk) a merőlegesek között
Szélessége: 10 m (32 láb 10 hüvelyk)
Merülése: 6,32 m (20 láb 9 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db egyszere expanziós, két hengeres gőzgép
Feltehetőleg 4 db kazán
1 db propeller
Három árbocos fregatt vitorlázat.

Teljesítménye: 1926 LE (1436 kW)


[138]

Sebessége: 11,4 csomó (21,1 km/h)
Hatótávolsága: 1200 tengeri mérföld (2200 km) 10 csomó (19 km/h)-val.
Üzemanyaga:

Személyzete: 386 fő

Páncélzata:
Öv páncél: 110 mm (4,3 hüvelyk) kovácsoltvas páncélzat. A páncélzat súlya 725,760 tonna, ami 16 000 centner. Egy centner, avagy régi mázsa = 45,36 kg.[139]

Fegyverzete ütegsoros elrendezésben 1863-ban:
16 db 48 fontos elöltöltős löveg
15 db 24 fontos (15 cm) elöltöltős Wahrendorff löveg
1 db 12 fontos elöltöltős löveg
1 db 6 fontos elöltöltős löveg

[138] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1862)
[139] Die Presse, Mai 1862-05-16

Fegyverzete 1867-ben:
12 db 17,8 cm (7 hüvelyk)-es Armstrong elöltöltős löveg[140]
2 db 7,6 cm (3 hüvelyk)-es négyfontos löveg
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (STT) Trieszt
Építés kezdete: 1861 október
Vízrebocsátása: 1862.05.14.
Hadrendbe állt: 1863.
Hadrendből kivonták: 1873 december

A páncélos hajók építését az olasz flotta megerősödése tette szükségessé. A költségvetés nem akart pénzt elkülöníteni hajóépítésre, ezért I. Ferenc József császárnak személyesen kellett beavatkoznia a hajóépítéshez szükséges pénzek előteremtése végett. A Kaiser Max (I.) hajóosztály, a Drache osztály továbbfejlesztett változata[141]. Annál erősebbek és jobban felfegyverzettek.[142] Mintául a francia Glorie szolgált. A Drache és a Ferdinand Max osztályt egyaránt Josef von Romako tervezte.

1861.
Megkezdődött a három új osztrák páncélozott fregatt építése. A nevek „Kaiser Max", „Don Juan d'Austria", „Prinz Eugen" lesznek. A jelenleg „Prinz Eugen" névre keresztelt lapátos gőzhajó az „Andreas Hofer" nevet kapja.[143]

1864.
1864.06.14-i hír: „Triest. (Hajóhadi készülődések) A „Triest. Ztg" írja: A „Kaiser Max" (28 ágyús) pánczélos fregatté, és az „Adria" (38 ágyús) fregatté, hallomás szerint 8—10 nap alatt fel fognának szereltetni. A „Max" parancsnokául Morelli sorhajókapitány volna kijelölve. Az eltávozás ezúttal — hallomás szerint — gyorsabban fog eszközöltetni. Beszélik, hogy egy harmadik fregatté elküldéséről is volt szó."[144] A Kaiser Max lövegeinek száma eltér az általánosan ismert adatoktól.
1864.06.22-i hír: Trieszt, jun. 17. (Az osztrák hajóhad erősítése az északi tengeren.) A „Kaiser Max" császári pánczélos fregatté, Morelli fr. kapitány vezénylete alatt szombaton (1864.06.18-án) éjjel Polából az Északi tengerre indul, s azon határozott parancsot kapta, hogy nagyon siessen. Ezen fregattot „Lucia" császári kerekes gőzös fogja, — de valószínűleg csak Gibraltárig — kísérni. Újra emlegetik, hogy a „Salamander" pánczélos fregatté fel fog szereltetni.[145]
1864.06.26-i hír: „Corfuból érkezett tudósítások szerint „Kaiser Max" pánczélos fregatté 22-én este oda szerencsésen megérkezett és szerencsés útja volt."[146]
1864.09.30-án Hamburg. A Kaiser Max" osztrák pánczélos fregatté és „Elisabeth" jelző-gőzös tegnap Cuxhavenből a tenger felé eveztek.[147]

1864-ben Portugáliában összeütközött a Rapid nevű angol kereskedelmi hajóval, és súlyosan megsérült.

1865.
1865.06.27-i hír: A „Kaiser Max" 31 ágyús austriai posta fregát a balti tengerről jövén, a gibraltári szoroson f. hó 13-án ment át.[148] Az ágyúk száma nem stimmel, de egy időben egyetlen flottában sem volt két azonos nevű hadihajó. Ráadásul 1864-ben már járt a Portugál vizeken.

1866.
1866.06.27-én és 1866.07.06-án Ancona előtt cirkált, Tegethoff kötelékében, de az olasz flotta nem vállalkozott ekkor ütközetre.
A 1866 lissai tengeri csata leírását lásd az Erzherzog Ferdinand Max (I.) nél.

---

[140] Die Presse, August 1867-08-08
[141] Klagenfurter Zeitung, Mai 1862-05-17
[142] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1870-fleets/austria/kaiser-max-class-ironclads.php#google_vignette
[143] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1861-10-18
[144] A Hon, 2. évfolyam, 1864-06-14 / 134. szám
[145] A Hon, 2. évfolyam, 1864-06-22 / 141. szám
[146] A Hon, 2. évfolyam, 1864-06-26 / 145. szám
[147] A Hon, 2. évfolyam, 1864-10-02 / 225. szám
[148] Sürgöny, 5. évfolyam, 1865-06-27 / 145. szám

„1. hadosztály : Erzig Ferd. Max Tegetthoff ellentengernaggyal, Habsburg, Kaiser Max, Don Juan d'Ausztria, Prinz Eugen, Salamander, Drache. — 2-ik hadosztály 7 hajó : Kaiser sorhajó, Novara, Schwarzenberg, Adria, Donau, Radeczky fregattok, Fridrich corvette. — 3-dik hadosztály 9 hajó : 7 ágyúnaszád, Hum, Dalmat, Reka, Streiter, Seehund, Velebich, Wall, —4 jelző hajó : Kaiserin Elizabeth, Greif, Andreas Hofer, Stadium, összes 27 hajó, 500 ágyúval 1 óra 30 perczkor d. u. csatarendben álltak a hajók és megindultak Lissa felé."[149]
„..egyenkint; „Kaiser Max." „Don Juan d'Ausztria" és „Prinz Eugen" mindegyik 650 lóerejű, 35 ágyúval és 370 emberrel; „[150]

A Palestro olasz páncélossal csapott össze és 15 lövést adott le rá.. Az olasz hajó később felrobbant és elsüllyedt a csata során.
A Re d'Italia-től elszenvedett találatok a kötélzetét rongálták meg, valamint a kéményét.
A csata során az olasz páncélosoktól szorongatott SMS Don Joan d'Austria-t kimenti szorult helyzetéből. Az SMS Kaiser Max a csatát lényegében sértetlenül élte túl.

„Az osztrák-magyar tengerészet „hulli esete." A bécsi «Fremdenblatt» «az osztrák-magyar haditengerészet egyik legkiválóbb tisztjének, aki csak nemrég vált meg a szolgálattól, valószínűleg báró Spaun volt ellentengernagynak véleményét közli a halli halászflotta esetéről. A megkérdezett előkelő rangú tengerész emlékezik egy hasonló eseményre, amely 1866-ban a mi flottánkkal történt 1866- ban, néhány héttel a lisszai ütközet előtt — így meséli a tengerészüket — hajóhadunk a nyílt tengeren manővíírozott Egyszerre csak, késő éjszaka jelentik a parancsnoknak, hogy hadihajó közeledik. Alig néhány perc múlva már egy tiszt rohan be és izgatottan kiáltja: — Vigyázzunk! Olasz hajó, olasz hadihajó! — Azt még meg kell állapítanunk — felel a parancsnok és rögtön kiküld két páncélost hogy közeledjenek az ellenséges hajóhoz. Még emlékszem, hogy az egyik kiküldött hajó a «Kaiser Max» volt A két páncélos rögtön teljesíti a parancsnok rendeletét Koromsötét éjszaka. Akkor még nem ismerték az elektromos fényszórókat és így a két páncélos, amely már egészen az «ellenséges» hajó mellé került, megkezdte volna a támadást ha a gyanús hajó tisztjeinek mentőgondolata nem támad. Hirtelen megvilágították zászlojukat, amely angol lobogó volt Az «Enterprise» Triesztben állomásozó angol hajó került szembe az osztrákokkal. De abban a pillanatban, amikor a gyanús hajó lobogóját megvilágították az osztrák-angol konfliktus el volt intézve.» A «Fremdenblatt» tengerésztisztje aztán elmondta, hogy miként volt lehetséges a hajók összecserélése Hull előtt Az ilyen esetekben nagy szerepet játszik az izgatottság. A gyakorlatok közben gyakran előfordul, hogy az «ellenséget» már egész közel hiszik, aztán kiderül, hogy azok csak ártatlan kereskedőhajók. Ami az angol-orosz konfliktust illeti, az oroszok kijelentései oly határozottak, hogy egyelőre nem szabad azokban kételkednünk. A halászhajók összecserélését torpedókkal valamiképpen meg lehetne magyarázni. Előfordult már, hogy japáni torpedóhajókat angol gőzösökre felrakva szállítottak Angliába. Az orosz tisztek a halászhajókat talán ilyen torpedószállítóknak gondolták. De hogy ebben az esetben is mi lett volna a teendőjük, azt az «Enterprise» esete megmondja."[151]

1867.
A hajót kicsit átépítették, hogy javítsanak manőverező képességén és fegyverzetén.
Ugyan is a hajó nyitott orrára felcsaptak a hullámok, ezért az orrész szinte mindig nedvességnek volt kitéve. Mivel hullámzásban az orra víz alá került gyakran, ilyenkor nehéz volt irányítani a hajót. A hajó oldal irányú billegése is nagy volt. Az átépítéskor a hajó nyitott orrát befedték. Fegyverzetét kicserélték 12 db 17,8 cm (7 hüvelyk)-es Armstrong elöltöltős lövegre és 2 db 7,6 cm (3 hüvelyk)-es négyfontos lövegre. Ekkor távolították el a díszes orrfiguráját, ami a hajóosztály minden hajóján eredetileg rajta volt.

1873.
Erre az évre teljesen elavult, és a hajótest teljesen elkorhadt. Ekkor hivatalosan „újjáépítették". Valójában a hajót teljesen lebontották. Páncéllemezeit, gépeinek alkatrészeit és pár használható elemét beépítették az új Kaiser Max-ba. Az új Kaiser Max (II.) lényegében teljesen új hajó. A monarchia

[149] Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-07-28 / 4882. szám
[150] A Hon, 4. évfolyam, 1866-07-26 / 171. szám
[151] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-11-01 / 302. szám

pénzügyvitele miatt kellett újjáépítésről beszélni és nem új hajó építéséről szólni. A magyar parlament ugyan is nem támogatta új hajók építését, de el tudta fogadni a régi hajók modernizálását.
1873.04.12-i hír: „…tétel: „Kaiser Max," „Don Juan d'Austria" és „Prinz Eugen" vértes fregátok fából készült hajótesteinek vasból újjá alkotása."[152] Tehát, a korábbi fa hajótestet fém hajótestre cserélik. Ez pedig teljesen új hajót jelent.
Parancsnoka:
1864. Morelli fregattkapitány
1866. Kern Károly[153]
1866. lovag Gröller Gusztáv sorhajókapitány

[152] Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-12 / 85. szám
[153] A Hon, 13. évfolyam, 1875-10-09 / 231. szám

SMS Don Juan d'Austria 1862-1873

SMS Don Juan d'Austria (I.) 2. osztályú páncélos fregatt

(Testvérhajói: SMS Kaiser Max 1862-1873 és SMS Prinz Eugen 1862-1873)

Vízkiszorítása: 3588 hosszú tonna (3646 t)

Hossza: 70,78 m (232 láb 3 hüvelyk) a merőlegesek között
Szélessége: 10 m (32 láb 10 hüvelyk)
Merülése: 6,32 m (20 láb 9 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db egyszere expanziós, két hengeres gőzgép
Feltehetőleg 4 db kazán
1 db propeller
Három árbocos fregatt vitorlázat.

Teljesítménye: 1900 LE (1400 kW)

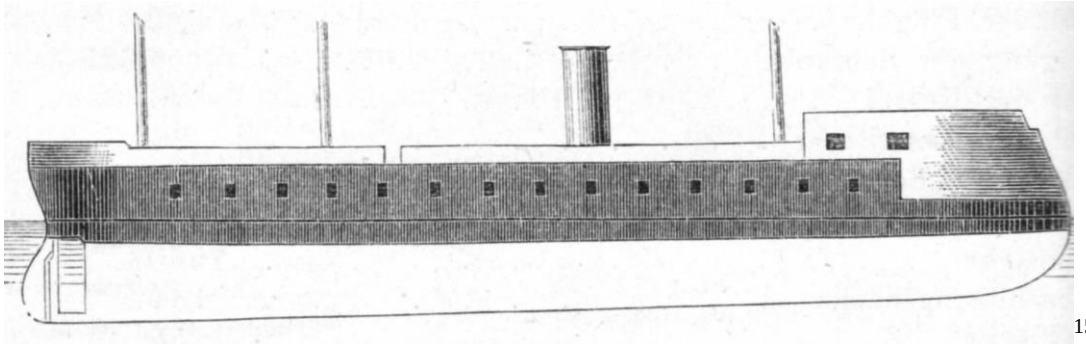
Sebessége: 9 csomó (17 km/h)[154]

Hatótávolsága: 1200 tengeri mérföld (2200 km) 10 csomó (19 km/h)-val.

Üzemanyaga:

Személyzete: 386 fő

Páncélzata:
Öv páncél: 110 mm (4,3 hüvelyk) kovácsoltvas páncélzat

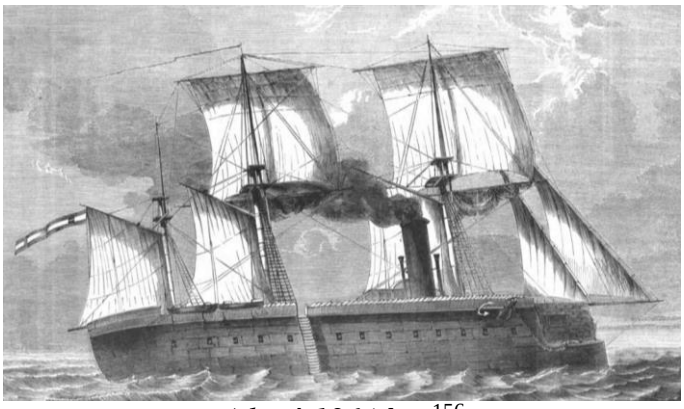


[155]

Fegyverzete ütegsoros elrendezésben 1863-ban:
14 db 48 fontos elöltöltős löveg
15 db 24 fontos (15 cm) elöltöltős Wahrendorff löveg
1 db 12 fontos elöltöltős löveg
1 db 6 fontos elöltöltős löveg

[154] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1870-fleets/austria/kaiser-max-class-ironclads.php
[155] https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1862)#/media/File:Don_Juan_d'Austria_(1863)_-_line_drawing.jpg

Fegyverzete 1867-ben:
12 db 17,8 cm (7 hüvelyk)-es Armstrong elöltöltős löveg
2 db 7,6 cm (3 hüvelyk)-es négyfontos löveg
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (STT) Trieszt
Építés kezdete: 1861. október
Vízrebocsátása: 1862.07.26.
Hadrendbe állt: 1863
Hadrendből kivonták: 1873



A hajó 1864-ben[156]

1862.
A „Juan d'Austria" pánczélfregátot holnapután (1862.07.26-án) eresztendik vízre a Tonello-gyárban, Triesztben.[157] Ez volt a hajóosztály utolsónak vízrebocsátott tagja. Ugyan ekkor még folyt a Kaiser Max és Prinz Eugen páncéljainak a felszerelése.[158]

1863.
1863.04.17-én a páncélozott fregattunk, a „Don Juan d'Austria" elhagyta kikötőnket (Triesztet), hogy első tengeri próbáját végezze, majd felfegyverzés végett Polába megy. Így rövid időn belül az öt fregattból álló páncélos századot Polában állítják össze és készen állnak a bevetésre.[159]

1864.
1864-ben a Don Juan d'Austria fregatt, a Kaiser sorhajó, az Erzherzog Friedrich csavarkorvett és az Elisabeth lapátkerekes gőzös, Bernhard von Wüllerstorf-Urbair admirális parancsnoksága alatt. Feladata, hogy megerősítsék az Schwarzenberg és Radetzky csavarfregattokból álló köteléket az Északi-tengeren a porosz, osztrák – dán háború során.

1864.04.03-i hír: „Triest, mart. 31. A „Don Juan d' Austria" pánczélos-fregát a jövő hét elején az éjszak-tengeri hajórajhoz fog indulni."[160]
1864.04.22-ről 23-ra virradólag hatalmas viharba kerültek. A "Don Juan" páncélozott fregatt és a "Kaiser" propellere olyan súlyosan megsérült az út során, hogy javításra volt szükség, és a páncélozott fregattot Lisszabonban kellett hagyni.
1864.05.06-án Brest vizein volt a kötelék. [161]

---

156 https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1862)#/media/File:Panzerfregatte_Don_Juan_d'Austria_(IZ_43-1864_S_36_n_NGro%C3%9Fer)_(cropped).jpg
157 Pesti Napló, 13. évfolyam, 1862-07-26 / 3737. szám
158 Das Vaterland, Juli 1862-07-29
159 Klagenfurter Zeitung, April 1863-04-22
160 Sürgöny, 4. évfolyam, 1864-04-03 / 77. szám
161 Das Vaterland, Mai 1864-05-08
Sürgöny, 4. évfolyam, 1864-05-10 / 106. szám

1864.06.27-én egyesült az osztrák flotta a hollandiai Den Helber-ben. Ez Észak-Hollandia legészakibb pontja. Innét hajóztak tovább Cuxhaven-be, az Elba torkolatvidékéhez. A kötelék ütközetben nem vett részt.
1864.07.03-án még az Északi-tengeren volt, mint 28 ágyús fregatt. [162]
1864.07.13-án este a Kaiser csatahajó, a Don Juan páncélos fregatt, a Schwarzenberg és a Radetzky fregatt, és a Friedrich korvett kihajózott horgonyzóhelyükről (Sylt északi csücskétől két tengeri mérföldre nyugatra), és megvárták ott a Seehund ágyús csónakot.[163]
1864.08.17.: Ő cs. kir. Apóst. Felsége legm. születésnapját Kuxhavenben (Cuxhaven község Ritzebüttel hamburgi járásban, a kis Wetterung és az Elba összefolyásánál) ünnepelték meg a hajón.[164]
1864.10.05-i hír: „Brémából jelentik, hogy a „Schwarzenberg“ s „Don Juan“ austriai fregátok után f. hó 3-án az austriai éjszak-tengeri hajóhad zöme (a Gestemannében telelő „Radetzky“ fregát, „Frigyes“ corvette s „Well“ ágyúnaszád kivételével) Cadix felé indult.”[165]

1866.
1866-ban harcolt a lissai tengeri csatában.
A „Don Juan d'Austria“ és „Eugen herczeg“ egyenként 3800 tonnások, 650 lóerőre, 32 ágyúval, 400 emberrel, parancsnokok Wipplinger és Barry kapitányok. „[166]
A Don Juan d'Austria, kezdetben Tegethoff zászlóshajóját, az Erzherzog Ferdinand Max-ot követte.
A közelharcban olasz hajók vették körül, de szorult helyzetéből a Kaiser Max kimentette. Ez után, közel fél órán át harcolt a Re di Portogalló-val, és három találatot kapott az Affondatore-tól. Ennek ellenére a csatában alig sérült meg. Az első találat átlőtte a hajó orrát, de nem robbant fel. A második az övpáncélon robbant fel, de nem okozott kárt, míg a harmadik találat a fedélzetet találta el. [167]
„Egy másik nagy olasz pánczélos fregatté a „Don Juan l' Austriá“-val viaskodott. A két hajó iszonyú ágyú- és kartácstűzzel özönlötte el egymást. Egyszer azonban az olasz hajó kimegy a sorból, és a nyílt tengernek vette irányát. Láttam, hogy a hajó erősen füstöl ; mindjárt tudtam, hogy a hajó ég. Egy félóra múlva láttuk, amint az olasz hajó mintegy 2—3 angol mértföldnyi távolságban a levegőbe röpült![168] A Palestro olasz páncélossal valójában nem harcolt a Don Juan d'Austria, viszont testvérhajója a Kaiser Max igen. A beszámolót író személy összetévesztette a két testvérhajót.

1867.
Ebben az évben hasonló mód modernizálták mint a testvérhajóját, az SMS Kaiser Max-ot.
Új fegyverzete 12 db 17,8 cm (7 hüvelyk)-es Armstrong elöltöltős löveg és 2 db 7,6 cm (3 hüvelyk)-es négyfontos löveg.

1869.
1869.07.18-i hír: A „Miksa császár”, a „Don Juan de Austria“ és „Eugen herczeg“, mindegyik 2650 tonna, 650 LE és 12 ágyú.[169]

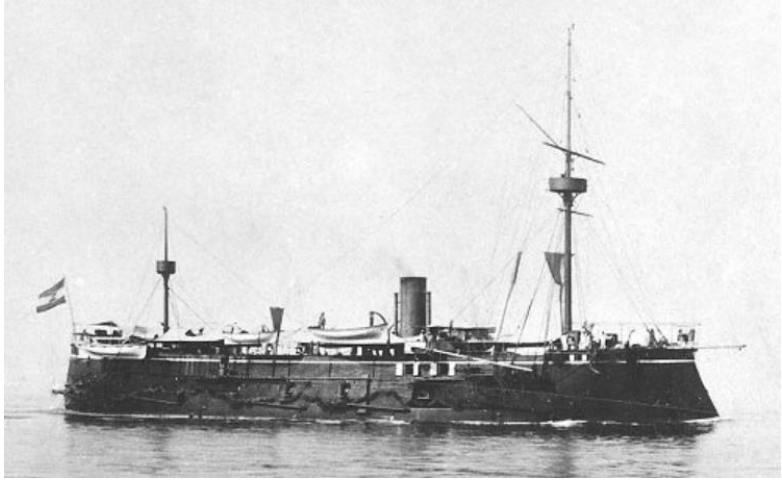
1870.
1870.11.30-án testvérhajóival együtt elkezdték bevetésre kész állapotba hozni.[170]

1872.
1872.10.04-i hír: „Itt látjuk ugyanis, hogy a „Habsburg“ vértes fregát tartalék kazánjaira 136,000 frt kell; 100 ezer a „Don Juan d'Austria“ részére; 32,000 frt a „Friedrich“ naszád s a tavaly elköltött 100,000 frton felül még 36,000 frt kell az „E. H. Ferdinand Max“ részére.”[171]

---

[162] Das Vaterland, Juli 1864-07-03
[163] Die Presse, August 1864-08-01
[164] Sürgöny, 4. évfolyam, 1864-08-28 / 196. szám
[165] Sürgöny, 4. évfolyam, 1864-10-05 / 227. szám
[166] Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám
[167] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1862)
[168] Magyarország és a Nagyvilág, 2. évfolyam, 1866-08-05 / 31. szám
[169] Magyar Polgár, 3. évfolyam, 1869-07-18 / 84. szám
[170] Neue Freie Presse, November 1870-11-30
[171] Magyar Ujság, 6. évfolyam, 1872-10-04 / 227. szám

1873.
1873.04.24-i hír: „Gaál Jenő sorhajóhadnagy egy észrevételt tesz Pulszky megjegyzésére, mely szerint három hajó: „Kaiser Max“, „Don Juan d‘ Austria“ és „Prinz Eugen“ másnemű hajókká alakíttatnak át. Ez nem áll, mert ugyanoly nemű hajók, pánczélos hajók maradnak ezutánra is; a különbség csak az lesz, hogy míg a pánczél alatti anyag eddig fa volt, most ezt vas fogja helyettesíteni. Ezen változtatás előnyös azért is, mert míg eddig az ily hajók 16 évig tartottak, ezután hosszabb ideig, lehetséges, hogy 30 évig is eltartanak. Megjegyzi továbbá Pulszky, hogy ez a tengeri haderőt nem teszi nagyobbá, erősebbé, hanem csak az elkorhadt hajók pótlását czélozza.„[172]
Erre az időre teljesen elkorhadt már, ezért 1873 decemberében teljesen lebontották. Részei felhasználásával épült meg a fémtestű SMS Kaiser Max (II.).


173

Parancsnoka:
1866. Wipplinger kapitány

[172] Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám
[173] https://www.kriegsmarine.lima-city.de/hulks.htm

SMS Prinz Eugen 1862-1873

SMS Prinz Eugen

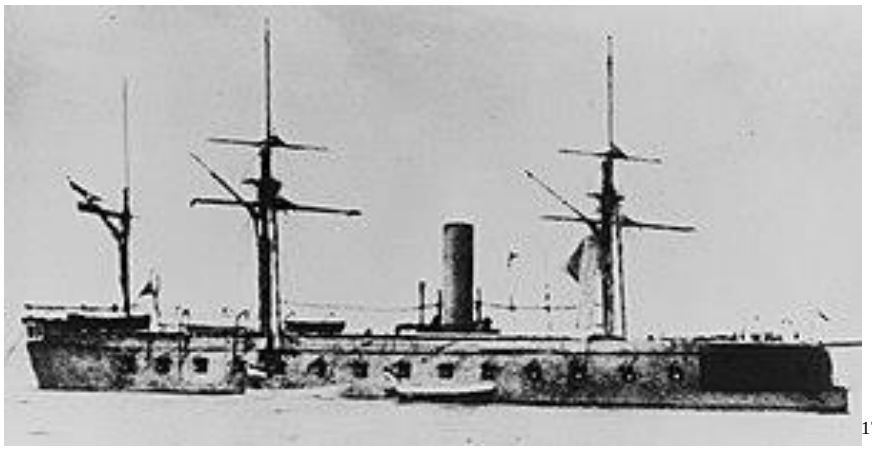
(Testvérhajói: SMS Don Juan d'Austria 1862-1873 és SMS Kaiser Max 1862-1873)

Vízkiszorítása: 3588 hosszú tonna (3646 t)

Hossza: 70,78 m (232 láb 3 hüvelyk) a merőlegesek között
Szélessége: 10 m (32 láb 10 hüvelyk)
Merülése: 6,32 m (20 láb 9 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db egyszere expanziós, két hengeres gőzgép
Feltehetőleg 4 db kazán
1 db propeller
Három árbocos fregatt vitorlázat.

Teljesítménye: 1926 LE (1436 kW)


[174]

Sebessége: 11,4 csomó (21,1 km/h)

Hatótávolsága: 1200 tengeri mérföld (2200 km) 10 csomó (19 km/h)-val.
Üzemanyaga:

Személyzete: 386 fő

Páncélzata:
Öv páncél: 110 mm (4,3 hüvelyk) kovácsoltvas páncélzat

Fegyverzete ütegsoros elrendezésben 1863-ban:
16 db 48 fontos elöltöltős löveg
15 db 24 fontos (15 cm) elöltöltős Wahrendorff löveg
1 db 12 fontos elöltöltős löveg
1 db 6 fontos elöltöltős löveg

[174] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_(1862)

Fegyverzete 1867-ben:
12 db 17,8 cm (7 hüvelyk)-es Armstrong elöltöltős löveg
2 db 7,6 cm (3 hüvelyk)-es négyfontos löveg
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (STT) Trieszt
Építés kezdete: 1861. október
Vízrebocsátása: 1862.06.14.[175]
Hadrendbe állt: 1863. március
Hadrendből kivonták: 1873. novemberében, Pólában lebontották. Egyes részeit beépítették az SMS Prinz Eugen (II.)-be.
1862.
Vízrebocsátásánál jelen volt Ferdinánd Max főherceg felsége Charlotte főhercegnő.[176]

1864.
Testvérhajóitól eltérően a Drache osztály egységeivel együtt, az Adrián maradt a partvidék védelmére.

1866.
1866.06.27-én Ancona előtt cirkált.
1866.07.06-án ismét az olasz vizeken járt, de ekkor sem került sor ütközetre.
A Lissai csatában 1866.07.20-án több hajót is lőtt és elkerülte az Affondatore kosolási kísérletét. A csatát lényegében sértetlenül vészelte át. A csata után este, az SMS Prinz Eugen és az SMS Habsburg, pár ágyúnaszád kíséretében járőrözött a lissai vizeken.
Prinz Eugen, 650 lóerő, 35 ágyú és 370 ember.[177]

1867.
Testvérhajóihoz hasonlóan átépítették és átfegyverezték.

A hajó története lényegében eseménytelen volt. Az újságok csak a lissai tengeri csata kapcsán, illetve az új Prinz Eugen 1873-as megépítése viszonylatában írnak róla.
A hajót 1873-ban lebontották.

Parancsnoka:
1866. Barry Alfred sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)

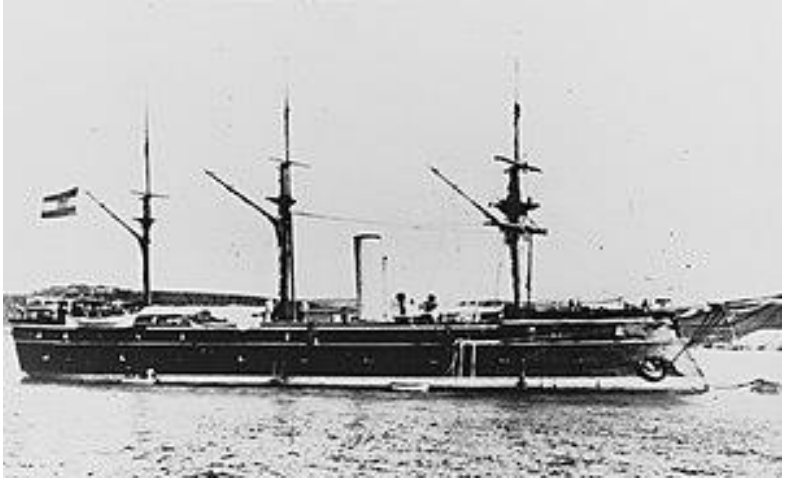
[175] Klagenfurter Zeitung, Juni 1862-06-12
[176] Klagenfurter Zeitung, Juni 1862-06-20
[177] Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-07-25 / 4879. szám

ERZHERZOG FERDINAND MAX OSZTÁLY

SMS Erzherzog Ferdinand Max 1865 koshajó

SMS Erzherzog Ferdinand Max (1865)

(fregatt, koshajó, páncélos/pánczélos fregat, vértes fregat, fregát)
SMS Erzherzog Ferdinand Max hajóosztály, testvérhajója az SMS Habsburg



1880-1886 körüli állapot

Súlya felszerelés nélkül: 3588 hosszú tonna, 3646 rövid tonna
Teljes súlya: 5130 metrikus tonna, 5050-5140t hosszú tonna, 5210 - 5650 rövid tonna
Teljes hossza: 83,75 m (274 láb 9 hüvelyk)
Vízvonalon a hossza: 77 m (79,97 m a merőlegesek között[178])
Szélessége: 15,96 m (52 láb 4 hüvelyk) más adat szerint 15,2 m
Merülése: 6,1 m - 7,14 m (25 láb 5 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db 2 hengeres „fekvőhengeres vagy másképp vízszintes" egyszeres expanziós gőzgép
(Ezt a fiumei Stabilimento Tecnico gyártotta)

[178] https://shipstamps.co.uk/forum/viewtopic.php?t=15491

Vízszintes tengerjáró hajómotor modellje 1860 körülről[179]

„Az egyszerű expanziós motor olyan gőzgép, amely csak egy fokozaton keresztül tágítja a gőzt, vagyis minden hengere azonos nyomáson működik. Mivel ez volt a legelterjedtebb motortípus a hajómotorok fejlesztésének korai szakaszában, az "egyszerű bővítés" kifejezést ritkán találkozunk."[180]
„Egy külön ágát a hajógép-építészetnek a torpedó-naszádok gépei képezik, amelyek ritka tökélylyel vannak szerkesztve. Kivétel nélkül hármas expansiós gépek, amelyeknél a lehető legkisebb önsúly párosítva van a hely legmesszebb menő kihasználásával. Az összehasonlítás kedvéért szándékosan egymás mellé volt állítva a millenáris kiállítás tengerészeti pavillonjában két ily minta. **Az egyik az Erzherzog Ferdinand Max nevű pánczélos fregáta 1864—65-ben Maudslay-nál épült gépének, egy 1000 lóerejű alsónyomású gépnek kitűnő mintája volt** a természetes nagyságnak 1/10 részében, a másik pedig egy Schichaunál Elbingben épült 1-ső osztályú torpedónaszádnak szintén 1000 lóerőt kifejtő gépét ábrázolta szintén 1/10-nyi természetes nagyságban. Míg az előbbinek eredetije **a csatahajó hatalmas csavarját**, amely nagyságra nézve még felülmúlta a Maria Theresia czirkáló csavarjának természetes nagyságban kiállított mintáját, s úgyszólván **ünnepélyes lassúsággal forgatta meg 50—60-szor perczenkint**, addig a Schichau-féle gép a torpedónaszádnak természetben kiállított csavarját 420-szor **pergeti körül perczenkint, ha maximális erejét fejti ki**. **E mellett a Ferdinand Max 4000 kg. kőszént égetett el óránként**, a torpedónaszád pedig csak körülbelül 1000 kg-ot fogyaszt el és ezen csekély mennyiséget sem tudná kis rács területén elégetni, ha a tüzet nem élesztené a rácsközökön át betóduló mesterséges nyomású lég. [181]) Az 1860-as években még csak egyszeres expanziós gépeket használtak, míg a század végén már a fent említett hármas expansiós gépek lettek leginkább használva. (1 mázsa = 100 kg, 1 tonna = 1000 kg vagy 10 mázsa)
Lehet, hogy valamikor hajtőművet cseréltek a hajóban, vagy eleve Maudslay került bele. A lóerő eltérésre legyen itt egy korabeli cikk.
„Névleges és valóságos vagy jelzett lóerő. — Az angol Admiralitás csavarhajóinál a gépek jelzett (indicated) lóereje rendesen négyszer vagy ötször nagyobb azok névleges erejénél; a gépeken tett újabb jobbítások azonban ezen különbséget évről évre nagyobbá teszik, így a „Bellerophon" gépei több mint hatszor nagyobb erővel működnek, mint azok névleges lóereje adva van, s ezen eredmény eddig, mint a Penn gyárából kikerült gépek egyedüli tulajdonsága csodáltatott. De a Maudslay és Field által készített legújabb gépek minden e téren nyert eredményt jóval túlszárnyalnak. Ugyanis az Admiralitás „Vestal" 300 névleges lóerejű gépe a hajópróbánál 2138 lóerőt jelzett, tehát működő lóereje a névlegest hétszernél többel felülmúlja , és ezen fényes eredmény Maudslay és Field gépének háromhengeres szerkezetét legjobban ajánlja.„ [182] Egy Maudslay erőgéphez mindig két kazán tartozott.

Kett széntüzelésű kazánja volt, amihez egy kéménye tartozott.
Elegendő távolság volt a kémény és a vitorlázat között ahhoz, hogy a vitorlák ne feketedjenek el.
1 db négyszárnyú csavaros propeller

Üzemanyaga: 400 tonna szán (máshol 330-340 tonna szén)

Vitorlafelülete: 1959 m² (A lissai csatában hiányos vitorlázattal vett részt, mert kötélzete

[179] https://www.rmg.co.uk/collections/objects/rmgc-object-68060
[180] https://en.wikipedia.org/wiki/Marine_steam_engine

[181] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása https://en.wikipedia.org/wiki/HMS_Viper_(1865) a gőzgép magyarázatához
[182] A Magyar Mérnök-Egyesület Közlönye 1. évfolyam (1867) 1. szám / Vegyesek. A cikk forrása: („Pract. Mechanic's Journal, 1867.)

ekkor még nem készült el.)

Teljesítménye: 2925 LE (2181 kW) más adat szerint 3500 LE (2573 kW), de van, ahol csak 800 LE szerepel. Ez a fenti motorteljesítmény anomália fényében érthető.

Sebessége: 12,54 csomó (23,22 km/h)

Hatótáv: Vitorlázva korlátlan
A Maudslay erőgép adatait figyelembe véve, és 400 tonna szénkészletet nézve, akkor teljes sebességgel 2 322 km (1254 tmf.) Viszont a gép max. sebességgel jó ha pár órát tud menni, így ez csak becsült érték. A korabeli hajóknál gyakran a teljes sebesség/szénfogyasztásra adják meg a hatótávolságot.
Utazósebesség 5.5 cs (10 km/h)

Személyzete: 489 - 511 fő

Páncélzata:
A hajó fából épült, amelynek oldalait a vízvonalon 660 mm-es keményfa övre szerelt 128 mm-es (máshol 123 mm-es) kovácsoltvas páncél védte.)
kovácsoltvas övpáncél a kazamatáknál 123 mm (4,8 hüvelyk)
elől és hátul 87 mm (3,4 hüvelyk)
A lissai csata idejére páncélzata még állítólag nem volt teljesen kész, ezért ideiglenesen meg kellett erősíteni vasúti sínekkel és horgonyláncokkal.
A fedélzet és a felépítmény nem volt páncélozva.[183]
Fegyverzete az eredeti tervek szerint: 32 db 48 fontos (20 cm-es) elöltöltős Krupp ágyú
A vonatkozó szakirodalomban mindig az olvasható, hogy a porosz hatóságok elkobozták a Krupp ágyúkat, ami történelmileg nem helytálló. Inkább a Krupp által szállított fegyverek nem feleltek meg az elvárt követelményeknek, és azonnal visszaküldték a gyártóhoz.[184]

Fegyverzete: 1866
16 db 48 fontos (kb. 194 mm, 7,63 hüvelyk) elöltöltős löveg, a hosszanti oldalon 6 – 6 löveges elrendezésben és 2 db az orrban 2 db a taton. (A 30-48 fontos lövegek átmérője 16-19 cm.) Eredetileg porosz gyártmányú Krupp, huzagolt lövegeket kapott volna, de az osztrák-porosz háború kitörése miatt, végül sima csövű lövegeket kapott, bár, van aki azt írja, hogy a Krupp lövegek nem kielégítő volta miatt kapta a régebbi típusú fegyverzetet. Tegetthoff Lissanál a nagyobb ágyúk részére tüzes golyókat öntetett, hogy azokkal fölgyújthassa az ellenséges hajókat. A lövedékek nagy része viszont tömör fém golyó, ami lepattant a páncélzatról. A hajókon „karronád-okat") rövid, de nagy űrméretű csővel rendelkező „hajótarackok-at) alkalmaztak. A közel 3 m csőhosszú ágyúk helyett, könnyebb szerkezetű és rövidebb csövű löveg volt a karronád típus. Egy 32 fontos normál löveg súlya 2700 kg, míg ennek koronád típusa csak 900 kg. A lőtávolság viszont jelentősen csökken, pl. a 32 fontos esetén 900 m-ről 400 m-re. A karronád fő előnye az volt, hogy egységnyi szerkezeti tömegű karronád háromszor nagyobb tömegű lövedéket lőhetett ki – igaz, csak kis lőtávolságra. A kis tömegű, rövid csövű, kis lőtávolságú karronád a közelharc ideális fegyvere volt. A „karronádosítás" a hajók összegzett tűzerő növelésének technikai eszközévé vált, feltéve, hogy az ezt alkalmazó flotta lemond a lőtávolság egy részéről és áttér a tüzérségi közelharcon alapuló harceljárásra (csatasor áttörése). Lőtáv a XIX. század második felében már 4-900 m. A lövedék ekkor még általában tömör vasgolyó.
Lissánál Tegetthoff pont az áttörést és a közelharcot választotta. 48 fontos lövegek voltak eredetileg a Drache és a Salamander fedélzetén.[185]
4 db **1863M típusú** 8 fontos (10 cm-es) elöltöltős, huzagolt csövű löveg
2 db 3 (talán **1863M típusú** 4 fontos, avagy 8 cm-es) fontos löveg
(Az 1863 M lövegek kúpos lövedékei mind időzítő, mind becsapódáskor működő gyújtóval

[183] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1870-fleets/austria/erzherzog-ferdinand-max-class.php
[184] https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Marine
[185] TURCSÁNYI KÁROLY – HEGEDŰS ERNŐ – BÁN ATTILA: A nagyhatalmak tengeri hadviselése az elöltöltő fegyverek korában (1648-1866): I. rész: HADTUDOMÁNYI SZEMLE: HADMŰVÉSZET: 2016. IX. évfolyam 1. szám

rendelkezhettek. A lövegek tüzelhettek gránátot, srapnelt, gyújtó lövedéket és kartácsot. A 4 fontos löveg 20 fokos emelék álláson 520 grammos lövedékét 3375 m távolságra volt képes tüzelni, míg a 8 fontos löveg 930 g-os lövedékét hasonló emelékkel 3750 m-re tüzelte. Az adatok a szárazföldi haderő lövegeire vonatkoznak. Ezek a lövegek jobbak a korabeli porosz lövegeknél.)[186]

döfőorr vagy kos

Fegyverzete: 1869

14 db 203 mm (8 hüvelyk) elöltöltős, de már huzagolt Krupp-ágyú
(Közel háromszorosára nőtt a tűzgyorsaság és a lőtáv talán 3000 m körül mozoghatott.)

A poroszok 1868-ban rendszeresít egy 21 cm-es tengerészeti löveget, és ez elöltöltős volt. A Krupp 21 cm-es lövege sokkal kisebb sebességgel lőtte ki a lövedékeket, mint a brit 9 hüvelykes ágyú, azaz 320 m/s illetve 404 m/s sebességgel. Így a Krupp ágyú teljesítménye elmaradt az angol löveg mögött. A Krupp a 21 cm-es löveggel 1864 óta kísérletezett. Talán, ez a löveg került a hajóra, bár ez 8,24 hüvelykes löveg. A Krupp a hátultöltős huzagolt ágyút csak 1869 januárjában kezdte el tervezni és 1871-ben vezette be.[187]

Fegyverzete: 1874

14 db 178 mm (7 hüvelyk, „18 cm", 178 mm) elöltöltős angol Armstrong ágyú
vas löveg szántalpakon.

1864-ben az angolog leállították a 7 hüvelykes 110 fontos fartöltős Armstrong lövegek gyártását és visszatértek az elöltöltős lövegekhez.[188] A lőtáv 3-3,5 km körül mozoghatott.

4 db 9 cm (8,7 cm)-es löveg feltehetőleg hazai gyártású huzagolt csövű, hátultöltős
Uctatius (Uchatius)-féle bronz ágyú (acélbronz ágyú) Ezek, gyűrűs gránátokkal tüzeltek 1875-től. Nem volt lövegpajzsa. Teljesítménye azonos vagy jobb a Krupp 9 cm-es ágyúénak. Ára a Krupp löveg harmada. A Bécsi Arzenálban 1200 ilyen löveget gyártottak le 1874-től, bár csak 1875-ben szabadalmazták.[189] Lőtáv 4500 m vagy 6000 lépés.
A korabeli optikai felderítőeszközök képessége miatt a tűzvezetés csak 3000–3500 m-re volt biztosított.[190]

2 db 7 cm (6,6 cm)-es löveg feltehetőleg hazai gyártású Uctatius-féle bronz huzagolt csövű, hátultöltős ágyú.
A lövegek leírását lásd az anyag végén.

Fegyverzete: 1877

22 ágyú, 290 karabély, 88 revolver, 108 kard, 482 ember [191]
5140 tonna és 800 lőerő

Fegyverzete: 1880/1882

4 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) zártöltésű löveg (Uchatius löveg?)
2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) hátultöltős ágyú (Uchatius löveg?)
2 db 47 mm (1,9 hüvelyk) gyorstüzelésű revolver ágyú
3 db 25 mm-es (0,98 hüvelyk) automata ágyú

---

[186] Németh Balázs: A császári-királyi hadsereg és a Magyar Királyi Honvédség gyalogsági tűzfegyverei, harcászata és hadművészete 1849-1878 között, PhD értékezés, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Hadtudományi Doktori Iskola, Budapest 2017

[187] https://en.wikipedia.org/wiki/21_cm_RK_L/22

[188] https://en.wikipedia.org/wiki/RBL_7-inch_Armstrong_gun

[189] Csesznák Benő: Az Uchatius-ágyúk leírása és hatása. Budapesti Könyvnyomdarészvénytársaság, Budapest, 1877.
Bán Attila alezredes PhD dolgozat, Budapest, 2018: A műszaki-technikai fejlődés hatása a hazai használatú tüzérségi eszközök fejlődésére: NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM KATONAI MŰSZAKI DOKTORI ISKOLA
https://docplayer.hu/203680044-A-had-tor-te-ne-ti-mu-ze-um-ertesitoje-11-acta-musei-militaris-in-hungaria.html
https://honvedelem.hu/hatter/haditechnika/gabor-aron-utodai.html

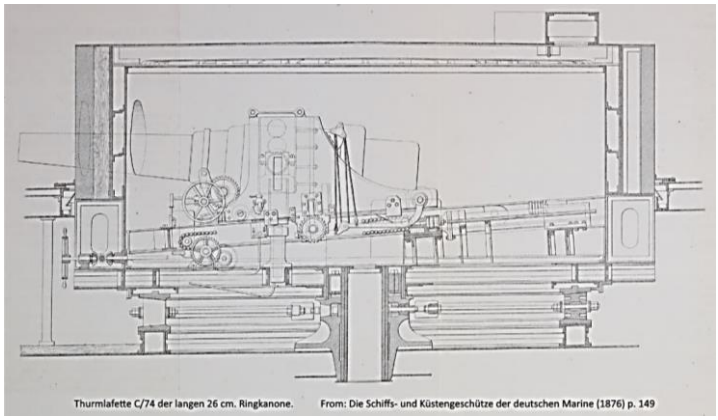
[190] Gulyás Géza alezredes: TÜZÉRFELDERÍTÉSÜNK KEZDETEI ÉS MŰKÖDÉSE A NAGY HÁBORÚBAN (1.): Hadtörténeti Szemle 2018/1.

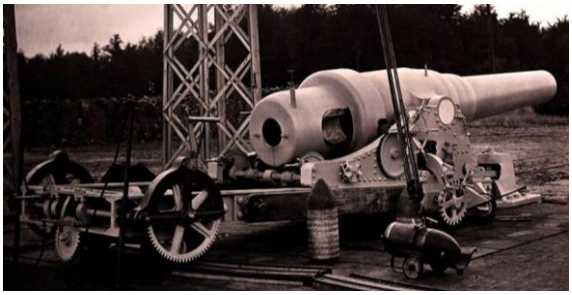
[191] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

Fegyverzete: 1883
„A „Ferdinand Max“ páncélos fregatt, 5170 tonnás, gyorsasága 12,5 teng. mf., van rajta 14 db 18 centiméteres Krupp-ágyú, 6 könnyű ágyú s 4 szóró löveg.”[192]
(A korszakból csak 17 cm-es Krupp hajóágyút ismerek. Löveg súlya 6000 kg, lövedék súlya 54,5 kg, torkolati sebesség 465 m/s, lőtáv 4 800 m.[193])

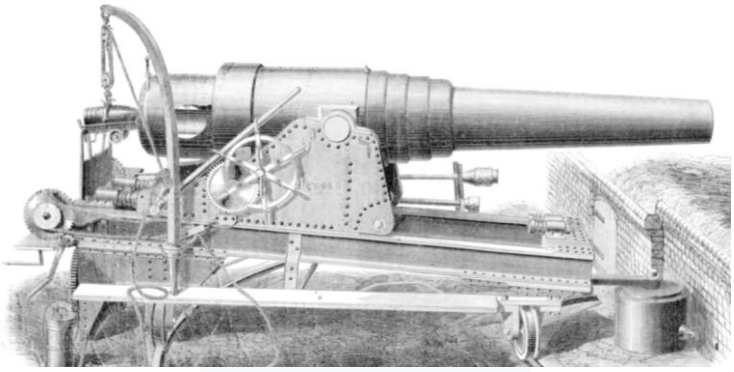
Fegyverzete: 1886
8 db 10 cm-es (3,9 hüvelyk) ágyú
(Talán angol gyártmányú 123 cwt Mk I. 15 kaliber, lőtáv 5 030 m, vagy 22 cwt Mk I. 25 kaliber, lőtáv 6 580 m[194]. A Skoda ekkor még nem gyártott 10 cm-es hajóágyúkat.)
Vitorla kötélzetét 1886-1887-ben leszerelték.

Fegyverzete: 1887-1889-től
1 db 26 cm (10 hüvelyk) ágyú
(Krupp löveg 27 700 kg, lövedék súlya 275 kg, torkolati sebesség 530 m/s, lőtáv szerintem 10 km felett.) 1871-ben az osztrákok lényegében lemásolták a német 26 cm-es löveget és továbbfejlesztették. 1880-ban ezt az osztrák fegyvert a következőképpen írták le: kaliber 260 mm, lövegcső hossza 5720 mm, 32 horonyok száma, csavarodási hossz 70 kaliber, súlya
22 000 kg, csuklópánt 885 kg, lövegtalp 8520 kg, a löveg tüzelési magassága 1185 m. Lövedék súlya 179,5 kg acélgránát vagy egy 160,7 kg-os hosszú gyújtó gránát. A töltés 32 vagy 27 kg volt. A lövedék torkolati sebessége 428 vagy 420 m/s. 1887-ben már lassan égő lőport használtak hozzá. A lövegcső élettartalma kb. 709 lövés. A lövegcső emelése +11 ° és - 6,5 ° . Ezt a löveget is feltehetőleg barbettában helyezték el a hajó fedélzetén.[195]





[192] Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám
[193] https://en.wikipedia.org/wiki/Krupp_gun
[194] https://en.wikipedia.org/wiki/BL_4-inch_Mk_I_%E2%80%93_VI_naval_gun
[195] https://en.wikipedia.org/wiki/26_cm_RK_L/22
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Krupp_26_cm_gun_-_Scientific_American_-_1874.png



26 cm RK L/20 modell 1870

1 db 24 cm (9,4 cm) ágyú

(Krupp löveg 1888-tól gyártva, 24 cm KL/35 típus, csőhossz 7800 mm, kaliber 238 mm, csőemelés −4°-tól +25°-ig (hajóágyú) / −5°-tól +45°-ig (parti ágyú), tömege 17 700 kg, lövedék súlya 160 kg, torkolati sebesség 582 m/s, lőtáv feltehetőleg 10 km felett. De az osztrák-magyar haditengerészetnél használt lőelemtáblázatok nem számoltak 12 km feletti távolságokkal. Töltési helyzet + 4°. Tűzgyorsaság 2-3 lövés/ perc. Ezt a löveget a régi 3500 tonnás német hajóknak szánták eredetileg. Forgatható barbetta-ban kerültek a hajók elejére és végére. Így a régi oldalütegsoros hajók, toronypáncélossá lettek átalakítva.)[196]

Egy megmaradt 24 cm KL/35 löveg. Ezt a típust 1892-ben váltotta fel a 24 cm-es SK (Skoda) L/40, amit a Krupp fejlesztett ki

A fenti lövegek 4-6000 m-ig lettek volna hatásosak az I. világháború dreagnouthjaival szemben.
pdr = pounder = font = lövegcső hossza vagy könnyű mozsárágyú (1 font (pounder) = 453,59237 gramm)

Az elöltöltős lövegek működtetése:

Nedves pálcikával törölték ki az ágyú belsejét, eloltva az előző lövésből származó parazsat, amely idő előtt begyújthatta volna a következő lőpor töltetet A puskaport, lazán, vagy egy szövetben vagy pergamenpatronban került a csőbe. Ezt általában vászonból és régi kötélből készült szövetvatta követte, majd döngölővel döngölték ezt a fojtást a csőbe. Ezután a lövedéket döngölték be, majd egy újabb vattát (hogy megakadályozza, hogy az ágyúgolyó kiguruljon a csőből, ha a csőtorkolat lenyomódott.) A kocsijában lévő fegyver ezután erősen nekitámasztották a hajó oldalának a lőrésnél, és a cső kinyúlt a fegyvernyílásból. Ez igénybe vette a fegyveres legénység nagy részét, mivel a kocsijában lévő nagy ágyú össztömege meghaladta a két tonnát is, és a manőver közben pedig a hajó általában dülöngélt.
Az ágyú hátulján lévő érintési lyukat ("farcsavar") finomabb lőporral töltötték meg, majd meggyújtották. 1745-ben a britek elkezdték használni a fegyverzárakat (ágyúkra szerelt tűzköves zárszerkezeteket). Ezt egy zsinór meghúzásával lehetett működtetni. A tüzér a cső mögé állhatott biztonságosan, a visszarúgási hatótávolságon kívül. Folyamatosan látja a csövet és a lőrésen keresztül az ellenfelet. Így, akkor tudja az ágyút elsütni, mikor a hajó oldala a hullámzás során, megfelelő szögbe kerül az optimális tüzeléshez. A tűzköves szikra begyújtotta az indítóport, ami viszont begyújtotta a főtöltetet és kilőtte a lövedéket.

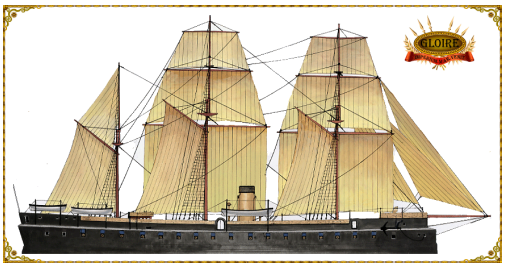
[196] https://en.wikipedia.org/wiki/Krupp_gun
https://de.wikipedia.org/wiki/24-cm-Kanone_L/35

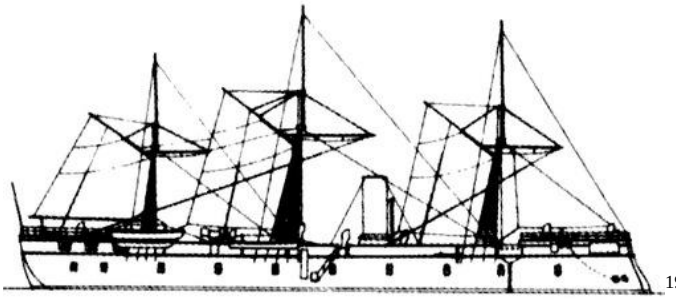
Amikor a lövedék kiszállt, az ágyú hátracsúszott, amíg meg nem fogta a zárókötél. Ez egy erős kötél, amelyet a hajó oldalfalához rögzítettek gyűrűs csavarokhoz.
Az öntött ágyúban lévő lőporral elérhető maximális lövedéksebesség körülbelül 480 m/s (1600 láb/s).
William Armstrong az 1850-es években találta fel a hátultöltős, huzagolt csövű ágyút. Ekkor megnőtt a lőtáv és a találati pontosság. Az öntött, huzagolatlan ágyúkat az 1880-as évekre szorította ki az új ágyúfajta. Az angolok 1863-ban visszatértek az elöltöltős, huzagolatlan lövegekhez, költség és hatékonysági tényezők miatt. Lissa-nál tehát nem biztos, hogy a huzagolt csövű ágyúkat használó olaszok, tényleges tüzérségi fölényben voltak.
Tűzgyorsaság az elöltöltős lövegeknél 5 perc alatt 2-3 lövés/ágyú.

Csónakok száma: 3 db nagy és 2 db kisebb mentőcsónak

A hajót tervezte: lovag Josef von Romako[197]
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino – Trieszt
(A trieszti Muggia-öböl hajóépítő üzeme.)
Építés kezdete: 1863.05.06.
Gerincének lefeketése: 1863 október
Vízrebocsátás: 1865.05.24.
Hadrendbe állt: 1866.06.21.
Hadrendből kivonták: 1886.05.19.
Lebontották: 1917-ben Polában
Festése: törzse is feketére volt festve és fehér csíkok vannak a lövegeknél[198]
Oldalán a felirat: Ferdinand Max

A hajó átmenetet képez a vitorlás sorhajók és a gőzös hadihajók között. Épp így átmenet a fa és fémhajók között. Fegyverzete kezdetben jórészt elől töltős sima csövű löveg, majd huzagolt, hátul töltős lövegeket is kap. Teljes vitorlázatú hajó, de még is gőzgép hajtja. Harcászata még a régi fa sorhajóké, de már azoknál mozgékonyabb és az 1866-os Lissai tengeri csatában kosolással süllyeszti el ellenfelét.
SMS Erzherzog Ferdinand Max hatalmas technikai változások szemtanúja. Robert Fulton 1807-ben indította el az első gőzhajóját a Clermont-ot. Igaz, már 1785-től használtak utasszállító gőzöst, de 1807-ig gazdaságosan működő hajót nem építettek. A tengert 1845-ben szelte át az első csavargőzös. 1859/1860-ban állt szolgálatba a francia Gloire a világ első páncélozott hadihajója.

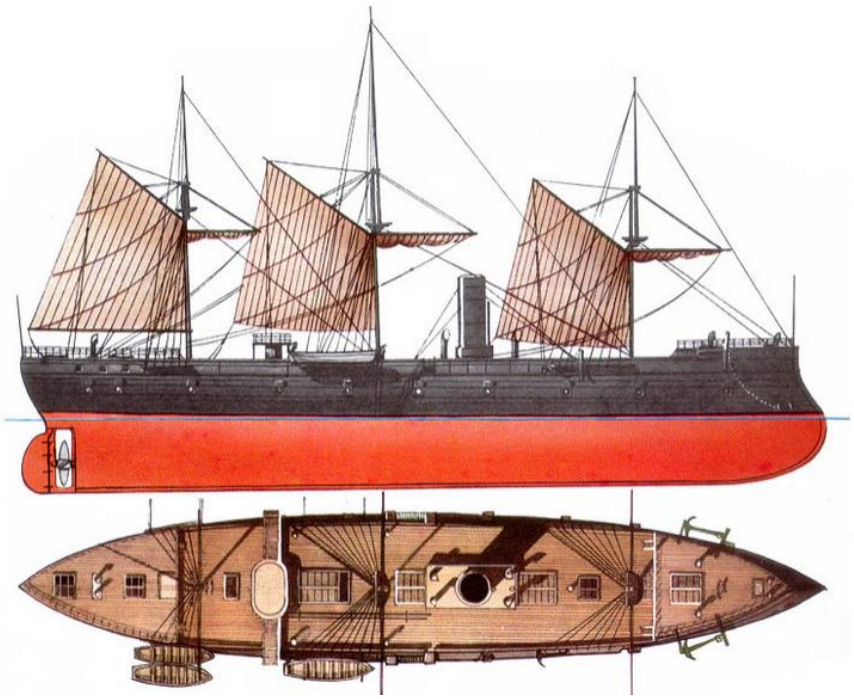



[199]

A Gloire egycsapásra elavulttá tette az összes addigi hadihajót, hasonlóan az 1906-ban hadrendbe álló Dreadnought-hoz.
1853. november 18-án a krími háború során a Szinopénél vívott tengeri ütközetben háromfedélzetes, 120 ágyús sorhajók képezték az orosz hajócsoportosítás magját. (Hat orosz sorhajó, köztük három 120 ágyús, és két fregatt állt szemben a kikötőben horgonyon álló hét török fregattal és három korvettel.) Az orosz hajók fedélzetein összesen 38 db Paixhans huzagolt elöltöltő ágyú volt. Ágyúik tűzerejével és a robbanógránátokkal lényegében egy óra alatt felőrölték a török flottát és döntő győzelmet arattak. Ez volt az utolsó, tisztán fából épült vitorlás sorhajóval vívott tengeri csata.[200] Alig több mint 10 évvel

[197] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984
[198] https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Erzherzog_Ferdinand_Max_%281865%29
[199] https://www.the-blueprints.com/blueprints/ships/ships-germany/89628/view/sms_erzherzog_ferdinand_max_armored_frigate_1866/
[200] TURCSÁNYI KÁROLY1 – HEGEDŰS ERNŐ – BÁN ATTILA: A nagyhatalmak tengeri hadviselése az elöltöltő fegyverek korában (1648-1866), I. rész: https://epa.oszk.hu/02400/02463/00030/pdf/EPA02463_hadtudomanyi_szemle_2016_01_111-158.pdf

később vívták a Lissai tengeri csatát az SMS Erzherzog Ferdinand Max vezetésével. Ez az a korszak, amikor hajók még vitorlásnak épülnek sok esetben, majd utólag gőzgéppel szerelik fel azokat. A páncélos hajók első csatáját 1862-ben a Monitor és a Merrimac vívta, nem sok eredménnyel, mert a korabeli páncélzatot az ágyúk még nem tudták átlőni.



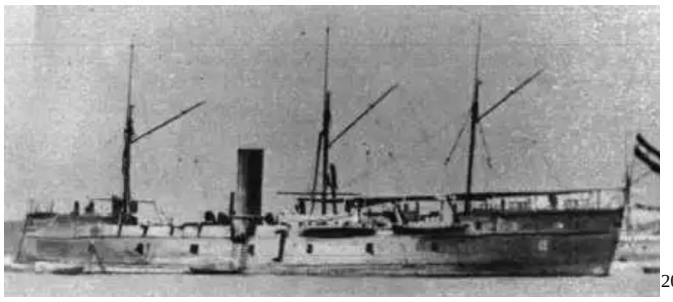
Az SMS Erzherzog Ferdinand Max pánvélfregatt[201]

„— (A monarkia hajóhada) hatalmas tornyos gályával fog megerősödni nemsokára. Trieszt mellett a sanroccoi arzenálban már csaknem egészen kész a „Ferdinand Max“ nevű új acélvértes toronyhajó, amely **Sternecki altengernagynak** egyik legkiválóbb alkotása. A hajó tisztán acélból van és a hossza 85 méter, szélessége 17 méter és az egész óriás test 25 lábnyira fog a tengerbe mélyedni. A támadásnak kitett részt 10 hüvelyk vastag páncél védi, a tornyot pedig, mely kiemelkedik a hajófalak közül, 214 centiméteres vért. A toronyban két, egyenként ötvenezer kiló nehéz Krupp-ágyú lesz, amelyek a közel ezerfontos acélgránátokat mértföldnyi távolságra vetik. Ezen kívül még hat, 15 centiméteres ágyú van a hajón. A parancsnok hídja, az ezen lévő torony és a kémények is mind páncélosak. A 6500 lóerővel dolgozó gép az 5100 méter tonnás ércóriást eddig hallatlan gyorsasággal mozgatja.”[202] Valójában fa testre erősítették fel a fém páncélzatot.

„A „Ferdinánd Miksa” fregatte vizrebocsátása, mint a „Wien. Abendp.“ f. hó 26-ki számában írja, f. máj. hó 24-kén ment végbe Triesztben. Az ünnepély 8 1/2 órakor kezdődött Tonello úr „St. Marco“ hajógyárában, ő és. fensége a modenai herczeg, Hartung altábornagy, több tengerésztiszt, s nagy számú közönség jelezdétében. Az estei Ferdinánd főherczegi ezred zenekara és Tonello úré, melyek a nagyszámú nézőket az előkészületek alatt mulattaták, midőn a diszes nagy hajó végső támasza elesett, a néphymnusra kezdtek, s a fregattot a munkások örömriadása kísérte, melybe a vendégeké is belévegyült, midőn villámgyorsan, meggyujtva fatalapzatát, a tengerbe csusszant s a hajógyár előtt büszkén horgonyt vetett. Tonello úr vendégeinek két gőzhajót, a „Marco-Poro“-t és egy Lloyd-gőzöst adott a Salvorei magaslatig teendő kéjutazásra rendelkezésük alá.”[203]

[201] https://www.haborumuveszete.hu/minden-ami-uszik/sms-erzherzog-ferdinand-max-teljes-gozzel
[202] Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-02-15 / 46. szám
[203] Sürgöny, 5. évfolyam, 1865-05-28 / 122. szám

„Hadi gyakorlatok a tengeren. A nyáron tartandó tengeri hadi gyakorlatokkal már most foglalkoznak a pólai kikötőben. A gyakorlatokban csak két pánczélos hajó vesz majd részt: a «Ferdinand Max» és a «Habsburg».”[204]


[205]

1866.04.30-án kap Tegetthoff parancsot egy flotta felszerelésére.[206] Ekkor az SMS Erzherzog Ferdinánd Max még építés alatt állt és még vízre sem bocsátották. A flottát ekkor a szárazföldi déli hadseregparancsnokság alá rendelték Tegetthoff vezetésével.
1866. május 15-én Tegetthoff megkapja a hadügyminisztérium 794. számú, semmitmondó parancsát, melyből álljon itt egyetlen jellemző mondat:
"Bár Őfelsége a Császár, a mi Legkegyelmesebb Urunk bizalommal elvárja, hogy Őfelsége hajóhada áldozatkész kötelességteljesítéssel fog vetélkedni Őfelsége szárazföldi seregeivel, mégsem lehet fel nem ismerni az ellenfél flottájának jelentős számbeli fölényét, s ez okból is, de tekintve azt az erkölcsi hatást is, amelyet haditengerészetünk minden, a mi partjaink előtti ellenséges műveletre gyakorol, fel vagyok hatalmazva Őfelségétől arra, hogy Önnek kötelességévé tegyem, ne kezdjen semmi olyan vállalkozásba, amely veszélyeztethetné a hajóhad létét vagy pedig amelynek során az elérendő előny nem ér fel az előrelátható áldozattal.
1866.05.15-én kezdte meg Tegetthoff ellentengernagy az osztrák hadiflotta felkészítését egy tengeri háborúra. Egymás után mentek a régi hajók a javítóműhelyekbe. Lekaparták a hajótestekről a rárakódott kagylókat és moszatokat. Tűzéreit az egyetlen lehetséges taktikára oktatta: gyenge és lassú hajói csak akkor érvényesülhettek, ha közelharcra tudják kényszeríteni az ellenséget és egy pontban egyesített oldal össztűzzel igyekeznek kiegyenlíteni az olaszok tüzérségi fölényét. Nagyobb távolságból vívott harc esetén az olaszok modern vontcsövű lövegei döntenék el a csatát, ezért a hajóparancsnokoknak a következő taktikai utasítást kellett követni: neki az ellenségnek, azután össztűz!

Páncéllemezek hiányában a fahajóit az amerikai polgárháborúból vett példa alapján horgonyláncokból összefont páncéllal látta el, hogy legalább a kazánházakat biztosítsa. A Novara fregattra vasúti sínekből építettek védőpajzsot. A tüzérek védelmére repeszfogó és szilánkvédő hálókat és ponyvákat feszítettek ki. Ha ezek másra nem is, de legalább arra jók voltak, hogy kedvező erkölcsi hatást gyakoroltak a legénységre.[207]

SMS Erzherzog Ferdinand Max szolgálatban
Az **SMS Erzherzog Ferdinand Max** gyors hadrendbe állítását (1866.06.21.) az osztrák – porosz és a harmadik olasz függetlenségi háború indokolta. Az osztrák haditengerészet Adria-i hajórajának lett a zászlóshajója **Wilhelm von Tegetthoff ellentengernagy** zászlaja alatt. A flotta az isztriai Fasana előtt gyakorlatozott.

A Fasana-csatornában összevont hajóhad megkezdte a gyakorlatozást, amit igen nagyértékben akadályozott a szénhiány. A gyakorlatok színhelye a Fasana-csatorna, a Brioni-szigetek - Peroi - Fasana háromszöge.[208]

---

[204] Ország-Világ, 7. évfolyam, 1886-02-20 / 8. szám
[205] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1870-fleets/austria/erzherzog-ferdinand-max-class.php
[206] **Friedjung [Heinrich] Henrik**: Harc a német hegemóniáért 1856-1866 3. kötet - A MTA Könyvkiadó Vállalata UF 57. (Budapest,1904)Huszonötödik könyv. A lissai tengeri csata
[207] https://kriegsmarine.hu/hk/va00703.html
[208] https://kriegsmarine.hu/hk/va00703.html

Tegetthoffnak a gyakorlatok céljaira csak annyi szenet engedélyeztek, hogy a hajói mindössze öt és fél csomó sebességgel hajthatták végre a hadmozdulataikat. Éjszaka pedig egyáltalán nem volt szabad tékozolni a drága szenet. Az ellentengernagy elkeseredett "széncsatát" vívott Béccsel, hiszen a flotta napi szükséglete meghaladta az 1100 tonnát, ráadásul a lassújáratú hajók csak a legjobb minőségű angol kőszénnel tudták kihozni magukból a maximális teljesítményt. 1866.06.11-én a következő táviratot küldte Bécsbe: "...Legalább 30 000 tonna letárolására van szükség. Ha csak öt és fél csomó sebességgel vánszorgunk, még akkor is 650 tonna fogy naponta. Ha őrizni akarjuk az Adriát, állandóan fűteni kell a kazánokat, hogy a hajóhad bármely pillanatban gőzkész lehessen. ..." Bécs nagy nehezen 15 500 tonnát küldött, melynek egyharmada gyengébb minőségű belföldi szén volt. A kb. 10% szénport levonva 13 000 tonna használható üzemanyaga maradt.[209]

Tegetthoff új árbocokat, köteleket és vitorlákat igényelt, de nem kapott. Hihetetlen, de igaz: egyes hadihajók kötélzete olyan hiányos volt, hogy éppen csak a legszükségesebb jelzőszolgálathoz elegendő néhány kötelet tudták felszerelni.

1866.06.23-án megkezdődtek az ellenségeskedések. A Fasana-csatornában ekkor 6 páncélos hajó, 4 csavargőzös fregatt, 1 csavargőzös korvett, 6 ágyúnaszád, egy csavargőzös sóner és három tehergőzös horgonyzott. A hajók közül sok, alig egy-két napig vett részt a közös gyakorlatokon. Ez a flotta indult harcba a háború kitörésekor.

Az olasz flotta 1866 tavaszán 12 páncélos csatahajóval és 8 csavargőzös fregattal rendelkeztek. A páncélosokon 16-25 cm-es vontcsövű lövegek voltak, a fregattok ugyanilyen űrméretű sima csövű vaságyúkkal és 20 cm-es tarackokkal voltak felszerelve.

1866.05.03-án kelt az olasz királyi rendelet, mely az olasz összes haditengerészet legjelesebb hajóiból egy működő hajóhad alakítását elrendelte. E szerint az olasz hajóhadnak 38 különféle hadihajóból és 23 szállítóhajóból kellett állnia. Az e hajóhad számára kiszemelt hajók azonban még korán sem voltak mind fölszerelve és a hadi működésre képes állapotba helyezve.

Az olasz hajók Taranto és Ancona hadikikötőin kívül Brindisi és Manfredonia támaszpontjait is használhatták. A főparancsnok, gróf Persano, 1866.06.25-én huszonöt hadihajót vont össze Anconában.

Tegetthoff 1866.06.20-tól kezdve, avagy a hadüzenet napjától kezdve, hajóit járőröztette az Adrián, az olasz partok közelében.[210]

1866.06.26-án Tegetthoff a flotta élén (6 páncélozott hajó, 4 gőz ágyús naszád és két kerekes felderítő hajó) Ancona elé hajózott, hogy az ottani olasz flottaköteléket harcra hívja ki, de Carlo Pellion di Persano olasz admirális elkerülte a csatát. Ancona, Velencétől kb. 125 tengeri mérföldre van.
Tegetthoff megjelenése 27-én zászlóshajóján az SMS Erzherzog Ferdinand Maxon, és a kikötő előtt két mérföldnyire végrehajtott kétórás cirkálása, villámcsapásként érte Persano hajóit.
Az olasz hajók közül két páncéloson a szénkamrákban bekövetkezett öngyulladás eloltásával voltak elfoglalva, három másik az ágyúkat cserélgette, a többi szenet, lőszert és élelmiszert rakodott. A kitört zűrzavarban értékes órák teltek el mire végre kifuthattak, de még ekkor is kínos incidensre került sor. A San Martino véletlenül megsarkantyúzta a Maria Piat, mely csak könnyebben sérült meg, de az előbbinek elgörbült a döfőorra. A Re di Portogallo üzemképtelen volt, mert víz volt a hengereiben.
Tegetthoff kétórás flottatüntetés után elhagyta az anconai horgonyzóhelyet, ugyanis a hiányos felderítés miatt nem tudta milyen állapotban van Persano flottája.
Az osztrák flottát megtévesztette az a körülmény, hogy egy olasz avisogőzöst (felderítő) zegzugos vonalban látott bevonulni a kikötőbe, amiből azt következtette, hogy ott tengeri aknák vannak lerakva, minek folytán nem merte megtámadni Anconát és az ott horgonyzó olasz hajókat.[211]

1866.07.06-án a flotta élén ismét kihajózott, de az olaszok ismét elkerülték a csatát.

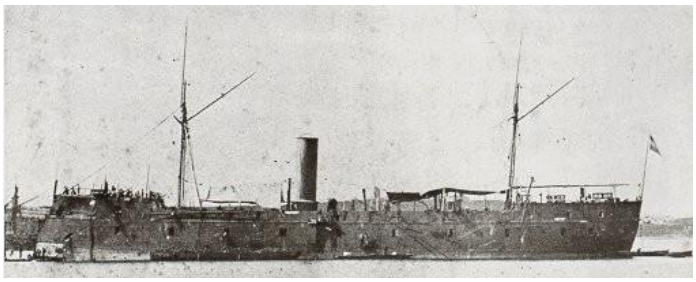
[209] https://mateinfo.hu/oldmate/navy-lissa.htm
[210] Gonda Béla szerk.: A Tenger 1916, 6. évfolyam, Gonda Béla: Emlékezés a tengeri csatára (3 képpel)
[211] Gonda Béla szerk.: A Tenger 1916, 6. évfolyam, Gonda Béla: Emlékezés a tengeri csatára (3 képpel)

A Lissa-i tengeri csata és előzménye:

Tegetthoff 1866.07.17 és 19 között kapott híreket Lissa ostromáról. Először azt hitte, hogy az olaszok célja az osztrák flotta elvonása Pola-i és Velence-i bázisairól. A császári udvar táviratilag tiltotta meg az osztrák flotta kifutását, mondván, hogy a feladata Isztria és Trieszt megvédése, de 19-én 10.30-kor Tegetthoff Lissa felmentése mellett döntött és a flotta kora délután kifutott.
Amikor az osztrák flotta elhagyta Fasanát, az SMS Erzherzog Ferdinand Max maradt utolsóként a horgonyzóhelyen. Egy szemtanú, Max von Rottauscher akkori hajózászlós a következőkről számol be: „Az admirális hajója a kikötőben maradt, hogy átvegye vagy kézbesítse az utolsó küldeményeket Brioniból. Nem sokkal később a hajók összegyűltek a tengeren Brionitól délre, és nagyon lassan elindultak az isztriai partok felé, Tegetthoff-ra várva. 1 órakor megjelent mögöttünk az admirális hajója. A zátonyszigetek habjaiból kitörve a „Ferdinand Max" orrát elöntő hullámzásban haladt előre. Mint az utolsó szemlén, Tegetthoff a hajója hátsó hídján állt... Így hát a Ferdinand Max, teljesen fekete sziluettje, a Repülő Hollandiához hasonló, hátulról előre száguldott a kötelék élére. […] Hirtelen, parancs nélkül, az összes nyílás csattogásba tört ki, a legénység kirohant minden hajó mélyéből, megrohamozta az árbocokat, minél magasabbra, annál jobb, több száz ember kúszott fel, mintha elvesztek volna. minden értelme nem lehet más, mint a kezek kinyújtása és az örömtől való kiabálás. […] Tegetthoff levette a kalapját a fejéről. Széles körökkel intett nekik.[212]

A résztvevő egységek:
Osztrák flotta
Első divízió Tegetthoff ellentengernaggyal

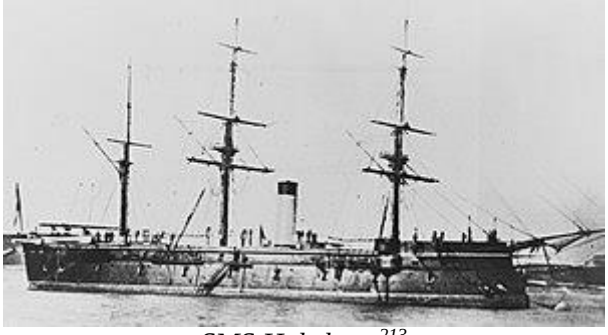
SMS Erzherzog Ferdinand Max 1. osztályú **páncélos -koshajó fregatt**, **zászlóshajó** (épült 1866) 16 db 48 fontos ágyú, 4 db 8 fontos ágyú, 2 db 3 fontos ágyú, 12,54 csomó, 5130t, 489 fő (máshol 511 fő), báró Maximlian von Sterneck sorhajókapitány)



SMS Erzherzog Ferdinand Max közvetlenül a csata után

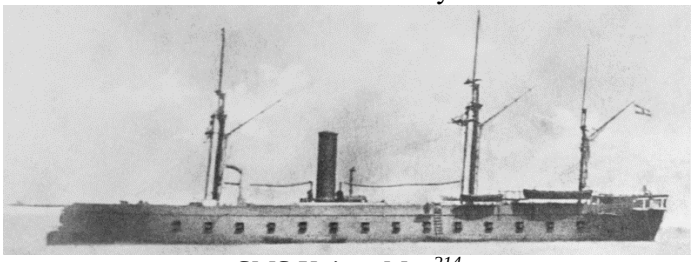
SMS Habsburg 1. osztályú **páncélos -koshajó fregatt** (16 db 48 fontos ágyú, 4 db 8 fontos ágyú, 2 db 3 fontos ágyú, 12,54 csomó, 5130t, páncél 87-123 mm, 478 fő, Faber sorhajókapitány.) A Lissai csatában közelharcot nem vívott. Távolról vívott ágyúpárbajt a Principe di Carignano-val és a Castelfidardo-val, de egyik fél sem ért el találatot.

[212] https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Erzherzog_Ferdinand_Max_%281865%29



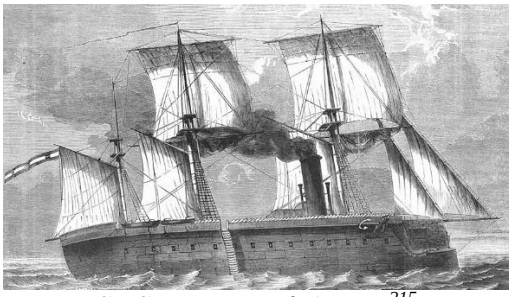
SMS Habsburg[213]

SMS Kaiser Max (Kaiser Max osztály) 2. osztályú páncélos fregatt (16 db 48 fontos ágyú, 15 db 24 fontos ágyú, 1 db 12 fontos ágyú, 1-2 db 6 fontos ágyú, 11,4 csomó, 3588t, 386 fő Gröller sorhajókapitány.) (Eltalálta a Palestro-t (15 lövést adott le rá) és lőtte a Re D'Italia-t. Ez utóbbi viszont eltalálta az SMS Kaiser Max kéményét és megrongálta a kötélzetét is. Az olasz páncélosoktól szorongatott SMS Don Joan d'Austria-t kimenti szorult helyzetéből.



SMS Kaiser Max[214]

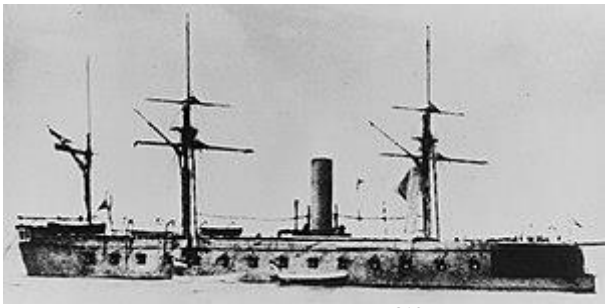
SMS Don Juan d'Austria (Kaiser Max osztály) 2. osztályú páncélos fregatt (14 db 48 fontos ágyú, 15 db 24 fontos ágyú, 1 db 12 fontos ágyú, 1-2 db 6 fontos ágyú, 11,4 csomó, 3588t, 386 fő, Wiplinger sorhajókapitány.). (Harcolt közel fél órán át a Re de Portogallo-val, majd lőtte az Affondatore-t, ami viszont az SMS Don Juan d'Austria-t háromszor eltalálta, de nem szenvedett nagyobb károsodást.



SMS Don Juan d'Austria[215]

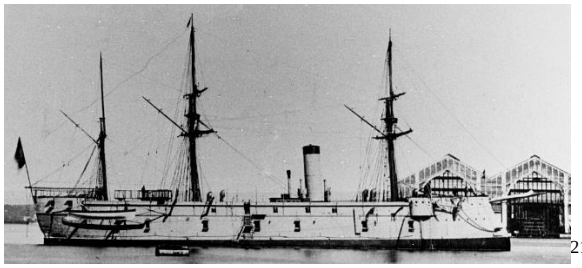
SMS Prinz Eugen (Kaiser Max osztály) 2. osztályú páncélos fregatt (16 db 48 fontos ágyú, 15 db 24 fontos ágyú, 1 db 12 fontos ágyú, 1-2 db 6 fontos ágyú, 11,4 csomó, 3588t, 386 fő, Barry sorhajókapitány.) (A Lissai csatában több hajót is lőtt és elkerülte az Affondatore kosolási kísérletét.)

[213] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg_%281865%29
https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg_(1865)
[214] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1862)
[215] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1862)

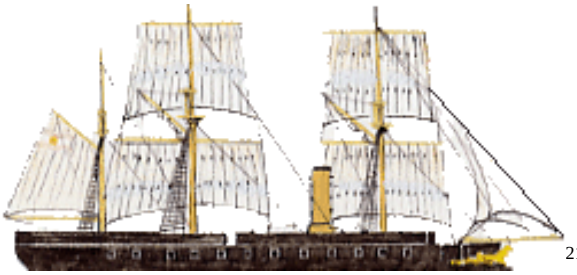


SMS Prinz Eugen[216]

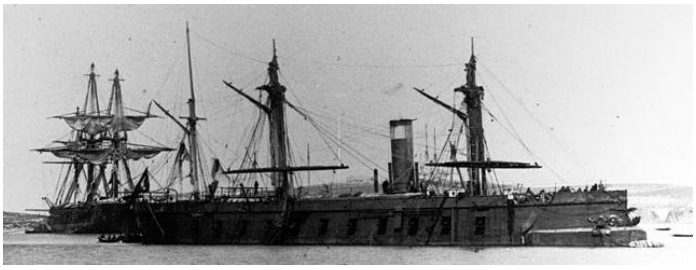
SMS Drache (Drache osztály) 3. osztályú **páncélos koshajó fregatt** Épült 1862, 10,5 - 11,2 cs, fegyverzetük egyenként 10 db 48 fontos elöltöltős simacsövű ágyú, 18 db 28 fontos vontcsövű elöltöltős ágyú, 1 db 8 fontos bronz ágyú, 1 db 4 fontos bronz ágyú, 3065t (máshol 2750 t), 343 fő.) (Heinrich von Moll sorhajókapitány+, Karl Weyprecht sorhajó hadnagy vette át a hajó irányítását.) ***Az SMS Drache tüze végzett végül a már sérült Palestro***-val, majd lőtte Re D'Italia-t. Neki ledőlt a főárbóca és kisebb tüzek keletkeztek a hajón. Fa hajó, 110 - 115 mm-es övpáncéllal. Az SMS Drache főárbócát ellőtte egy lövedék, de a hajó komolyabban nem sérült meg.



217



218



SMS Drache

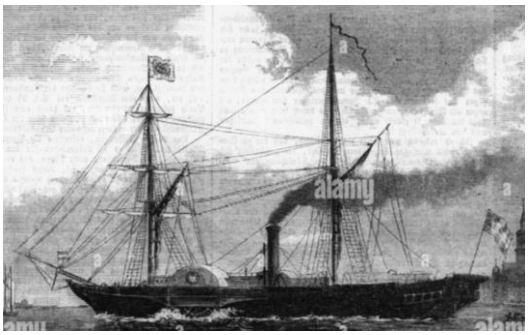
SMS Salamander (Drache osztály) 3. osztályú **páncélos koshajó fregatt** (épült 1861, 11,2 cs, 10 db 48 fontos elöltöltős simacsövű ágyú, 18 db 28 fontos vontcsövű elöltöltős ágyú, 1 db 8 fontos bronz ágyú, 1 db 4 fontos bronz ágyú, 3065t, 343 fő, Kern sorhajókapitány.) A Salamander és a balszárny másik két hajója, az SMS Habsburg és az SMS Kaiser Max harcolt a Principe di Carignano-val, a Castelfidardo-val és az Ancona-val. Az ezt követő közeli akció során Salamander megpróbált eltalálni egy azonosítatlan olasz páncélost, de nem sikerült megsarkantyúznia.

219

[216] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_%281862%29
[217] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Drache_(1861)
[218] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php
[219] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Salamander_(1861)

SMS Salamander

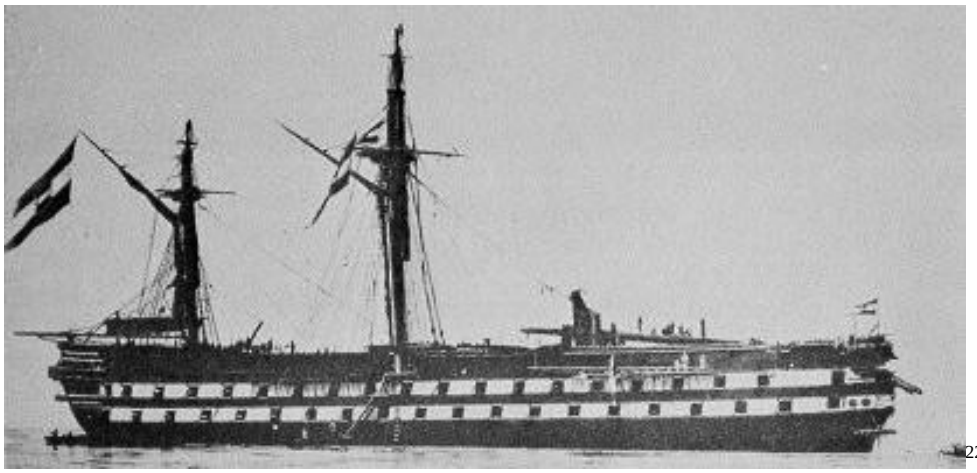
SMS Kaiserin Elisabeth felderítő lapátkerekes gőzös 1470t (máshol 1600 t), 9,1 csomó, 156-166 fő, Österreicher fregatt kapitány



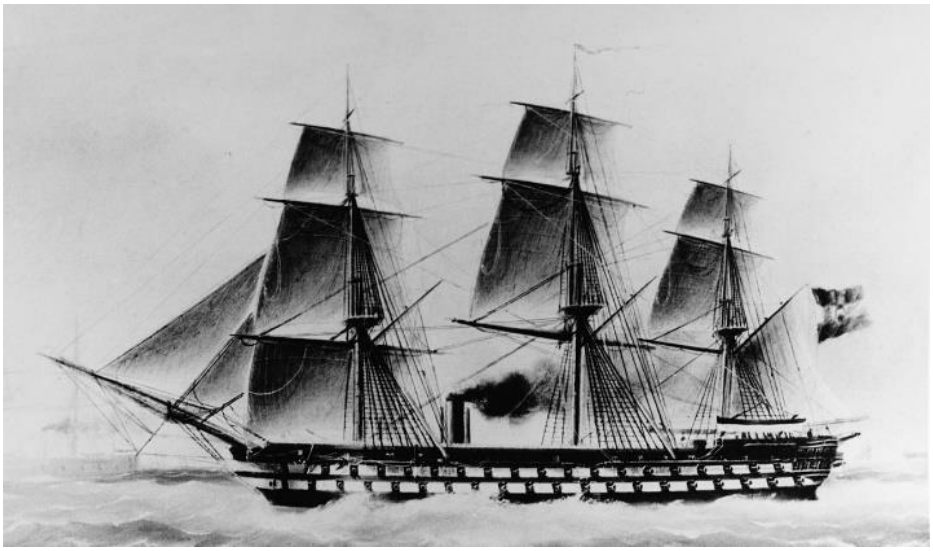
Talán ez a SMS Kaiserin Elisabeth

Második divízió Anton von Petz kommodore, sorhajókapitány vezetésével
SMS Kaiser két ütegsoros sorhajó (épült 1858) 92 ágyús (16 db 60 (40) fontos ágyú, 74 db 30 fontos ágyú, 2 db 24 fontos ágyú, 904 fő, Petz Antal sorhajókapitány) fa gőzmeghajtású és vitorlás sorhajó, **zászlóshajó** 11,55 csomó, 5194t (máshol 5500 t), páncélzata nincsen. A lissai csatában harcolt a Castelfidardo páncélossal, a Varese páncélossal, a Principe di Carignano-val. Később az Affondatore páncélossal csapott össze. Nekiment a Re di Portogallo-nak, hogy védje az SMS Erzherzog Friedrich-t és az SMS Erzherzog Elizabeth vitorlásokat. A Re di Portogallo és az Affondatore súlyos találatokat ért el az SMS Kaiseren. A csata későbbi szakaszában az Affondatore megpróbálta kosolással elsüllyeszteni, de nem sikerült neki. Az SMS Kaiser súlyosan megrongálta az Affondatore-t.

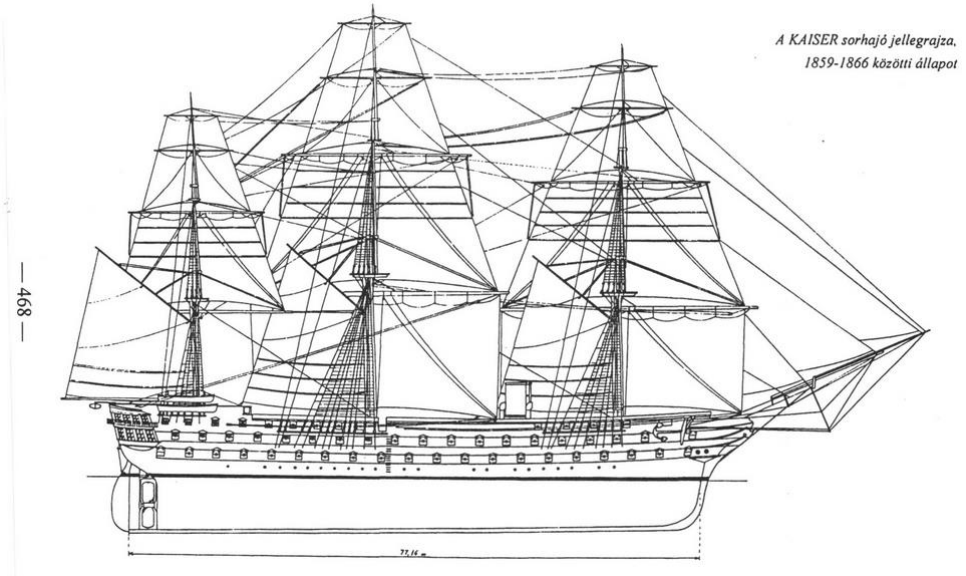
[220]

 [221]

Az SMS Kaiser közvetlenül a csata után



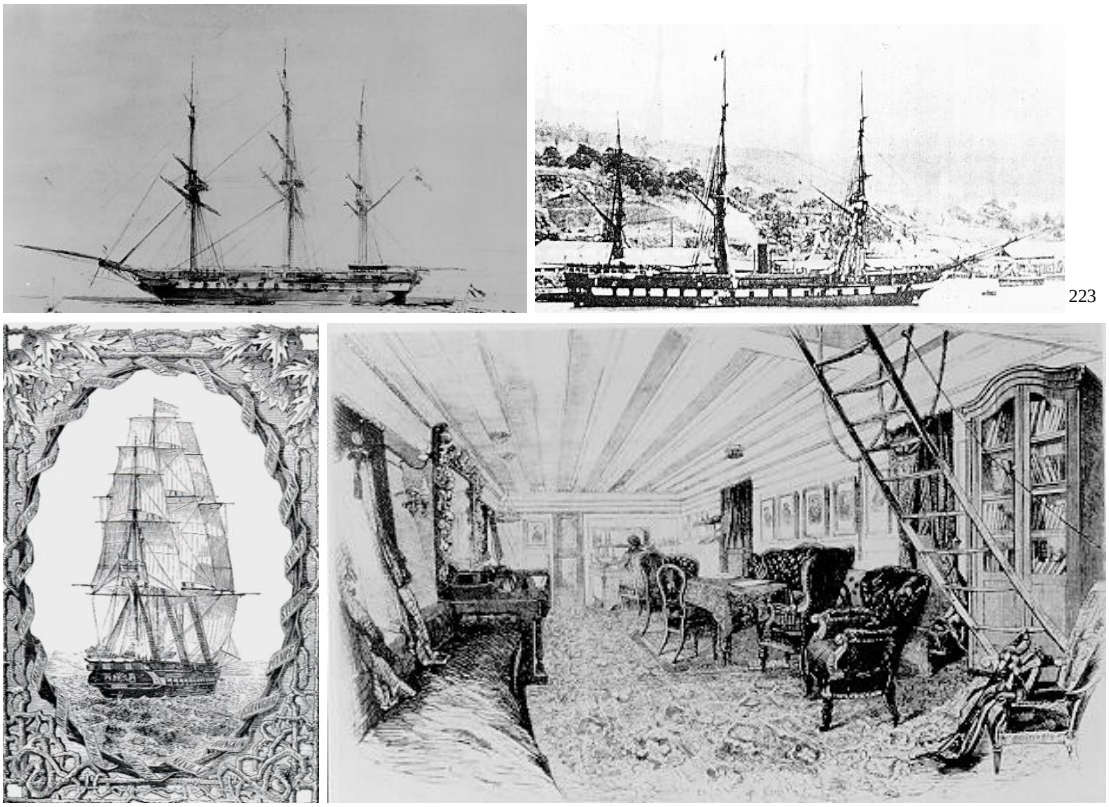
[220] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php
[221] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858)



[222]

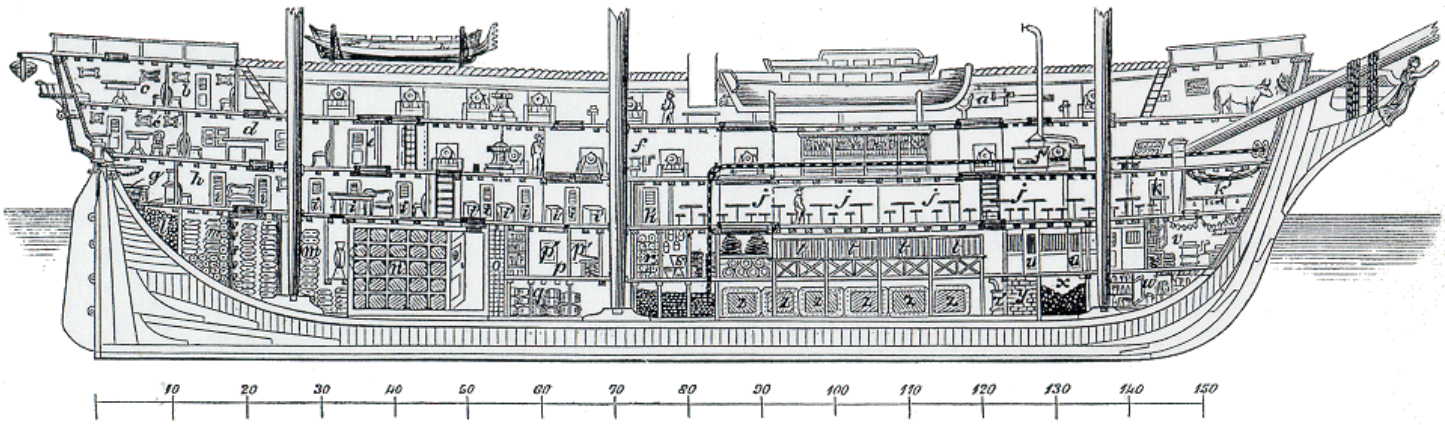
SMS Kaiser

SMS Novara 1. osztályú fa fregatt, épült 1843-1851 között Velencében, 1851-57 között átépítették hadihajónak1857-59 között körbe hajózta a Földet (utólag kapott 1861/62-ben gőzgépet) 4 db 60 fontos ágyú, 28 db 30 fontos ágyú, 2 db 24 fontos ágyú, 1 db 12 fontos löveg, 1 db 6 fontos löveg, 12 csomó, 2865t (máshol 2600 t), 538 fő (máshol 403 fő), Erich von Klint sorhajókapitány + (valójában az ír nemzetiségű Eric O'Klin)


[223]

SMS Novara fregatt, majd gőzfregattként. Parancsnoki kabin

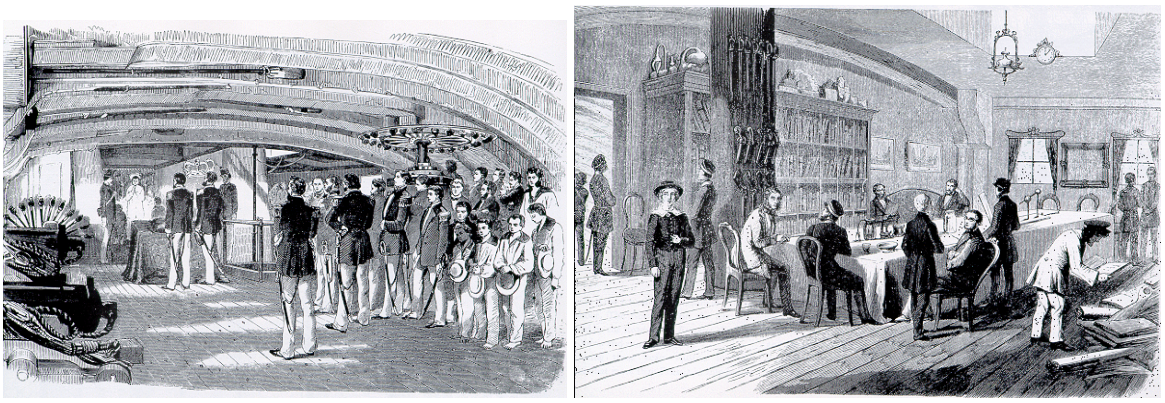
[222] Hadtörténelmi Közlemények, 111. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1998) 2. szám / Közlemények / Krámli Mihály: A császári-királyi haditengerészet, 1797-1866.
[223] https://mateinfo.hu/oldmate/irasok/navy-novara.htm



[224]

A Novara fregatt függőleges metszete

a. Tartalék vitorlarudak	*g*. Tálaló és tárlók tiszteknek	*m*. Kenyértárolók	*t*. Vitorla raktár
b. Parancsnoki kabin	*h*. Tiszti étkezde vagy szalon	*n*. Lőporkamra	*u*. Szerszámraktár
c. Kommodore lakosztálya	*i*. Tiszti kabinok	*o*. Konzerv élelmiszerek	*v*. Fedélzetmesteri kabin
c'. Parancsnoki lakosztály	*i'*. Tiszti tároló ládák	*p*. Éléstár	*w*. Festékraktár
d. Tiszti szalon (olvasószobának is használták)	*j*. Fél-fedélzet (a legénységnek)	*p'*. Éléstár rizs, kakaó és szárított zöldségek részére	*x*. Szénraktár
e. Tudósok kabinjai	*k*. Altiszti kabinok	*q*. Szeszraktár	*y*. Legénységi konzervek
f. Szivattyúk	*k'*. Betegszoba	*r*. Sózott élelmiszerraktár	*z*. Vas víztartályok
f'. Konyha a desztilláló berendezéssel	*l*. Lövedékraktár	*s*. Tisztítóeszköz raktár	*z'*. A desztilláló berendezés (f') tartálya

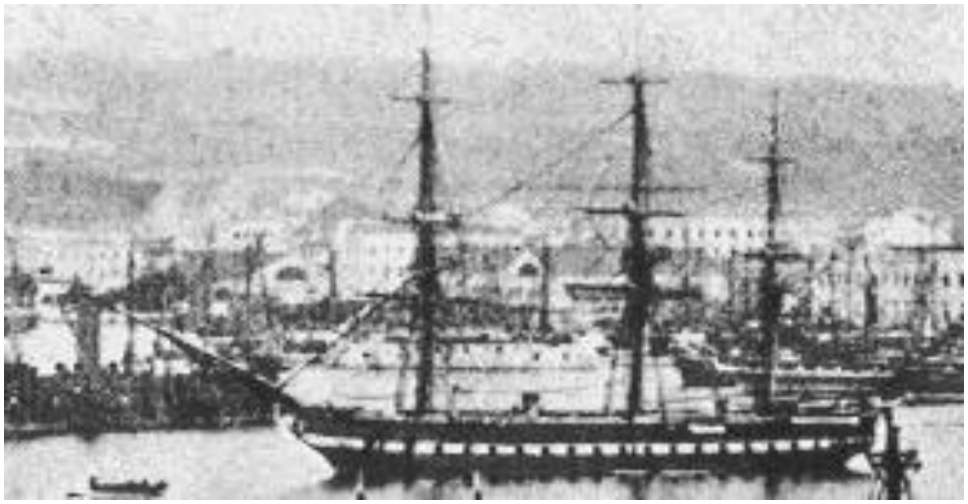


A Novara fedélköze, illetve könyvtár – tiszti szalonja

[224] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/39/Novara_in_cut.gif

A Novara egy kabinja a világkörüli út során[225]

SMS Fürst Felix Schwarzenberg 1. osztályú gőzfregatt (épült 1854, 11 cs, 4-6 db 60 fontos Paxhans ágyú, 4 db 15 cm (24 font) ágyú, 42 db 30 fontos ágyú (26 db Type 2 ML és 16 db Type 4ML), 11 csomó, 2514t, 547 fő (máshol 498 fő). (Georg Milossich (más írásmódban Millosich) sorkapitány) A gőzgépet utólag szerelték be.)
A hajó harcolt az 1864.05.09-i helgolandi csatában, ahol Gyulai Gaál Béla sorhajóhadnagy volt az elsőtisztje és őrtisztje pedig Kalmár Sándor sorhajózászlós. A kigyulladt hajót akkor ők mentették meg a felrobbanástól, ami nagyban hozzájárult az akkori diadalhoz.[226]
A lissai csatában a Schwarzenberg 286 lövést adott le, és kilenc találatot kapott, a legénység két tagja megsebesült.



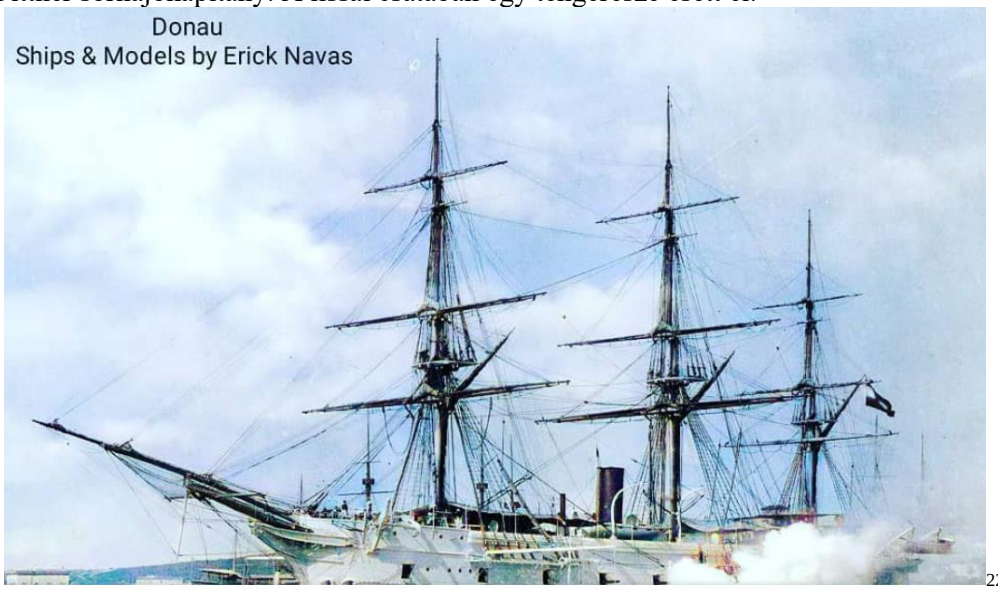
SMS Fürst Felix Schwarzenberg 1866 végén

SMS Radetzky (Radetzky osztály) Épült 1854. 2. osztályú fregatt 6 db 60 fontos Paixhans ágyú, 40 db 30 (van ahol 24 fontos szerepel) fontos ágyú, 4 db 24 fontos ágyú, 9 csomó, 2198t, 398 fő, Aurnhammer sorhajókapitány. Az olasz páncélosok hátsó alakzatával került csatába.

[225] https://mateinfo.hu/oldmate/irasok/navy-novara.htm
Veperdi András: A Novara fregatt világkörüli útja
[226] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984

SMS Radetzky[227]

SMS Donau (Radetzky osztály) 2. osztályú fregatt (Épült 1855, átépítették 1888/1892, elsüllyedt 1943.) 6 db 60 fontos ágyú, 40 db 24 fontos elöltöltős ágyú, 4 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 9 csomó, 2198t, 398 fő, Pittner sorhajókapitány. A lissai csatában egy tengerésze esett el.

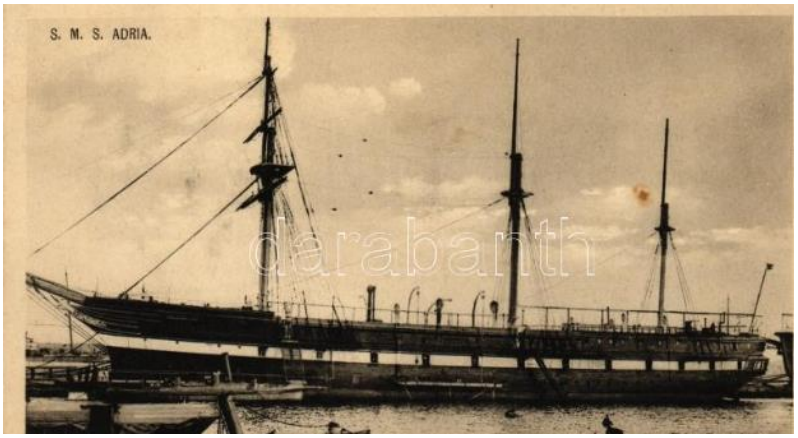


[228]

SMS Donau

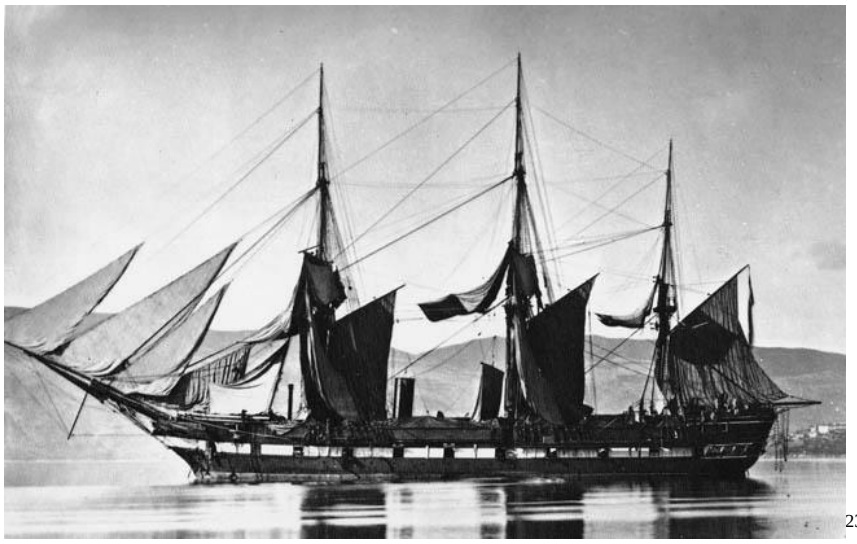
SMS Adria (Radetzky osztály) 2. osztályú fregatt (parancsnoka: Adolf Daufalik fregattkapitány) 4 db 60 fontos ágyú, 24 db 30 fontos ágyú, 3 db 24 fontos ágyú, 2 db 4 fontos ágyú, 9 csomó, 2198t, 398 fő. A lissai csatában 221 lövést adtak le, míg a fregatt 27 lövést kapott, elesett 2 fő, 3 pedig súlyosan megsérült, és 2 könnyebben megsérült volt.[229]

[227] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Radetzky_(1854)
[228] https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Donau_(1856)
https://www.facebook.com/ericknnavas/photos/a.1017916578272511/3701639216566887/?type=3
[229] https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Adria



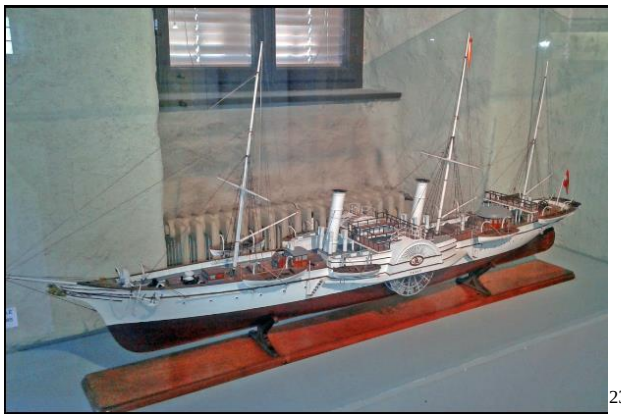
SMS Adria

SMS Erzherzog Friedrich gőzkorvett (Marca Florio fregattkapitány) Épült 1857, 9,5 cs, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú (máshol e helyett 1 db 48 fontos ágyú szerepel), 4 db 60/66 fontos Paixhans bombavető, 17 (16) db 30 fontos elöltöltős ágyú, 1474t (máshol 1700 t), 294 fő, Florio kapitány.) A lissai csatában lőtt, de sem ő, sem őt nem találták el.


[230]

SMS Erzherzog Friedrich

SMS Greif felderítő lapátkerekes gőzös (Kronowetter fregattkapitány) 2 db 12 fontos vontcsövű ágyú, 1260t, 102 fő.


[231]

SMS Greif

[230] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/erzherzog-friedrich-class-corvettes.php
[231] https://de.wikipedia.org/wiki/SMS_Greif_(Schiff,_1866)
https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Greif_%28Schiff%2C_1866%29

SMS Stadium fegyvertelen felderítő gőzös 1400t, 33 fő. Wimpffen sorhajó hadnagy.
A fa hajókat vassínek és láncok segítségével páncélozták.

Harmadik divízió Ludwig Eberle korvettkapitány vezetésével
SMS Hum (1861) ágyúnaszád, zászlóshajó 869t, 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11 csomó, 139 fő, Eberle fregattkapitány.

[232]

SMS Dalmat (1861) ágyúnaszád 869t, 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11 csomó, 139 fő, Wickede fregattkapitány.
SMS Vellebich (1861) ágyúnaszád 869t (máshol 850 t), 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11 csomó, 139 fő, Herzfeld korvettkapitány.
SMS Wall (1861) ágyúnaszád 869t, 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11 csomó, 139 fő, Kielmansegge korvettkapitány.
SMS Reka (1861) ágyúnaszád 852t, 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11 csomó, 139 fő, Nölting korvettkapitány.
SMS Seehund (1861) ágyúnaszád 852t (máshol 905 t), 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11,5 csomó, 139 fő, Calafatti fregattkapitány.
SMS Streiter (1861) ágyúnaszád 852t, 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11 csomó, 139 fő (máshol 112 fő), Ungewitter fregattkapitány.
SMS Narenta szkúner 501t 2 db 48 fontos sima csövű ágyú, 2 db 24 fontos hátultöltős ágyú, 11 csomó[233], 100 fő, Spindler sorhajó hadnagy.
SMS Kerka szkúner 501t, 100 fő, Masotti sorhajó hadnagy.
SMS Andreas Hofer ágyúnaszád 770t, 109 fő, Lund fregattkapitány.[234]

[235]

Andreas Hofer

[232] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/446/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000025/1901-KuK-Kriegsmarine-SMS-HUM-Kanonenboot-Ein-Theil-des-Reinertragnisses-ist-der-Marinerki~II2947599
[233] https://karosszektabornok.blog.hu/2016/07/20/207_a_porosz-osztrak-olasz_haboru_harom_csataja_iii_lissa
[234] **Szécsi Mór**: Az osztrák-olasz háború 1866-ban (Budapest, 1893) Negyedik rész. Az Adrián / XVI. Az ellenséges tengeri haderők
[235] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/446/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000025/1899-Vorlaufer-Zadar-Zara-KuK-Kriegsmarine-SMS-Andreas-Hofer-Kanonenboote-SMS-ANDREAS~II2947655

27 hajó, 57 344 t vízkiszorítás, 10 360 LE, 532 db. ágyú (ebből 115 db. vontcsövű 24 fontos), 7871 fő. (Más források így adják meg az osztrák flotta erejét:
7 páncélos, 1 sorhajó, 4 fregatt és 1 korvett, 9 ágyúnaszád és 4 lapátkerekes gőzös a teljes bevethető flotta, vagy 7 páncélozott hajó, 1 gőzhajtású lapátkerekes hajó, 6 cirkáló, 12 ágyúnaszád.)

Parancsnok : Tegetthoff

Hajóosztály	A hajó: neme	neve	parancsnoka	tonna tartalma	lóereje	legénysége	huzagolt 24 fontos löveg	huzagolt 12 fontos löveg	huzagolt 6 fontos löveg	sima 60 fontos löveg	sima 48 fontos löveg	sima 30 fontos löveg	összes	Megjegyzés
I. Parancsnoka: maga a hajóhad parancsnoka	vértes I. osztályu fregatta	Ferdinand Max	Sterneck	5130	800	489	—	—	—	—	18	—	18	tengernagyi hajó
		Habsburg	Faber	5130	800	478	—	—	—	—	18	—	18	
	vértes II. osztályu fregatta	Kaiser Max	Gröller	3588	650	386	14	—	—	—	16	—	30	sorhajó-kapitány
		Prinz Eugen	Barry	3588	650	386	14	—	—	—	16	—	30	
		Don Juan	Wiplinger	3588	650	386	14	—	—	—	14	—	28	
	vértes III. osztályu fregatta	Drache	Moll	3065	500	343	16	—	—	—	10	—	26	
		Salamander	Kern	3065	500	343	16	—	—	—	10	—	26	
	kerekes hiradó gőzös	Elisabeth	Österreicher	1470	350	166	2	4	—	—	—	—	6	freg. kapit.
II. Parancsnoka: **Petz Antal** sorhajó-kapitány	vértezetlen csavaros sorhajó	Kaiser	Petz	5194	800	904	2	—	—	—	—	90	92	
	vértezetlen csavaros I. osztályu fregatta	Novara	Klint	2497	500	538	3	—	—	4	—	44	51	sorhajó kapitány
		Schwarzenberg	Millosich	2514	400	547	4	—	—	6	—	36	46	
		Radetzky	Aurnhammer	2198	300	398	3	—	—	4	—	24	31	
	vértezetlen csavaros II. osztályu fregatta	Adria	Daufalik	2198	300	398	3	—	—	4	—	24	31	fregatta-kapitány
		Donau	Pittner	2198	300	398	3	—	—	4	—	24	31	
	vértezetlen csavaros corvetta	E. H. Friedrich	Florio	1474	230	294	2	—	—	4	—	16	22	
	kerekes Lloyd hiradó gőzös	Greif	Kronowetter	1260	200	102	—	2	—	—	—	—	2	
		Stadium	Wimpffen	1400	360	33	—	—	—	—	—	—	—	sorhajó hdgy.
III. Parancsnoka: **Eberle Lajos** fregatta-kapitány	csavaros II. oszt. ágyunaszád	Hum	Eberle	869	230	139	2	—	—	—	2	—	4	
		Dalmat	Wickede	869	230	139	2	—	—	—	2	—	4	freg. kapit.
		Wall	Kielmansegge	852	230	139	2	—	—	—	2	—	4	korvetta-kapitány
		Velebich	Herzfeld	869	230	139	2	—	—	—	2	—	4	
		Reka	Nölting	852	230	139	2	—	—	—	2	—	4	
		Seehund	Calafatti	852	230	139	2	—	—	—	2	—	4	fregatta-kapitány
		Streiter	Ungewitter	852	230	139	2	—	—	—	2	—	4	
	csavaros schooner	Narenta	Spindler	501	90	100	2	—	—	—	—	4	6	sorhajó hdgy.
		Kerka	Masotti	501	90	100	2	—	—	—	—	4	6	
	kerekes hiradó gőzös	Andr. Hofer	Lund	770	180	109	1	—	—	—	—	3	4	corv. kapit.
			Összesen 27 hajó	57344	10360	7871	115	6	—	26	116	269	532	
A felsorolt hajókon kívül a polai kikötő és a hajóhad közötti hiradó szolgálatra rendelkezésre állott:														A lissai csata közben a polai kikötőben állottak.
	kerekes gőzhajó	Santa Lucia	Adrario	1353	300	180	2	—	—	—	—	4	6	freg. kapit.
		Vulkan	Lang	675	120	84	2	—	—	—	—	—	2	sorhajóhadgy.
		Triest	Henriquez	1102	220	66	—	—	4	—	—	—	4	
			Összesen 3 hajó	3130	640	330	4	—	4	—	—	4	12	

Olasz flotta:

A csata napján elvben 12 fatestű, de páncélozott hajót tudtak az olaszok összevonni. Ezek jó része Franciaországban épült a Gloire mintájára, vagy hazai építésű volt, szintén a francia hajókat vették alapul. Övpáncéljuk volt és páncélozták a lövegek állásait a kazamatákat is. Meghajtásuk vitorlázat, illetve gőz. A legtöbb hajónak nem volt döfőorra. A flotta átlagsebessége 10 csomó.

Az olasz hajók tűzésrégét régi típusú RML (Rifle Muzzle-Loading) lövegek alkották, amelyek ólomgolyókat lőttek ki. Kaptak még 1850-es Paixhans-típusú robbanólövedékeket is. A csatában nem vett részt több olasz hadihajó. Például a Farnese (Italia gőzfregatt) (54 ágyú) és a Galantuomo gőz sorhajó (84 ágyú), amely ekkor más vizeken hajózott.

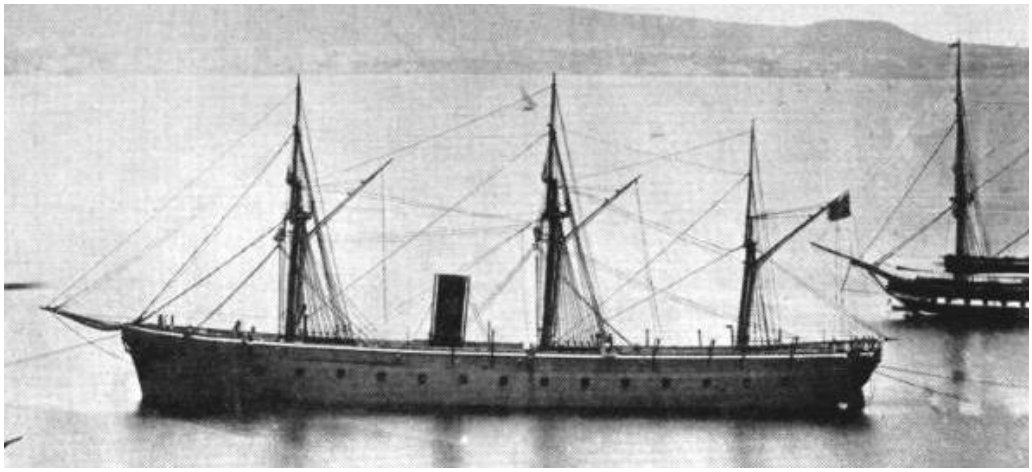
A nagy hajók mellett a Regina Maria rendelkezett még 10 kisebb gőzössel is: Giglio (246t 2 löveg), 3 db Cristoforo Colombo osztályú hajó (4 db 30 fontos löveg), az Esploratore osztály lapátkerekes futárhajói (981t, 2 db 30 fontos löveg, 17 csomó), valamint fegyvertelen hajók: Indipendenza, Piemonte, Flavio Gioia, Stella d'Italia. [236]

[236] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php

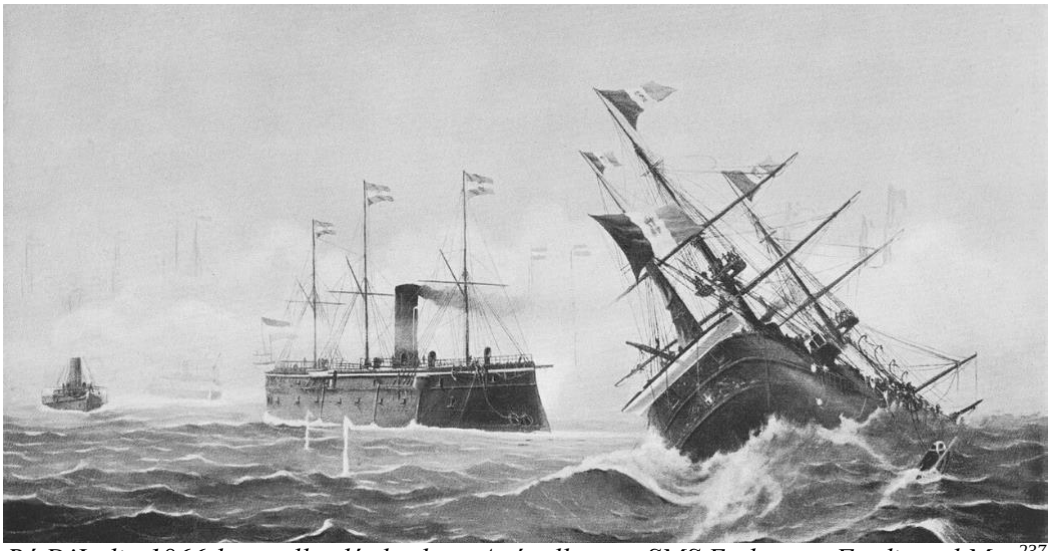
1866.05.16-án Persano szerint, az olasz flotta felkészületlen volt még egy bevetésre. Albini admirális, aki utálta Persano-t, már ekkor kezdte szabotálni a közös gyakorlatokat, míg Vacca azokon részt vett hajóival. 1866.06.08-án Persano támadási parancsot kapott, de nem volt egyértelmű, hogy kitől. Mivel Tarantóban alig volt szén, a flotta Ancona-ban gyülekezett 1866.06.25-én. Itt viszont szárazdokk hiányában, több javításról le kellett mondani. Itt a hajókat, a többi hajóról illetve szárazföldi egységektől elvett ágyúkkal szerelték fel, hogy megnöveljék a lövegek számát. Így lett újra fegyverezve a Castelfidardo, Regia Maria Pia, Re d'Italia, a di Portogallo, Principe di Carignano, San Martino és a Varese, 20, 16, 12, 12, 8, 8 és 4 db löveggel.

Első divízió Carlo Pellioni di Persano tengernagy vezetésével

Ré D'Italia páncélos fregatt, zászlóshajó, (épült USA) hadrendbe állt 1864, 5610 hosszú és 5700 rövid tonna, 12 csomó, 565 fő, 30-32 db 16,4 mm-es ágyú, 6 db 72 fontos 20,3 cm bombavető, 600 fő, (máshol 400 fő elesett és 166 fő élte túl). Emilio Faá di Bruno kapitány, aki elesett a csatában az elsüllyedő hajón. A hajó hátsó részét nem védte páncélzat, illetve a hajóosztály egységeit nem megfelelő fából építették, így azok hamar korhadni kezdtek.
Páncélzat 114 mm. Egy tengely, egy propeller, egy kormánylapát.

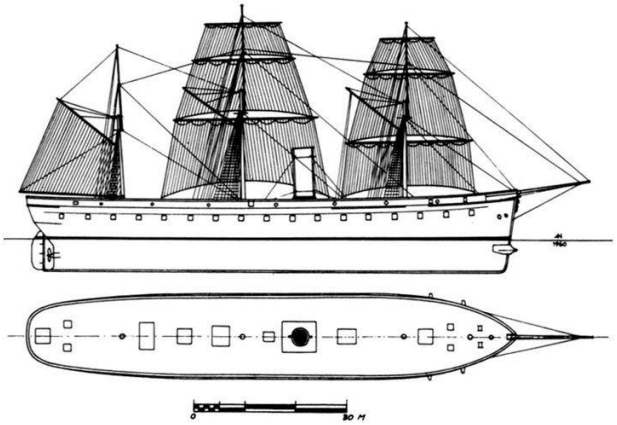


Ré D'Italia 1865-ben



Ré D'Italia 1866-ban süllyedés közben. A távolban az SMS Erzherzog Ferdinand Max[237]

[237] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_ironclad_Re_d%27Italia



LE NAVI DI LINEA ITALIANE Ufficio Storico della Marina Militare Roma 1969

Re di Portogallo (a Ré D'Italia testvérhajója és a két hajó egyforma volt) páncélos fregatt 5700 t, 6 db 72 fontos ágyú, 32 db 164 mm (6,5 hüvelyk) ágyú, 10,5 csomó. Harcba került az SMS Erzherzog Friedrich-el és az SMS Kaiserin Elizabeth-el, majd az SMS Kaiser nekirohant, de nem tudta elsüllyeszteni. Az SMS Kaiseren lövegei komoly károkat okoztak.[238]

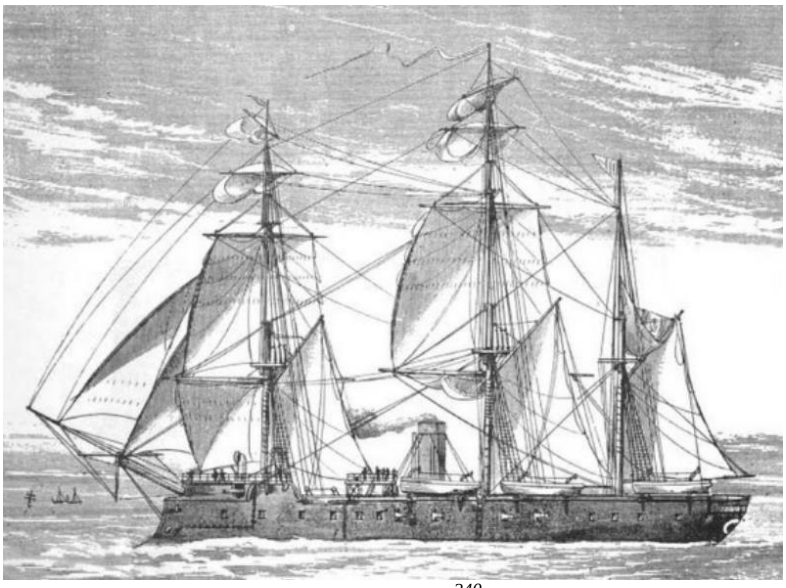
Regina Maria Pia (Regina Maria Pia osztály) **vas, páncélos koshajó fregatt** 4252t - 4527t,
8 db 203 mm-es (8 hüvelyk) ágyú, 22 db 164 mm (6,5 hüvelyk) ágyú, 12,96 csomó páncélzat 121 mm, 823 m2 un. Bark-vitorlázat. Parancsnoka Augusto Riboty. A csatában összeütközött a San Martino-val és megrongálta annak az orrát. A San Martino-t pedig nekilökte a Varese-nek, miközben De D'Italia hajótöröttjeit mentették. A csatában megsérült az egyik páncéllemeze és a hajón hatalmas tűz ütött ki, ami majdnem elérte a lőszerraktárát is. A csata során megrongálta az SMS Kaisert és az SMS Prinz Eugen-t.

Regina Maria Pia 1870-ben[239]

Regina Maria Pia 1864-ben

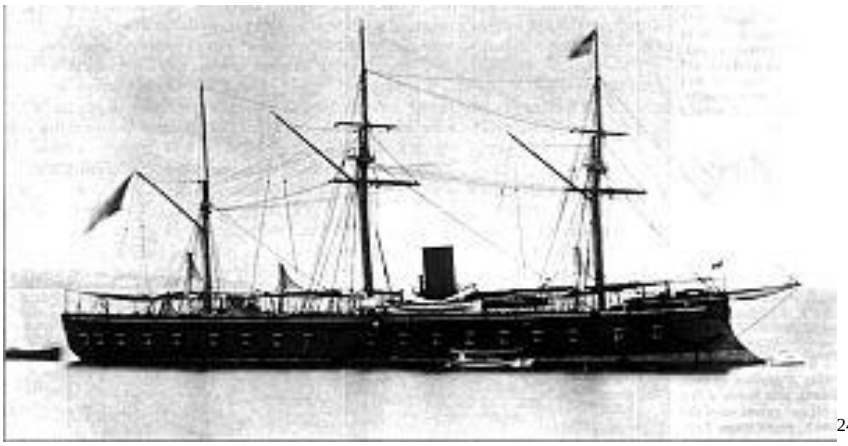
[238] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_ironclad_Re_di_Portogallo
[239] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_ironclad_Regina_Maria_Pia

San Martino (Regina Maria Pia osztály) **vas, páncélos koshajó fregatt** 4252t, 8 db 203 mm-es (8 hüvelyk) ágyú, 22 db 164 mm (6,5 hüvelyk) ágyú, 12,6 csomó. A Lissai csatában összeütközött a Regina Maria Pia-val. A csatában több találatot kapott és kétszer is felgyújtották a császári és királyi hajók lövedékei. Megpróbálta megmenteni a Ré D'Italia-t, de nem sikerült neki. A csatába feltehetőleg sérült hajóorral (döfőorr) érkezett, majd ott újra megsérült.



San Martino[240]

Ancona (Regina Maria Pia osztály) **vas, páncélos koshajó fregatt** 4252t, 8 db 203 mm-es (8 hüvelyk) ágyú, 22 db 164 mm (6,5 hüvelyk) ágyú, 13,74 csomó. Anton von Petz három fa gőzfregattjával ütközött meg, de azok heve tüze visszavonulásra kényszerítette. A Re D'Italia közelében volt, mikor az elsüllyedt. A Regina Maria Pia és a San Martino összeütközése megakadályozta a további harcban. A csatában több találatot kapott, az egyik oldallemeze megsérült és kilőtték az egyik ágyúját is. A csatában összeütközött a Varase-vel, amitől szintén komolyabb sérüléseket szenvedett.

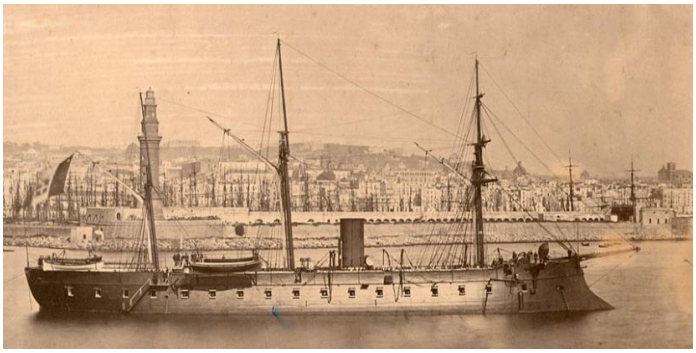


[241]

Ancona

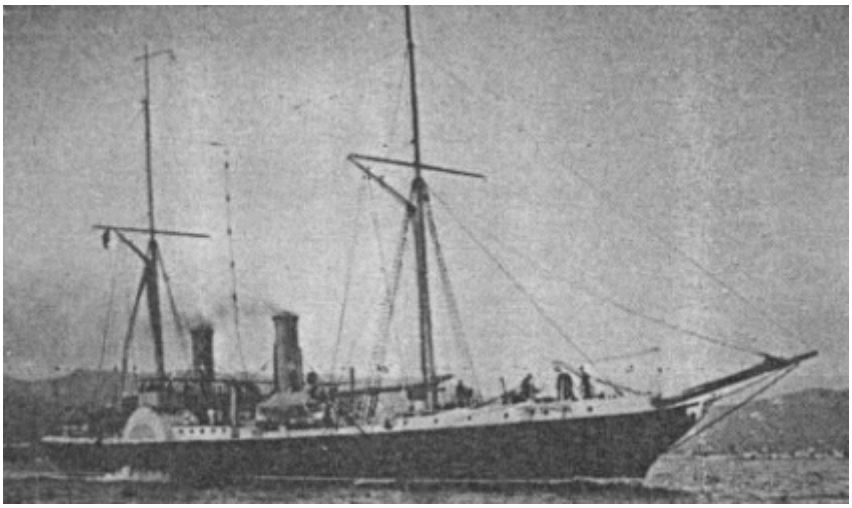
Castelfidaldo (Regina Maria Pia osztály) **vas, páncélos koshajó fregatt** 4250t, 8 db 203 mm-es (8 hüvelyk) ágyú, 22 db 164 mm (6,5 hüvelyk) ágyú, 12,1 csomó. A Castelfidaldo és a Principe di Carignano megpróbálta kosolással elsüllyeszteni az SMS Kaisert, de nem jártak sikerrel. A csatába a parancsnoki kabinja kigyulladt, de más sérülést nem szenvedett el.

[240] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_ironclad_San_Martino
[241] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_ironclad_Ancona


[242]

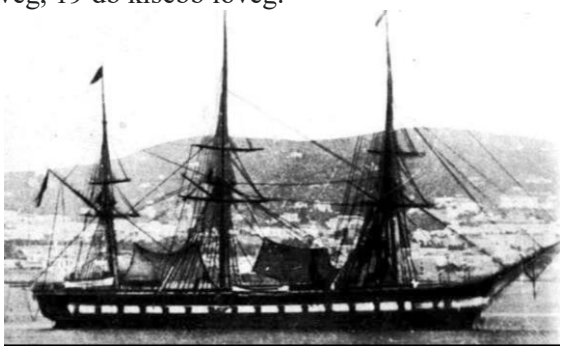
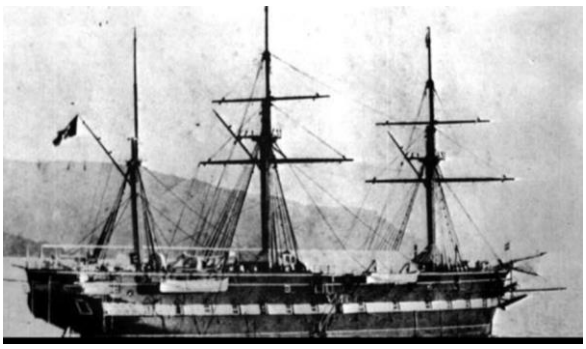
Castelfidaldo

Messaggiero felderítő lapátkerekes gőzös 1000t, 14 csomó, 4 db 75/21 fontos? ágyú



Messaggiero 1888-ban

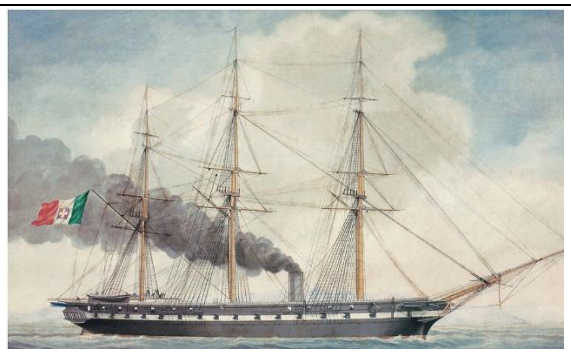
Második divízió (fa hajók) Giovannbattista Conte Albini tengernagy vezetésével
Maria Adelaide fregatt Szardínia-i hajó zászlóshajó 3459t (máshol 3500t), 22 db 80 mm-es (108 fontos) sima csövű ágyúból és 10 db 165 mm-es csőtorkolat töltésű (165 mm-es kaliberű) puskás és peremes löveg, 19 db kisebb löveg.[243]

Maria Adelaide

Mivel Giovannbattista Conte Albini tengernagy rossz viszonyt ápolt Carlo Pellioni di Persano tengernaggyal, kötelékének egyetlen hajója sem vett részt a csatában. A kötelékhez tartozó Principe Umberto és a Governolo ugyan megpróbált beavatkozni a csatába, de Albini őket is visszaparancsolta.
Duca di Genova fregatt, Szardínia-i hajó, 3515t, 8 db 160 mm-es löveg, 10 db 108 fontos löveg, 32 db 72 fontos löveg. (A valóságban, lövegei nagy részét a páncélosokra szerelték át.)

[242] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_ironclad_Castelfidardo
[243] https://it.wikipedia.org/wiki/Maria_Adelaide_(pirofregata)



Duca di Genova

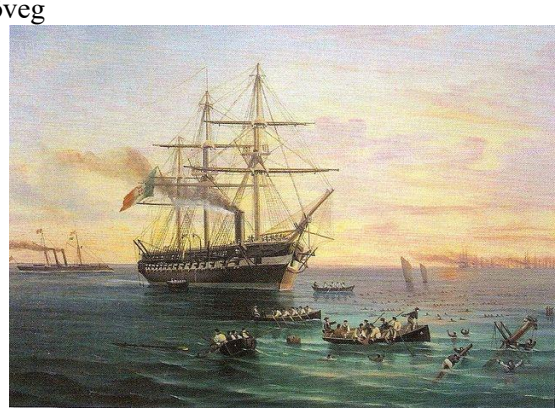
Carlo Alberto szardíniai fregatt 3231t, 8 db 160 mm-es ágyú, 10 db 108 pdr-es ágyú, 32 db 72 pdr-es ágyú, 7 db kisebb löveg

Carlo Alberto

Gaeta fregatt Nápolyban épült, 3980t, 8 db 160 mm-es löveg, 12 db 108 fontos löveg, 34 db 72 fontos löveg

Garibaldi nápolyi fregatt 3680t, 8 db 160 mm-es löveg, 12 db 108 fontos löveg, 34 db 72 fontos löveg

Principe Umberto szardíniai fregatt 3501t, 8 db 160 mm-es löveg, 12 db 108 fontos löveg, 34 db 72 fontos löveg, 7 db kisebb löveg



Principe Umberto

Vittorio Emanuele szardíniai fregatt 3415t, 8 db 160 mm-es löveg, 10 db 108 fontos löveg, 32 db 72 fontos löveg

San Giovanni szardíniai korvett 1780t, 8 db 160 mm-es löveg, 14 db 72 fontos löveg, 12 db kisebb ágyú

Giuscardo lapátkerekes korvett Nápolyból, 1400t, 2 db 160 mm-es löveg, 4 db 72 fontos löveg

Governolo lapátkerekes korvett Szardíniáról 2243 t, 10 db 108 fontos löveg, 2 db kisebb ágyú

Harmadik (tarantói) divízió Giuseppe Vacca ellentengernagy vezetésével

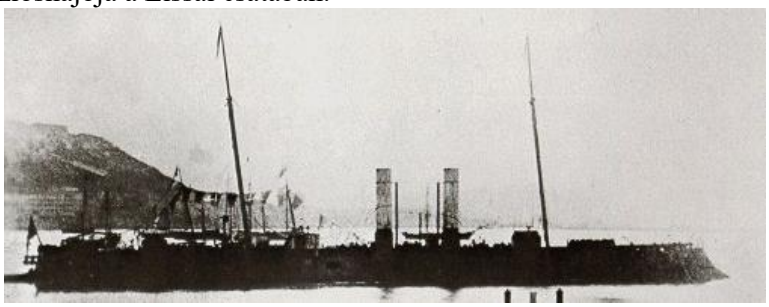
Principe di Carignano páncélos fregatt zászlóshajó, ami Spanyolországban épült, 3900 - 4086t, 10 db 72 fontos (203 mm)-es ágyú, 18 db 32 fontos (164 mm)-es ágyú, 10,2 csomó, páncélzata 121 mm. Az SMS Kaiser Max, SMS Salamander és SMS Habsburg tüzének következtében a Principe de Carignano vezetésével az olasz III. divízió balra fordult el a csatarendből. Ezért a III. divízió hajói elszakadtak a többi olasz hajótól a csata elején. Így 7 osztrák hajó támadhatta a II. olasz divízió 4 hajóját. A Principe de Carignano megtámadta a SMS Drache-t és a csatában elesett annak a parancsnoka. Az Ancona és a Principe de Carignano elszakadt köteléke többi hajójától, és mire visszafordultak dél körül a

csatamezőre, az ütközet lényegében eldőlt. Végül csatlakoztak a III. olasz divízió egységeihez. A csatában kilőtte az összes 200 mm-es lövedékét.

[244]

Principe di Carignano

Affondatore páncélos koshajó - toronyhajó (2 db 30 fontos (220-228 mm, 8,7-9 hüvelyk) Armstrong ágyú forgótoronyban, 2 db 80 mm-es (3,1 hüvelyk) ágyú, 2,5 m (8,2 láb) hosszú kos, 12 csomó, 4070t, 309 fő)
Persano admirális tényleges zászlóshajója a Lissai csatában.


[245]

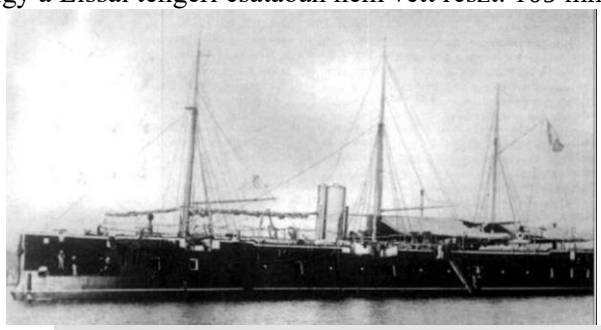
[246]

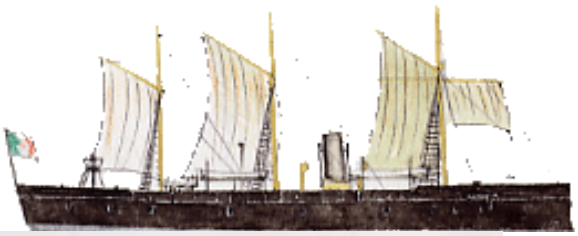
Affondatore 1866-ban

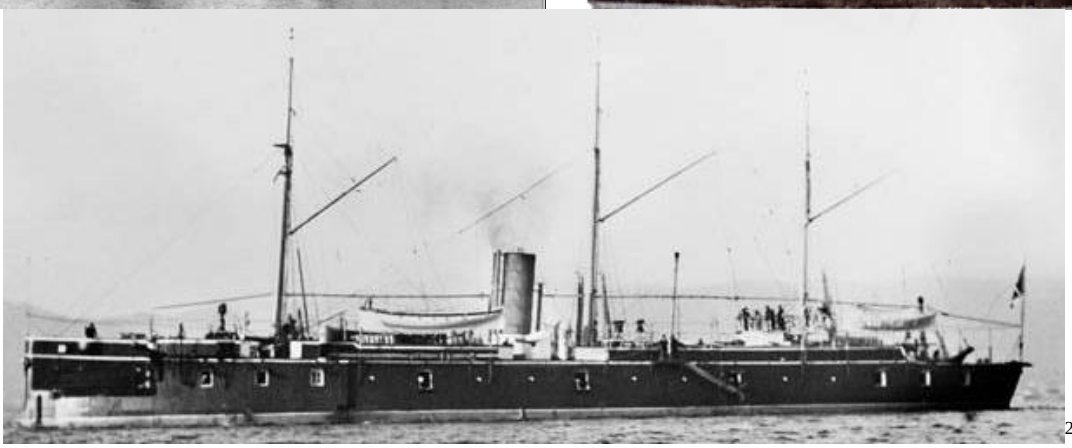
A csata során fel-alá mozgott az olasz hajók mellett, és különböző parancsokat adott róla Persano, de ezeket senki nem vette figyelembe, mivel a hajón nem Persano lobogója, hanem egy altengernagyi lobogó volt. Az olasz hajók így egyénileg, központi irányítás nélkül harcoltak. Az Affondatore megpróbálta legázolni az SMS Kaisert, de nem jár sikerrel. Ekkor az SMS Kaiser nekiment Re di Portogallo-nak, de nem tudta elsüllyeszteni. Ez után az Affondatore másodszor is rátámadt az SMS Kaiser-re, de ismét nem járt sikerrel, bár egyik lövedéke eltalálta az SMS Kaiser-t és megölt, vagy megsebesített 20 tengerészt. Az Affondatore-t a csatában 22 találat érte, aminek következtében ugyan eljutott Ancona kikötőjébe, de ott egy viharban elsüllyedt 1866.08.06-án. Egyes olasz történészek tagadják, hogy a hajó a csatában szerzett sérülések miatt süllyedt volna el. 1866.11.05-én emelték ki, de átépítése 1873-ig eltartott. Tehát 7 évig harcképtelen volt.

[244] https://it.wikipedia.org/wiki/Principe_di_Carignano_(pirofregata_corazzata)
[245] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_ironclad_Affondatore
[246] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php

Formidabile Franciaországban épült, fából készült páncélos korvett 2700t, 4 db 72 fontos (203 mm) tarack, 16 db 164 mm (5,5 hüvelyk) ágyú, 10 csomó Lissa erődjeinek ostroma során súlyosan megsérült, így a Lissai tengeri csatában nem vett részt. 109 mm-es övpáncél.







[247]

Formidabile

Terribile páncélos korvett, ami Franciaországban épült. 2700t, 4 db 72 fontos tarack, 16 db 164 mm (5,5 hüvelyk) ágyú, 10 csomó (Formitable testvérhajója.) A Lissai csatában nem vett részt.
Palestro páncélos ágyúnaszád 2000t, 4 db 200 mm-es ágyú, 1 db 165 mm-es elöltöltős huzagolt ágyú, 8 csomó, 230-250 fő.
Varese páncélos ágyúnaszád 2000t, 4 db 200 mm-es ágyú, 1 db 165 mm-es elöltöltős huzagolt ágyú, 8 csomó, 230-250 fő. A Lissai csatában összeütközött az Ancona-val, amitől súlyosan megsérült. A csata után kazánjai meghibásodtak, így be kellett vontatni Ancona-ba.[248]
Esploratore felderítő lapátkerekes gőz szkúner 1000t

Flottilla az első divízió alárendeltségében
Vinzaglia ágyúnaszád 262t
Montebello ágyúnaszád 262t
Canfienza ágyúnaszád 262t
Sirena felderítő naszád[249]
Giglio sloop Toszkánából, 246 t[250]
Cristoforo Colombio ágyús csónak
Gottemolo ágyús csónak
egy újabb ágyús csónak
Indepenza fegyvertelen kereskedelmi hajó
Piemonte fegyvertelen kereskedelmi hajó
Flavio Gioja fegyvertelen kereskedelmi hajó

[247] https://warfarehistorynetwork.com/article/ironclad-clash-at-lissa/
[248] https://www.wikidata.uk-ua.nina.az/Varese_(1866).html
[249] https://hu.wikipedia.org/wiki/Lissai_csata
[250] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
Ctirad Beneš: The Austrian Navy 1848-1866, Prága 2004
http://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Lissa_(1866)
http://www.geocities.com/pentagon/bunker/5294/vis.html

Stella d'Italia fegyvertelen kereskedelmi hajó

34 hajó, 86 022 t vízkiszorítás, 14 160 LE, 645 db. ágyú (ebből kb. 300 db. vontcsövű, 15-25 cm-es kaliberű) 10 866 fő.
Máshol az olasz flotta ereje: 12 páncélos, 10 cirkáló és 4 ágyúnaszád.[251]

A hajó					Tonna tartalma	Lóereje	Legénysége	Huzagolt 8 font. kiszálló ágyuk	Huzagolt 25	Huzagolt 20	Huzagolt 16	Huzagolt 12	Huzagolt 8	Sima 20	Sima 16	összeg	Megjegyzés
	neme	neve	parancsnoka						centimeteres hajólöveg								
Vértes	fregatta	Re d'Italia	sorhajó-kapitány	Foa di Bruno	5700	800	600	6	—	2	30	—	—	4	—	36	Persano tengernagy lobogós hajója [jul. 19-ig.
		Re di Portogallo		Ribotti	5700	800	550	6	2	—	26	—	—	—	—	28	
		Ancona		Piola	4250	700	484	5	—	—	23	—	—	4	—	27	
		Maria Pia		Del Carretto	4250	700	484	5	—	—	22	—	—	4	—	26	
		Castelfidardo		Cacace	4250	700	484	5	—	—	23	—	—	4	—	27	
		San Martino		Roberti	4250	700	484	5	—	—	22	—	—	4	—	26	
		Principe di Carignano		Jauch	4086	600	440	5	—	—	18	—	—	4	—	22	Vacca ellentengernagy lobogós hajója.
	toronyhajó	Affondatore		Martini	4070	700	290	—	2	—	—	—	—	—	—	2	Persano tengernagy lobogós hajója [a csata napján 20.
	corvetta	Terribile		De Cosa	2700	400	356	5	—	—	16	—	—	4	—	20	
		Formidabile	fregatta-kapitány	Saint-Bon	2700	400	356	5	—	—	16	—	—	4	—	20	
		Palestro		Capellini	2000	300	250	2	—	2	—	1	—	2	—	5	
		Varese		Fincati	2000	300	250	2	—	2	2	—	—	—	—	4	
Vértezetlen (fa)	Csavaros fregatta	Duca di Genova	sorhajókapit.	Clavesana	3515	600	580	6	—	—	8	—	—	10	32	50	
		Carlo Alberto	fregattakapit.	Burrone	3200	400	580	6	—	—	8	—	—	10	32	50	
		Vittorio Emanuele	sorhajó-kapitány	Gogola	3415	500	580	6	—	—	8	—	—	10	32	50	
		Garibaldi		Pepi	3680	450	580	6	—	—	8	—	—	12	34	54	
		Principe Umberto		Baldissarotto	3501	600	580	6	—	—	8	—	—	10	32	50	
		Gaeta		Sandri	3980	450	580	6	—	—	8	—	—	12	34	54	
		Maria Adelaide		Foscolo	3459	600	550	6	—	—	10	—	—	22	—	32	Albini altengernagy lobogós hajója.
	csav. corvetta	San Giovanni	fregatta-kapitány	Conti	1780	220	345	4	—	—	6	—	—	—	14	20	
	kerekes corvetta	Governolo		Garibaldi	1700	450	260	—	—	—	—	—	—	10	—	10	
		Guiscardo		Orengo	1400	300	190	2	—	—	2	—	—	—	4	6	
		Ettore Fieramosca		Denigri	1400	300	190	2	—	—	2	—	—	—	4	6	
	csavaros ágyunaszád	Montebello		Moro	262	60	63	—	—	—	—	4	—	—	—	4	
		Vinzaglio		Berlingieri	262	60	63	—	—	—	—	4	—	—	—	4	
		Confienza	sorhajó hdgy.	Liparaechi	262	60	63	—	—	—	—	4	—	—	—	4	
	csavaros hiradó gőzös	Messaggiere	fregattakapit.	Ziccaro	1000	350	108	—	—	—	—	2	—	—	—	2	
		Esploratore		Pucci	1000	350	108	—	—	—	—	2	—	—	—	2	
		Giglio	sorhajó-hadnagy	Imbert	250	60	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		Flavio Gioia		Vitagliano	2000	350	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		Stella d'Italia		Acton	2000	350	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	kerek. szállító	Indipendenza		Cerruti	600	300	98	—	—	—	—	—	2	—	—	2	Eleségszállító.
	csav. gőzös	Washington		Monale	1400	250	98	—	—	—	—	—	2	—	—	2	Kórház.
	bérelt száll. gőz.	Piemonte															
Összesen 34 hajó, és pedig: 12 vértes, 14 vértezetlen, 5 hiradó hadihajó és 3 szállító hajó.					86022	14160	10886	101	4	6	266	17	4	130	218	—	
Megjegyzés: A felsorolt hajókon kívül jul. 18. és 20. között a működő hajóhadhoz																	
7 vértezetlen hadihajó					10171	1850											
5 fölfegyverzett szállító hajó					11534	1860											
15 föl nem fegyverzett szállító hajó					—	—											
Ezekkel a működő hajóhad összege:																	
38 hadihajó					94193	15460											
23 szállítóhajó					13534	2230											

számitott, de részint az Adrián, részint Nápolyban, Genuában és Tarentumban volt:										
1759	19	—	—	16	7	4	17	54	98	
696	—	—	—	—	12	2	—	—	14	

Olaszországnak 1866 elején összesen 104, míg Ausztriának csak 55 hadihajója volt. Olaszországnak 12 vértes, 55 vértezetlen hadihajója és 25 szállítóhajója. Ausztriának 7 vértes, 43 vértezetlen hadihajója és 5 szállítóhajója volt. Az olaszok így 1,7-szeres fölényben voltak a páncélos hajók terén.

Az olasz haditengerészet 12 páncélos hadihajóval rendelkezett, a következő megosztásban: egy torony koshajó (Affondatore),5 hét páncélos fregatt (Re d'Italia, Re di Portogallo, Ancona, Castelfidardo, Maria Pia, San Martino, Principe di Carignano), két páncélos korvett (Terribile, Formidabile) és két páncélos ágyúnaszád (Palestro, Varese). E hajók fegyverzete túlnyomórészt már huzagolt csövű lövegekből állt. A 12 páncélos fedélzetén 4 db 25 cm-es, 22 db 20 cm-es, 180 db 16 cm-es és 36 db simacsövű 80 fontos ágyú volt elhelyezve. A négy legnagyobb ágyúból kettő az Affondatorén, két forgatható Coles-féle lövegtoronyban kapott helyet. A másik kettő a Re Di Portogallón volt, de ezen a hajón a nem ekkora ágyúkhoz tervezett ágyúablakok miatt alig lehetett azokat használni. A korabeli, 11-12 cm vastag kovácsoltvas páncél átütésére valós esélye csak a 25 és a 20 cm-es ágyúknak volt. Az olasz

[251] https://hu.wikipedia.org/wiki/Lissai_csata

haditengerészet a páncélosok mellett egy sorhajóval, hét fregattal és három korvettel rendelkezett. Az operatív flotta legénységének létszáma 13 341 fő volt.[252]
Néhány hajó 150 és 300 fontos Armstrong lövegekkel voltak fölszerelve.

Az osztrák flotta hét páncélos fregattal rendelkezett (Habsburg, Ferdinand Max, Kaiser Max, Don Juan d'Austria, Prinz Eugen, Salamander, Drache). E hét hajóból a két legkisebb, a Salamander és a Drache leginkább az olasz páncélos korvetteknek felelt meg. Az osztrák hajókon többségben voltak a simacsövű lövegek: 97 db 48 fontos mellett 74 db 15 cm-es (24 font) és 1 db 48 fontos huzagolt csövű (Wahrendorf-rendszerű) ágyú volt rajtuk elhelyezve. Az osztrák haditengerészet két legújabb páncélosa (Habsburg, Ferdinand Max) számára a Krupptól 64 db 20 cm-es öntöttacél huzagolt csövű löveget rendelt meg, melyek képesek lettek volna az olasz hajók páncélját átütni, de a porosz kormány kiviteli tilalma miatt ezeket már nem szállították le. Az osztrák haditengerészet a páncélosok mellett egy sorhajóval, öt fregattal és két korvettel bírt; az operatív flotta legénységének létszáma 8201 fő volt.[253]

Más forrás szerint Tegetthoffnak 1866.06.23-ra mégis sikerült 27 osztrák hadihajót, 532 (15-18 centiméteres simafuratú elöltöltős) ágyút és 7871 tengerészt összevonni az Isztriai-félsziget déli csücskénél lévő Fasana-csatornában. Az olaszországi Anconában eközben 37 hadihajó, 645 (16-20 centiméteres, ebből 300 vontcsövű) ágyú és 10 886 tengerész gyülekezett.[254]

Az SMS Ferdinand Max és az SMS Habsburg 800 lőerős, de egyetlen huzagolt csövű ágyúval sem rendelkezett. Az SMS Max, SMS Prinz Eugen és az SMS Don Juan de Austria 650 lóerősek, és rendelkeztek tizenhat darab sima csövű, 48 fontos löveggel és tizennégy huzagolt csövű löveggel, és volt rajtuk még néhány 24 fontos hátultöltő löveg is. Az SMS Salamander és az SMS Drache 500 lóerős. Rajtuk volt 16 db 24 fontos ágyú és 10 db simacsövű 48 fontos löveg. A többi hajón nem volt vontcsövű löveg.[255]

A 750 lóerős Affondatore két 10 hüvelykes huzagolt csövű Armstrong fegyvert hordott a tornyában, amelyek egy 295 font súlyú páncéltörő lövedéket lőttek ki – mondjuk 300 fontot, és emlékezzünk vissza az osztrák flotta legnehezebb huzagolt ágyúja a kis 24 fontos volt.
A két 5700 tonnás és 800 lóerős fából készült vasburkolatú hajón, a Re d'Italia-n és a Re di Portogallo-n a következő lövegek voltak. A Re di Portogallo 28 huzagolt csövű ágyút hordozott, amiből kettő volt 300 fontos, tizenkét darab 100 fontos és tizennégy darab 74 fontos. A Re d'Italia fegyverzete harminckét huzagolt csövű ágyú, amiből kettő 150 fontos, tizenhat darab 100 fontos, tizennégy darab 74 fontos és ezen kívül volt még négy sima csövű 50 fontos lövege. [256]
A páncélos hajók 74 darab osztrák lövegének (SMS Ferdinand Max, SMS Habsburg, SMS Prinz Eugen, SMS Don Juan, SMS Drache, SMS Salamander) össz sortüzének a súlya 1776 font, míg az olaszok (Affondatore, Re d'Italia, Re di Portogallo) 62 darab fő lövege 6327 font súlyú össztüzet tudott kilőni. Ezeket segítette még 9 darab kisebb olasz páncélos 146 ágyúja, amelyek össz oldaltüze 10 020 font volt. Tehát, osztrák oldalon volt 74 ágyú (1776 font), míg olasz oldalon a páncélosok esetében 208 löveg (20 392 font)[257]

Az osztrák hajólövegek között a legerősebb a 24 fontos huzagolt hátultöltő volt. Az olasz hajólövegek száma 1321, az osztrákoké 792 volt; az olasz hadihajók tonnatartalma 187 077, az osztrákoké 69 612, az olasz hajók mozgó ereje 30 210 lóerőt, az osztrákoké 11 730 lóerőt képviselt; az olasz hajók legénysége 23 842 (ebből az operatív flottánál szolgált 13 341 fő), az osztrákoké 9 890 (az operatív flottánál 8201 fő szolgált) főnyi volt.

---

[252] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem
[253] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem
Gonda Béla szerk.: A Tenger 1916, 6. évfolyam, Gonda Béla: Emlékezés a tengeri csatára (3 képpel)
[254] Élet és Tudomány, 72. évfolyam, 2017-07-14 / 28. szám: ifj. Takaró Károly: OLASZ-OSZTRÁK ÜTKÖZET A DALMÁT PARTOKNÁL A LISSAI TENGERI CSATA
[255] https://www.lingq.com/en/learn-english-online/courses/113460/lissa-1866-315834/
[256] https://www.lingq.com/en/learn-english-online/courses/113460/lissa-1866-315834/
[257] https://www.lingq.com/en/learn-english-online/courses/113460/lissa-1866-315834/

A két flotta legénységének létszáma igen bizonytalan. Egy másik forrás szerint az osztrák hajók személyzete összesen 7 871 tengerész, az olasz 10 886 fő.[258]

Gonda Béla szerint az olaszok 38 hajó, csak 86 022 tonnát nyomott és lövegek száma mindössze 746 darab volt. [259] Így, teljesen bizonytalan, hogy végül is hány ágyú volt a hajók fedélzetén.

1866. május 3-án kelt az olasz királyi rendelet, mely az olasz összevont haditengerészet legjelesebb hajóiból egy működő hajóhad alakítását rendelte el. E szerint az olasz hajóhadnak 38 különféle hadihajóból és 23 szállítóhajóból kellett állnia. A hajóhad számára kiszemelt hajók azonban még korán sem voltak mind fölszerelve és a harci működésre képes állapotba helyezve.

1866.05.16-án Carlo Pellion di Persano szerint, az olasz flotta felkészületlen volt még egy bevetésre. Albini admirális, aki utálta Persano-t, már ekkor kezdte szabotálni a közös gyakorlatokat, míg Vacca azokon részt vett hajóival. 1866.06.08-án Persano támadási parancsot kapott, de nem volt egyértelmű, hogy kitől. Mivel Tarantóban alig volt szén, a flotta Ancona-ban gyülekezett 1866.06.25-én. Itt viszont szárazdokk hiányában, több javításról le kellett mondani. Itt a hajókat, a többi hajóról illetve szárazföldi egységektől elvett ágyúkkal szerelték fel, hogy megnöveljék a lövegek számát. Így lett újra fegyverezve a Castelfidardo, Regia Maria Pia, Re d'Italia, a di Portogallo, Principe di Carignano, San Martino és a Varese, 20, 16, 12, 12, 8, 8 és 4 db löveggel.[260]

Az osztrák hadvezetés Tegetthoffnak csak védelmi feladatot tűzött ki. És valóban az osztrák hajóhad akkor is megfelelt volna feladatának, ha az osztrák partvidéket az olasz partraszállástól megóvja. Ily partraszálló olasz tervekről sokféle hírek keringtek ugyan, mindazáltal a velencei partvidék volt az, mely az olasz hajóhad részéről leginkább veszélyeztetve volt, mert ha itt sikerül egy olasz seregtestnek partra szállani, ez a várnégyszögben működő osztrák seregnek hátába kerülhetett volna és az egész déli hadsereg műveleteit megbéníthatta volna.

Tegetthoff 1866.06.20-án felderítő útra küldte ki az SMS Stadion felfegyverzett lapátkerekes utasszállítót ez a hajó 23-án tért vissza kikötőjébe a felderítő útról.

Tegetthoff 1866.06.26-án este mind a hat vértes fregattéval, a négy csavaros ágyúnaszáddal, a két kerekes gőzhajóval tengerre szállt és 27-én reggel Ancona elé érkezett. Tegetthoff egész tengernagyi törzsével az SMS Erzherzog Ferdinand Max vértes fregattra szállt, mely utóbbi ezentúl az egész hajóhad zászlóshajója lett.

Az osztrák felderítő hajó az SMS Elisabeth, reggel 3 órakor észrevette az ellenséges Esploratore híradó hajót. Az SMS Elisabeth az SMS Vellebich és az SMS Kerka ágyúnaszádokkal együtt rögtön neki mentek az Esploratore-nak és tüzeléssel egész az olasz partig űzték. Az Esploratore fellármázta az egész olasz hajóhadat, mely ekkor már Anconánál együtt volt és épen néhány hajónál a nehéz lövegek átszállításával volt elfoglalva. Az olasz tengernagy vezényletére azonnal ki is vonult mintegy 20 különféle hadihajó, köztük 10 vértes. Az osztrák hajóhad ezalatt közeledett és reggel 7 órakor maga előtt látta az anconai kikötőre támaszkodva az egész ellenséges flottát, melynek egyes hajóit kényelmesen meg is számlálta. Tegetthoffnak azon föltevése tehát, hogy itt az ellenséges hajóhadnak csak egy részét fogja találni, nem valósult; az egész hajóhadat pedig saját kikötőjében megtámadni kevés sikert ígért, ezért Tegetthoff jobbnak látta, Polába visszatérni. E visszavonulás teljes rendben végre is hajtatott, a nélkül, hogy az ellenség részéről bármily háborgatást szenvedett volna. 1866.06.27-én este az osztrák hajóhad megint Polánál állott.

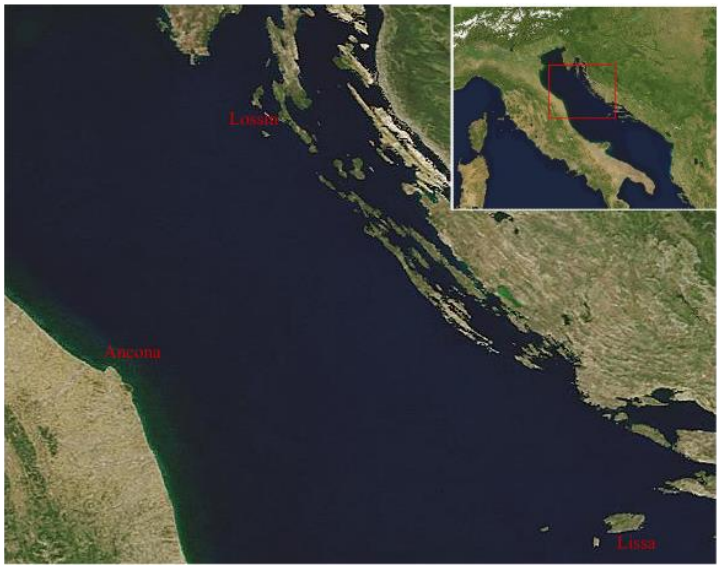
1866.07.06-án az osztrák flotta nyíltvízi gyakorlaton volt, és Ancona elé hajózott, majd visszahajóztak Faszanába.

[258] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[259] Gonda Béla szerk.: A Tenger 1916, 6. évfolyam, Gonda Béla: Emlékezés a tengeri csatára (3 képpel)
[260] Szécsi Mór: Az osztrák-olasz háború 1866-ban (Budapest, 1893) Negyedik rész. Az Adrián / XVI. Az ellenséges tengeri haderők

1866.07.10-én az olasz flotta kifutott Ancona-ból és 1866.07.13-ig a dalmát partok előtt cirkált, majd visszatért Anconába. Ekkor már 27 olasz hajó volt bevethető, de csak 1500 tengerészgyalogosa volt az ígért 4000 fő helyett. A flotta ezen eredménytelen cirkálására az olasz haditengerészeti miniszter 1866.17.15-én Anconába érkezett. Persano-val közölte, hogy vagy azonnal lemond, vagy támadó hadműveletbe kezd.[261]

Lissa ostroma

1866.07.16-án 15 órakor az akkor 28 hadihajóból álló olasz flotta (11 páncélos, 7 fahajó, 4 futárgőzös, 4 ágyús csónak, egy kórházhajó és egy utánpótláshajó) elindult Anconából a sziget felé. Lossin szigete felé hajóztak (a mai Losinj), hogy megzavarják az osztrákokat útjuk célját illetően, hátha tudomást szereznek a flotta indulásáról. Naplemente után Lissa felé fordultak, és az éjszaka folyamán a kijelölt helyen találkozott Persano vezérkari főnökével, d'Amicóval, aki a flotta többi tagja előtt indult, hogy személyesen megvizsgálja Lissa védelmét egy kis kereskedelmi hajón, amelyet egy kis kereskedelmi hajónak álcáztak, angol lobogó alatt. Kiválasztotta a part megfelelő szakaszait a partraszálláshoz. Az olasz flotta ezt követően július 17-ét Lissa környékén cirkálva töltötte, de látótávolságon kívül, és hadműveletet tervezett a sziget elfoglalására. Ekkor, állítólag francia lobogó alatt hajóztak.[262]
Az olasz flotta négy csoportra osztva vonult a sziget ellen. Az angol lobogó alatt (a tengeri jog ezt tiltja) kiküldött Messaggiero felderítette a Lissa körüli vizeket.



Lissa szigete az osztrák uralom alatt álló dalmát szigetek közül a Bagusa magasságában fekvő szigetcsoport és ezen belül a legnyugatibb fekvéssel bír. Lissa szigete stratégiai helyen található az Adriai-tengerben, a horvát és az olasz partok között, mintegy 50 km-re a horvát és 150 km-re az olasz parttól. A nagyjából 16 x 8 km méretű sziget fekvése miatt időtlen idők óta jelentős tengeri jelentőséggel bír. Ez a sziget tenger északi és déli része közötti átjárót biztosította, illetve védte a dalmát partvidéket is. Mérte 89,72 km2 (34,64 négyzetmérföld), legnagyobb magassága 587 m (1926 láb).

1815 óta, amikor Dalmáciával együtt Ausztriához került, az osztrák haditengerészet fontos logisztikai bázisaként szolgált - élelmiszer-, lőszer-, szén- és egyéb anyagok raktárai voltak. **A szigeten található Port San Giorgio katonai kikötő a sziget északkeleti részén, egy mély öbölben fekszik.** Körülbelül másfél mérföld hosszú és fél mérföld széles, nyugati irányban a szárazföld belsejében halad. Északi oldalon védte az 1866 elején épített Georg erőd, valamint kisebb védelmi állások, mint a Battery Marmula, a Robertson-torony, a Battery Zupparina és a Bentinck-torony, amelyek mind a Port St. Giorgo között kiugró kis hegyfokon álltak. Ott volt még a Giorgio erőd is. A déli oldalon, a bejárat

[261] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[262] Gonda Béla szerk.: A Tenger 1916, 6. évfolyam, Gonda Béla: Emlékezés a tengeri csatára (3 képpel)

legkeskenyebb részén a Battery Schmid állt, fölötte és hátrább a Wellington-torony. Ez a torony igen elhanyagolt állapotban volt. A kikötő bejáratánál a Battery Madonna állt. A Port St. Giorgio és Comisa közötti út legmagasabb pontján volt a Fort Max nevű erősség.[263]

Ezen kikötőtől nyugatra a Porto Karober, Gradac, Chiave és Travna, keletre pedig a Stoncica öböl. A sziget délkeleti partján Mirna, Manego és Buda öblök. A legnagyobb öböl a sziget nyugati partján a Comisa (**Komiža**) öböl, a hasonnevű város körül.

A sziget védelmére rendelt csapatok a háború elején voltak:

a Jellasics 69. ezred egy zászlóalja	—	1047 fő
5 század tengerész gyalogság	—	1200 fő
2. század tengerparti tüzérség	-	562 fő
hadmérnök-különítmény	-	27 fő
matrózok	-	44 fő
	összesen:	2880 fő

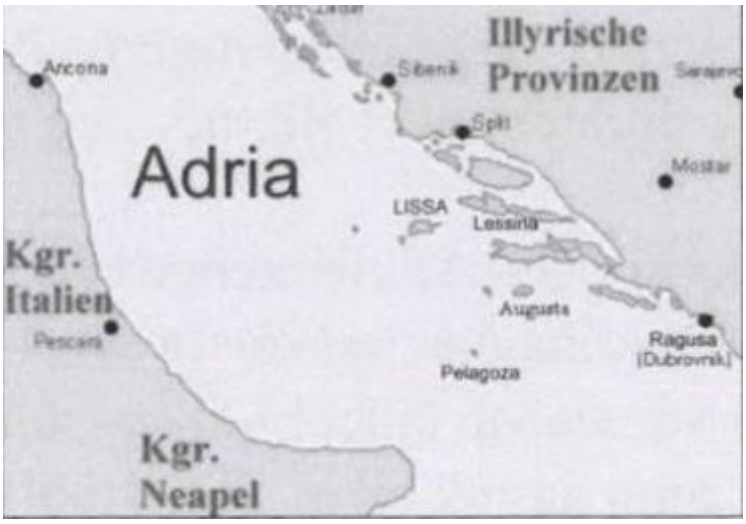
Kevéssel az ostrom megkezdése előtt a Jellasics ezredet Triesztbe helyezték át, így a szigeten csak 1833 fő maradt az erdélyi származású Urs de Margina (Oberst David Urs de Margina) ezredes parancsnoksága alatt, 88 ágyúval. Ezek közül csak 31 volt arra alkalmas, hogy legalább közelről kárt tudjon tenni az olasz páncélos hajókban.[264] Eleség és lőszer elég volt. Az erődítmények többnyire elavultak, a lövegek is többnyire régi rendszerűek voltak. Sem a fő hadikikötőt, sem a többi kikötőt nem zárták el tengeri aknák vagy egyéb akadályok.

S. Giorgio kikötőjét nyolc redut (tábori sánc kisebb ágyúkkal) és négy tüzérüteg védte, a tüzérség többi részét többnyire tizenhárom másik, a sziget védelmének erősítésére, 1866 áprilisában épült redut-ban helyezték el a szigeten (néhány még nem készült el).

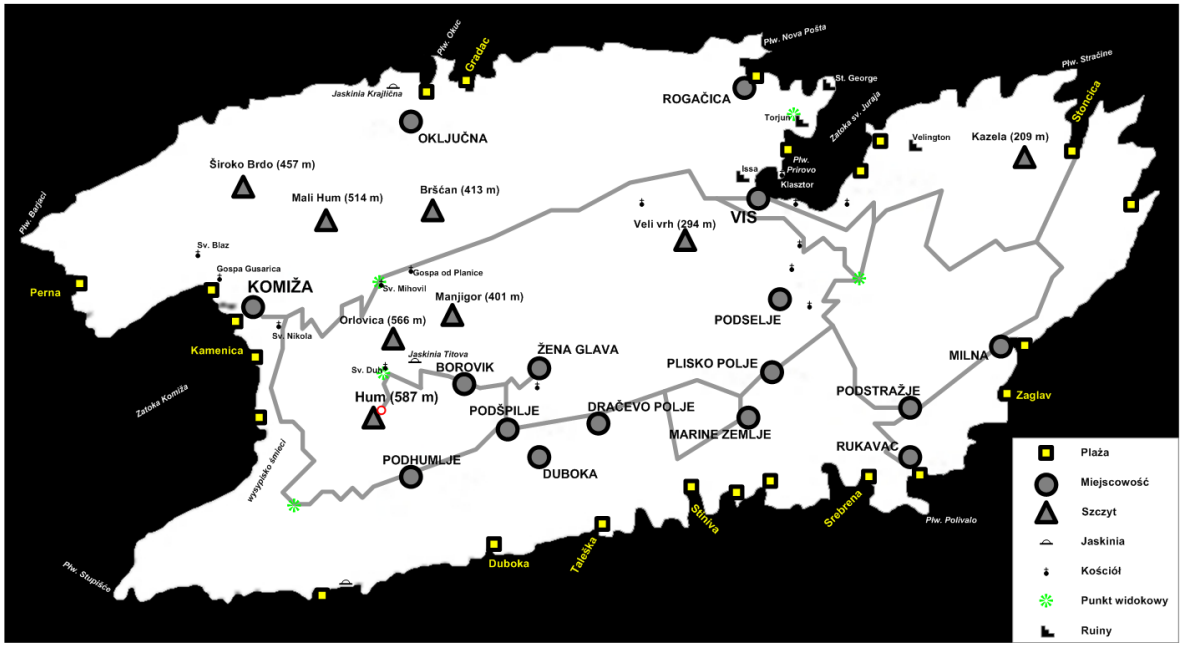
1866-ban a háború kitörésekor a sziget erődítményei a következő művekből állottak: A S. Giorgio kikötő nyugati oldalán: 1. a S. Georgio erőd; 2. a Mamula üteg; 3. a Robertson torony; 4. a Zapparina üteg; 5. a Bentink torony. A kikötő keleti oldalán: 6. a Schmid üteg; 7. a Wellington torony és 8. a Madonna-üteg. A Lissa és Comisa közötti úton: 9. a Maxieste. A Comisa öböl védelmére: a 10., 11., 12., 13., 14. számú üteg és lövegállások. Az erődítmények lövegei sokkal kisebbek voltak mint a hajólövegek, úgy, hogy az ostromló hajók bámulatos vakmerőséggel 500 - 200 ölnyire (360-900 m) közeledtek a parthoz és innen árasztották el a védőket pusztító lövedékeikkel.

[263] https://www.usni.org/magazines/proceedings/1901/april/naval-campaign-lissa-its-history-strategy-and-tactics
[264] Gonda Béla szerk.: A Tenger 1916, 6. évfolyam, Gonda Béla: Emlékezés a tengeri csatára (3 képpel)

A szigeten volt három britt építésű Martello torony. A Martello-tornyok kicsi, kerek tengerparti erődök voltak, amelyeket a britek emeltek az egész távoli birodalmukban. [265]



Tehát a szigeten jól megerősített ütegállásokat építettek ki magasan a tenger felett. Ezeket az ütegeket elég nehéz volt elhallgattatni a hajóágyúkkal, éppen ezért létfontosságú volt partra szállítani a hadsereg és a tengerészgyalogság alakulatait.



Vis (Lissa), az Adriai-tenger egyik szigete, a Dalmácia-i partszakasztól 44 km-re. A szigetet a Hvar-szigettől a Hvar-csatorna választja el (18 km), míg a kis Biševo (Busi)-szigettől a Biševo-csatorna (5 km). A sziget nyugati felében találjuk a Komiza-öblöt, míg északon a Vis-kikötő van. A Vis-sziget a legnagyobb szárazulata az azonos nevű szigetcsoportnak, melyhez a Palagruza, Biševo, Sv. Andrija, Budihova, Jabuka, Brusnik és más kisebb szigetek tartoznak

[265] https://warfarehistorynetwork.com/article/ironclad-clash-at-lissa/

Lissa (Visk) legnagyobb hossza 17 km, legnagyobb szélessége 8 km. A sziget területe 90 négyzetkilométer. Két nagy öböl, az egyik északra, a Szent György kikötője és a másik a sziget nyugati részén, Komiža-öbölben mélyen be van vonva a Vis trapézba

Lissa egyik erődje manapság[266]

1866.07.18-án megindították az olasz támadást a sziget ellen. A hajókon 3000 katona várt a partraszállásra. Sandri kommodor több ágyúnaszáddal Lessina-ba (Hvar) hajózott, hogy elvágja a tengeralatti távíró vezetéket, és így megakadályozza, hogy az osztrákok időben értesüljenek arról, mi történik Lissán. Délben érkezett meg, de csak délután 3 órakor kényszerítette a helyi hatóságokat a tengeralatti kábel elvágására. Az osztrák távírász, Bräuner azonban csatlakoztatta a távírógépet a Zadar felé vezető vezetékhez, amit nem vágtak el, és ezen a kitérőn keresztül az információ hamarosan Tegetthoff-hoz jutott.

Az olaszok meggyőződésükben, hogy teljesítették feladatukat, azonnal visszahajóztak Lissába. A terv szerint a sziget közelében lévő olasz flottát három részre osztották - **míg a Vacca ellentengernagy három páncélozott hajóval és egy fakorvettel a Komiža melletti osztrák ütegekre, a flotta fő erejére, nyolc páncélos hajó Persano parancsnoksága alatt megtámadják S. Giorgio kikötőjét, és**

[266] https://karosszektabornok.blog.hu/2016/07/20/207_a_porosz-osztrak-olasz_haboru_harom_csataja_iii_lissa

Albini admirális öt fahajóval partra száll Monale parancsnok tengerészgyalogságával Manegóban.

A többi hajó nem vesz részt az ostromban. A terv megvalósítása azonban kezdettől fogva elakadni látszott - a parancsok továbbítása hajnaltól, amikor a hajóknak a helyükön kellett volna lenni, egészen délelőtt tizenegy óráig tartott, amikor végre kiszállították őket. Közben a terv beindult – fél 10-kor eldördültek az első lövések, és hamar kiderült, hogy az olasz parancsnokság szörnyű hibákat követett el. Amikor Vacca ellentengernagy Komiža-ba érkezett, azt tapasztalta, hogy az alsó fedélzeten, közvetlenül a vízvonal felett elhelyezett hajóágyúi egyszerűen nem képesek eléggé célozni ahhoz, hogy eltalálják a magas osztrák redutokat és ütegeket! Albini köteléke szintén hasonló problémával szembesült. Albini hajói sem tudták megcélozni az osztrák ütegeket, ezért a tüzérségi előkészítés a partraszállás előtt, most szóba sem jöhetett. Albini admirális több órányi hiábavaló erőfeszítés után a flotta fő erőihez csatlakozott. Közben 11 órától megküzdöttek - lényegesen nagyobb sikerrel - a S. Giorgio kikötő osztrák védelme elleni támadás. Persanónak 173 hajóágyúja volt, az osztrákok mindössze 46 kikötőágyúval védekeztek, amiből csak 14 volt hátultöltős 1861-es gyártású löveg, a többi elavult sima csövű elöltöltős löveg volt. 13,30-kor kilőtték a S. Giorgo-t védő erők lőszerraktárát. [267]
Az olasz hajóágyúk 18-án néhány óra alatt elhallgattattak egy-két ütegállást. Estefelé már csak az egykori angol helyőrség által épített, magasabban fekvő Wellington és Bentinck erődök, valamint a Zapparina-üteg viszonozták a tüzet. A Schmidt-üteg puskaporraktárába egy húsz centiméteres gránát csapott le, mely az összes ágyúkat tönkretette és harmincnégy embert a romok alá temetett.
Persano este gyors futárgőzöst menesztett Anconába a Depretis miniszternek szóló következő üzenettel: "Legyűrtük Adria Gibraltárját" majd az utóiratban azt közölte, hogy a partraszálláshoz még több csapatra van szüksége.

Estefelé már csak az egykori angol helyőrség által épített, magasabban fekvő Wellington és Bentinck erődök, valamint a Zapparina-üteg viszonozták a tüzet. Persano este gyors futárgőzöst menesztett Anconába a Depretis miniszternek szóló következő üzenettel: "Legyűrtük Adria Gibraltárját" majd az utóiratban azt közölte, hogy a partraszálláshoz még több csapatra van szüksége. Lissa védői meglepetéssel tapasztalták, hogy a támadók az esti órákban félbeszakították az ostromot. Ekkor Persano már tudott arról, hogy Tegetthoff flottája kifutott. Ennek ellenére Lissa ellen 19-én újabb támadást tervezett.[268] Az este közeledte megakadályozta ekkor az olasz partraszállást. Az este folyamán az 1300 olasz lövedék okozta károkat a védők helyreállították, így reggel megerősödve várhatták az újabb támadást.
Az olasz lövegek lőtávolsága meghaladta az osztrák védőkét, ennek ellenére azok minden partraszállási kísérletet meghiúsítottak. Az olaszok megtapasztalhatták, hogy a szigeten jól megerősített ütegállásokat építettek ki magasan a tenger felett. Ezeket az ütegeket elég nehéz volt elhallgattatni a hajóágyúkkal, éppen ezért létfontosságú volt partra szállítani a hadsereg és a tengerészgyalogság alakulatait.

1866.07.19-én csak a Formidabile nyomult be a lissai kikötőbe és közvetlen közelről ágyúzta a védelmi berendezéseket.
Albini fahajói a lövegcsónakokkal együtt ismét megpróbálta a partraszállást, de ezúttal Karober kikötőjében, amely alkalmasabbnak tűnt Persano számára (ezt nem védték annyira). A flotta magja megpróbálja elfoglalni S. Giorgio-t, míg Persano egyedül, három páncélossal támogatta Albini partraszállását az őt esetleg fenyegető ütegek elhallgattatásával. Ez a terv ismét érthetetlenül elhúzódó végrehajtásba ütközött. Persano már a délelőtt folyamán aggodalmának adott hangot amiatt, hogy flottáját szétszórtan érhetik el az osztrákok, bár ha az osztrákok előző nap úgy indultak volna, ahogy ő gondolta, akkor sem jelenhettek volna meg este előtt. Akkor pedig egyik fél sem szállt volna harcba. Még az olasz járőrhajók is arról számoltak be, hogy az ellenség nem volt látható. Ennek ellenére a 19-i hadművelet csak délután 15:00-kor kezdődött.[269] Míg a Formitable harcolt az öbölben, addig az őt támogató páncélosok az öböl előtt tétlenkedtek, mert a szűk öbölben nem volt hely arra, hogy biztonságosan manőverezzenek. Itt volt az Affondatore is.

[267] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[268] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[269] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866

A második nap végén, 19-én Persano parancsot adott a Formidabile-nek a visszavonulásra, miután azt felgyújtották a védők lövedékei, és elhalasztotta a partraszállást. A Formitable visszavonulása alatt a parton az osztrák birodalmi himnusz szólt, amelyet ez alkalomból az osztrák tengerészgyalogosok zenekara játszott.
A karoberi kikötőben történő partra szálló olaszokat erős délkeleti széllel és nagy hullámzás lepte meg, ami megakadályozta, hogy a partraszálló hajók a partra érjenek. Végre besötétedett, és minden hadművelet abbahagytak. Az olaszok csatarendben álltak fel éjszakára S. Giorgio előtt. A Formidabile olyan súlyosan megrongálódott a tűzben, hogy Anconába kellett küldeni. Az osztrák védők kimerültek, az ütegek kétharmada megsemmisült, de az olaszok aznap olyan közel voltak a győzelemhez, mint előző nap. Ráadásul az osztrák flotta várható érkezése nem adott újabb esélyt az olaszoknak, hogy megismételjék próbálkozásukat.
A 48 órás ostrom alatt a helyőrség vesztesége 24 halott, 70 sebesült volt, míg a hajóhad 16 halottat és 96 (máshol 114) sebesültet vesztett.

1866.07.20-án Persano hajnali 3-kor parancsot adott a partraszállás megkezdésére. Két páncélos hajót küldött, hogy folytassák Komiza bombázását, és megparancsolta, hogy a flotilla többi tagja álljon készenlétben S. Giorgio előtt. A partraszálló hajónak azonban a viharos időben esélye sem volt a part felé haladni, és a támadás ismét sikertelen volt. Reggel 8 órakor egy járőröző olasz cirkáló észlelte az ellenséget északon.[270]

Lissai tengeri csata[271]
Tegetthoff a lissai hírek hallatára 1866.07.19-én 10 órára az összes hajóparancsnokot a lobogós hajóra hívta, hol őket Tegetthoff elhatározásáról értesítette és tervébe beavatta. 10 óra 45 perckor feltűnt a jel: «Minden kazánt fűteni!» és «Aki kész, induljon.» Az SMS Stadium híradó gőzös visszamaradt, hogy a 2 óráig a hajóhad parancsnoksága számára érkezendő sürgönyöket a hajóhadhoz hozza. Déli 12 órakor az összes hajó a nyílt tengeren gyülekeztek és 1 óra 30 perckor Tegetthoff az SMS Ferdinand Max vértes hajón kivonult a Fasanai révről és a zene harsogása, a legénység örömkiáltozása között a hajóhad élére állt.
A tisztek többnyire németek voltak, míg a matrózok dalmátok és velenceiek, akik közül az előbbiek tudvalevőleg Európa legjobb tengerészei közé tartoznak. A kifutás előtt azonban a hajókról igen sok velencei tengerészt eltávolítottak, nehogy csata közben esetleg fellázadjanak.

Tegetthoff, 1866.07.19-én d. u. 14 órakor Polából elindult és, hajóraját 3 osztályba csoportosította, melyek mindegyike egy-egy derékszög alakú tört vonalba sorakozva, előre szegülő csúccsal követték egymást. Avagy, ék alakban álltak fel. Az I. osztályban volt legelöl a 7 vérteshajó; A II. osztályba 7 nagyobb vértezetlen hajó a második sorban, míg a III. utolsó osztály 10 ágyúnaszádból állott. Ez 24 hajó.

Más forrás szerint, az osztrák flotta összesen 27 hajóból állt, a három ék 21 hadihajóját négy avízióhajó és két sóner egészítette ki. Avizóhajó: eredetileg hírvivő hajó, 1866-ban az osztrák flottában ezek lapátkerekes gőzösök voltak. A lissai csatában feladatuk a jelzések továbbítása, ismétlése volt. A két sóner lényegében szintén gőzös-vitorlás ágyúnaszád volt, csak három helyett két, kizárólag hosszvitorlázatú árboccal rendelkeztek.[272] A két forrás közötti eltérés abból adódhat, hogy esetleg nem minden osztrák hajó futott ki Lissa felé. A felderítést a flotta előtt az SMS Kaiser Max feladata volt.

Az ütközet előtti napokban Tegetthoff alapvető változást vezetett be, ugyanis az addig használt olasz nyelvű jelzőkönyv helyett német nyelvű harcászati kódkönyvet rendszeresített. A hajóparancsnokoknak kis modellekkel oktatta a várható kötelék mozdulatokat és manővereket. Nagy hátrányt jelentett a

[270] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[271] **Széchi Mór**: Az osztrák-olasz háború 1866-ban (Budapest, 1893) Negyedik rész. Az Adrián / XIX. A lissai csata
Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem
[272] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem

flottája számára az, hogy felsőbb parancsra ki kellett hajóznia kb. ezer velencei származású, ezért megbízhatatlannak tartott, jól kiképzett tengerészét.

Tegetthoff az osztályparancsnokoknak olyan utasítást adott, hogy a vértes (I.) osztály bárhol bukkan az ellenségre, ennek soraiba berohanjon és az ellenséges hajókat elsüllyeszteni törekedjék kosolással, vagy ágyútűzzel. A vértezetlen (II.) osztály az ellenséges felállításhoz képest vagy a lobogós hajó rendeletére vagy saját parancsnokának elhatározásából a vértes osztály valamely szárnyára lesz irányítva; az ágyúnaszádok (III.) osztálya pedig a csata közben csoportokra oszolva a vértezetlen hajók harcát oldaltűzzel támogassa.

Tegetthoff, hogy kiskaliberű ágyúival is sikert érhessen el, tűzéreit arra oktatta, hogy a hajók teljes oldalsortüzet lőjenek, és tüzüket egyetlen pontra irányítsák. Az össztűznek, avagy a tömeges lövésnek kellett pótolnia azt, ami az erőből hiányzott. A nagyobb ágyúk részére tüzes golyókat öntetett, hogy azokkal fölgyújthassa az ellenséges hajókat. Az ellenséges ágyúk elsősorban fahajóit fenyegették. Az amerikaiak példájára ezeknek oldalait horgony kötelekkel és vasabroncsokkal vonatta be. Nyomorúságos védekezés volt ez az olaszok hatalmas ágyúi ellen, de jó volt a megrémült matrózok megnyugtatására.

Tegetthoff flottáját egy-egy kilométer távolságban egymástól, három ék alakba szervezte, élén a tengernagyi zászlóshajóval, az SMS Erzherzog Ferdinand Max-szal. A három ék egymásba volt eresztve s együtt roppant erőt alkotott. Az egyes ékek között 900-1000 m volt. Minden ék előtt egy felderítőhajó haladt. A páncélosok ékén 92 ágyú volt, de ezek jó része elavult.[273]

Tegetthoffnak az volt a terve, hogy flottája élével az ellenséges csatarendbe nyomul s azt kettészakítja. Ez az éles szögeket alkotó csatarend, következetesen keresztülvíve, újítás volt a tengerész haditaktikában, amint általán újak voltak Tegetthoff rendszabályai.
Tegetthoff a hajók fedélzetén tengerészgyalogosokat is vitt, avval céllal, hogy esetleg megcsáklyázza az ellenséges hajókat, és ekkor azok átrohanhatnának az ellenséges egység fedélzetére, azt elfogni. Erre a régi harcmodorra, azonban a gőzmeghajtású hajók korában már nem kerülhetett sor.[274]

Tegetthoff a csata előtt ezt mondta: „Az olaszok csalódni fognak, ha azt hiszik, hogy elbúvunk előlük. Ha vizeinkre jönnek, megtámadjuk őket, még ha utolsó hajócskánk szétzúzódik is pánczélosaikért. Legalább megmutatjuk, hogy becsülettel tudunk meghalni“.[275]

1866.07. 20-án reggel ködös idő volt. Ennek ellenére 7 óra körül észleltek egy járőröző olasz hajót. Szerencsére d. e. 9 óra tájban a köd oszladozni kezdett, és midőn d.e. 10 órakor a láthatár kitisztult, Tegetthoff az ellenséges hajóhadat Lissa szigetétől északra gyülekező és sorakozó félben látta. Most egymást követték a harcintéző jelek a tengernagyi hajóról és d.e. 10 óra 35 perckor az utolsó jeladás, ez volt: „Vértesek, neki az ellenségnek!” Más forrásban: „Ellenséget lerohanni és elsüllyeszteni!”

Max von Rottauscher sorhajózászlós erre így emlékezett vissza: „A tengernagyi hajó jelezte: »A hajó harcra kész!«. Minden hajó visszajelzett: »A hajó harcra kész!«, ezután a páncélosoknak jelzett: »Az ellenséget lerohanni és elsüllyeszteni!« [...] A riadókürtök harsogtak. Először innen-onnan hallottunk egyet, azután egyre többet, mind hangosabban, ahogy a Ferdinand Maxról elterjedt és végighullámzott az egész flottán, végül már minden hajón fújták. [...] Még egyszer jelzett a Ferdinand Max, a »keil« szót. Ez a »Lissánál győzni kell!« első szava volt [a német eredetiben K. M.]. De ugyanekkor a szél elfordult jobbra, és a párafüggöny felemelkedett. Lissa és az ellenséges flotta előttünk volt. A tengernagyi hajó jelzőmatrózainak nem maradt több idejük befejezni a mondatot.”[276]

[273] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[274] https://shipstamps.co.uk/forum/viewtopic.php?t=15491
[275] **Friedjung [Heinrich] Henrik**: Harc a német hegemóniáért 1856-1866 3. kötet - A MTA Könyvkiadó Vállalata UF 57. (Budapest,1904) Huszonötödik könyv. A lissai tengeri csata
[276] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem

Az osztrák flotta morálja kitűnő volt, bár kicsit aggasztotta a tengerészeket az olasz flotta fölénye. Az olaszok 641 ágyújával szemben 532 osztrák ágyú nézett szembe. A csata során a lövegek terén végül osztrák túlsúly lett, mert az olaszok Albini hajóosztálya végül nem vett részt a csatában, a maga 398 lövegével.[277] A páncélos hajók terén 92 osztrák löveg állt szemben 103 olasz löveggel! Két olasz hajó egy pár fenyegető 10 hüvelykes, 300 font súlyú Armstrong fegyverrel büszkélkedhetett. A flotta hajói között volt még hat darab 8 hüvelykes Armstrong ágyú, valamint különféle 7 és 8 hüvelykes ágyúk.[278]

Az olaszok 1866.07.20-án 07.50-kor észlelték az osztrák flottát az **Esploratore** révén, de az olasz hajók csak de. 10 órakkor kezdték meg az egyesülést.
Persano korábbi hadfelállása súlyosan megbosszulta magát avval, hogy hajóhadát Lissa ostromához szétforgácsolta.
Albini hajóosztálya (**Maria Adelaide**, **Duca di Genova**, **Carlo Alberto**, **Gaeta**, **Garibaldi**, **Principe Umberto**, **Vittorio Emanuele**, **San Giovanni**, **Giuscardo**, **Governolo** és **3 ágyúnaszád**, fedélzetükön 2600 főnyi tengerészdeszanttal) a partraszállás műveletének keresztülvitelében Karober-nél annyira előre haladt, hogy a hadművelet leállítása, abbahagyása és a hajóosztály új felkészülése miatt kellő időre harckész állapotba nem helyezkedhetett és a csata kezdetén a harc színhelyén meg nem jelenhetett.
Hasonlóképen a Comisához rendelt két vértes közül, melyekért azonnal küldött, csak a Varese sietett elő a harc színhelyéhez, míg a Terribile már kellő időre meg nem érkezhetett. Ehhez járult, hogy a Formidabile vértes a tegnapi erőszakos támadás alatt a S. Giorgio kikötőben oly súlyos sérüléseket szenvedett, hogy épen a csata kezdetén magát harcképtelennek jelentette és javítás végett Anconába el is indult. Vacca három hajója (**Principe di Carignano**, **Castelfidaldo**, **Ancona**) S. Giorgio közelében volt.

Két páncélos (vértes) a **Varese** és a **Terribile** 300 és 150 fontos lövegekkel a Wellington tornyot támadta a Comisa-öböl felől.

A többi hajó a Karober-i partszakasztól nyugatra volt Persano admirális vezetése alatt.

A kavarodásban Persanonak sikerült egymás mellé vonalba állítani a hajóit, de orral ellenkező irányban, mint amerről az osztrákok érkeztek. Ezért minden hajónak teljes fordulatot kellett leírnia, sodorvonalban. Így alakult ki a végleges hadrend. Az olaszok káoszához az is hozzájárul, hogy ekkor két hajó (egyik a **Formidabile**) géphibát jelentett. Ekkor egyébként a **Formitable** 50 sebesültet vitt egy korházhajóhoz. Albininek megparancsolta, hogy hagyja abba a csapatok kihajózását (el sem kezdte), és hajóival álljon be a harcrendbe, a páncélosok mögé. Ezt a parancsot Albini nem hajtotta végre.

Persano 8 páncélosával, sodorvonal mentén Lissa északi partja felett, nyugati irányba hajózott. Amikor azonban felszállt a köd, kiderült, hogy a hajók fordított sorrendben közlekednek. Persano admirális ezért az utolsó pillanatban kiadta a parancsot, hogy minden hajót meg kell fordulni, így felállította a helyes sorrendet - élén Vacca ellentengernagy a Princpie di Carignano hajón, mögötte Castelfidardo, Ancona, Re d'Italia, Palestro, S. Martino, Re di Portogallo Riboty kapitánnyal és végül Maria Pia. A hajók most, miután megfordultak és beállították az irányt, és északkelet felé tartottak.

Persano végül tíz pánczélos hajóját, hogy velük elállja az ellenség útját Lissa-hoz, öt kilométer hosszú vonalban állította föl, amely vonal szabálytalanul meggörbített ívet alkotott. Persano parancsa szerint a csatarend csak két kilométer hosszú lehetett volna, de amint hajói siettek, hogy csatarendbe sorakozzanak, szerencsétlenségükre a csatarend a megállapítottnál kétszerte is hosszabbra nyúlt. Terve az volt, hogy előbb ágyúcsatát vív. Hajói ezért nem orrukkal, hanem oldalukkal fordultak az osztrák hajók felé, hogy ágyúikat rájuk irányíthassák. Utána viszont már közelharcra és kosolásra készült. Ez viszont azt jelentette, hogy a csata kezdete után, minden hajónak önállóan kell harcolnia, központi irányítás nélkül. Így viszont elvész a tüzérségi fölény.

[277] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php
[278] https://warfarehistorynetwork.com/article/ironclad-clash-at-lissa/

Persano még a csata kezdetén azt a hibát követte el, mikor észlelte, hogy Tegetthoff hajói a Re d'Italia-t veszik célba, hogy maga és tengernagyi törzse a Re d'Italia vértesről az ő kedvenc hajójára, a félelmetes **Affondatore** döfő vértesre szállt át. Ez alkalommal a sietségben a tengernagyi lobogót a Re d'Italia-n felejtette, mivel pedig az átköltözésről az alparancsnokait nem értesítette, az Affondatore fedélzetén pedig csak altengernagyi lobogó volt, a többi hajóparancsnokok az altengernagyi lobogóval ellátott Affondatore árboczáról adott jeleket vagy észre nem vették, vagy ha észrevették, figyelmen kívül hagyták.

E mellett az átszállással járó idővesztegetés folytán a Re d'Italia és az utána következő hajók annyira hátramaradtak az előre törő Vacca hajóosztálytól (**Principe di Carignano**, **Castelfidaldo**, **Ancona**), hogy az olasz hajósor tulajdonképen széles távközökkel elválasztott három külön csoportot alkotott. Eredetileg ide tartozott volna a **Affondatore is, de azt Persano önálló feladatra különítette ki a hadrend védett oldalán.** A nagy hézag viszont azt eredményezte, hogy a támadó osztrák hajók a résbe futottak be, így nem tudták ütközéssel megsemmisíteni az olasz flottát a csata elején.

Fra di Bruno köteléke (**Re d'Italia**, **Palestro**, **S. Martino**) volt a következő kötelék.
Ezt követte Riboty köteléke (**Re di Portogallo**, **Maria Pia**, **Varese**).

Az olasz flotta az osztrák hajókhoz képest délkeleti irányban sorakozott fel.

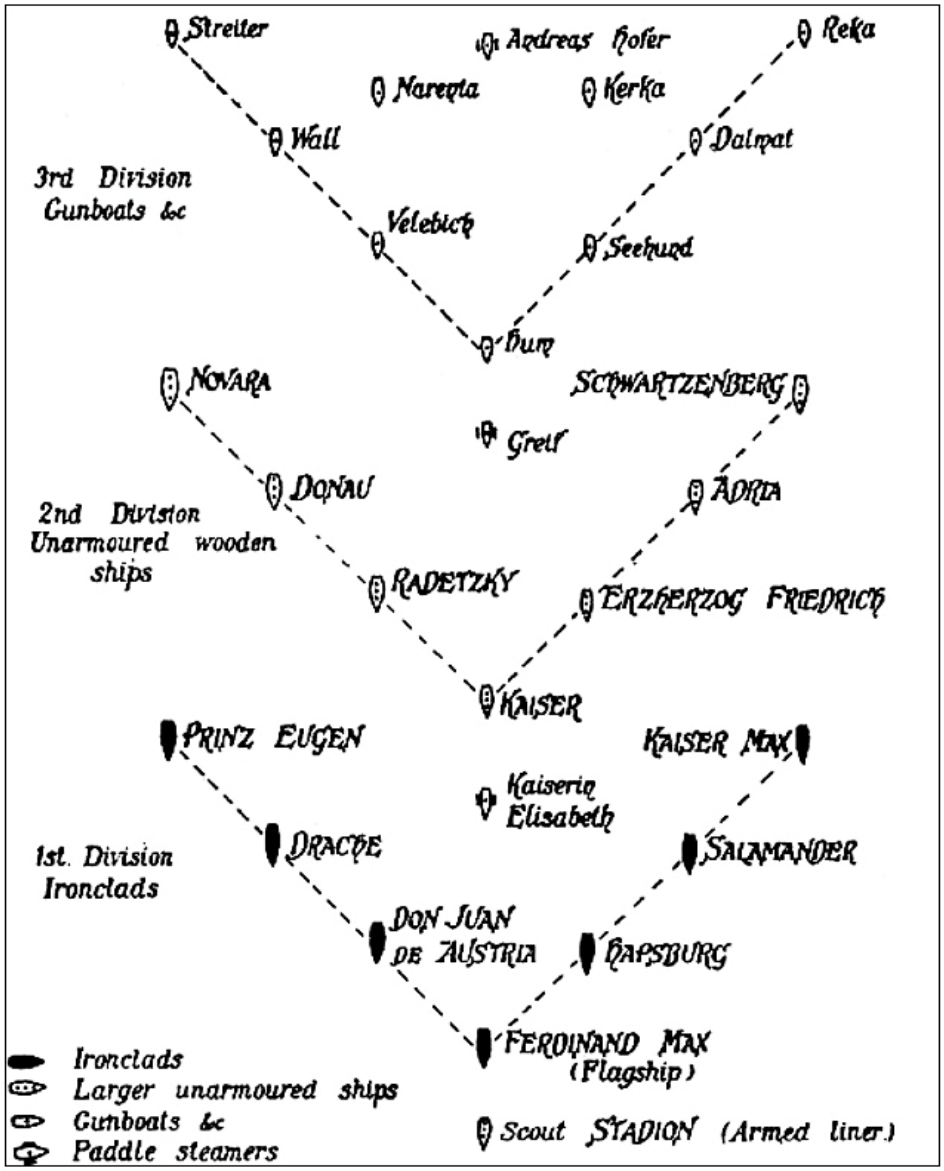
Tegetthoff kötelékei tíz kilométeres menetsebességgel sorakozott fel hármas ékalakzatban. Az első ékben haladtak a páncélosok, a másodikban a fahajók, míg a harmadikban az ágyúnaszádok és a lapátkerekes gőzösök.

A hullámverés fokozódott, és be kellett zárni az ágyúk lőréseit. A legénység bort és kenyeret kapott reggelire. Péntek volt, a tengerész-babona szerint szerencsétlen nap, úgy látszott, a flottának vissza kell fordulni, mielőtt az ellenséggel összeakasztott volna. Reggel 7 órakkor jelentette az SMS Kaiser Max, hogy 6 ellenséges hajót észlelt a láthatáron.
Kilencz óra felé azonban lassanként tisztulni kezdett az ég s a haragos tenger is kissé csillapodott.

Tíz órakor kisütött a nap és a szél északnyugatira váltott. Ekkor eltűntek az utolsó ködpászmák is, és élesen kirajzolódtak Lissa körvonalai, valamint ez előttük álló ellenséges flotta, amely északkeleti irányban haladt, hogy elvágja a Lissa-ba vezető utat.
10.30-kor Tegetthoff kiadta a parancsot: *Teljes erővel előre!* Azután új lobogójelzést vonatott fel: *"Nekitámadni az ellenségnek és elsüllyeszteni!"* „A pánczélos hajók törjenek az ellenség hajóira és sülyesszék el!“ volt a következő parancs. Egy másik lobogóparancsot is előkészítettek a következő szöveggel: *"Ennek a csatának a lissai győzelemnek kell lennie!"* felhúzása közben a kötél elszakadt, így a jelzőlobogók az egész ütközet alatt félárbocon libegtek, mint Tegetthoff győzelmi akaratának jelképei.

„Max von Rottauscher sorhajózászlós erre így emlékezett vissza: „A tengernagyi hajó jelezte: »A hajó harcra kész!«. Minden hajó visszajelzett: »A hajó harcra kész!«, ezután a páncélosoknak jelzett: »Az ellenséget lerohanni és elsüllyeszteni!« [...] A riadókürtök harsogtak. Először innen-onnan hallottunk egyet, azután egyre többet, mind hangosabban, ahogy a Ferdinand Maxról elterjedt és végighullámzott az egész flottán, végül már minden hajón fújták. [...] Még egyszer jelzett a Ferdinand Max, a »keil« szót. Ez a »Lissánál győzni kell!« első szava volt [a német eredetiben K. M.]. De ugyanekkor a szél elfordult jobbra, és a párafüggöny felemelkedett. Lissa és az ellenséges flotta előttünk volt. A tengernagyi hajó jelzőmatrózainak nem maradt több idejük befejezni a mondatot.”[279]

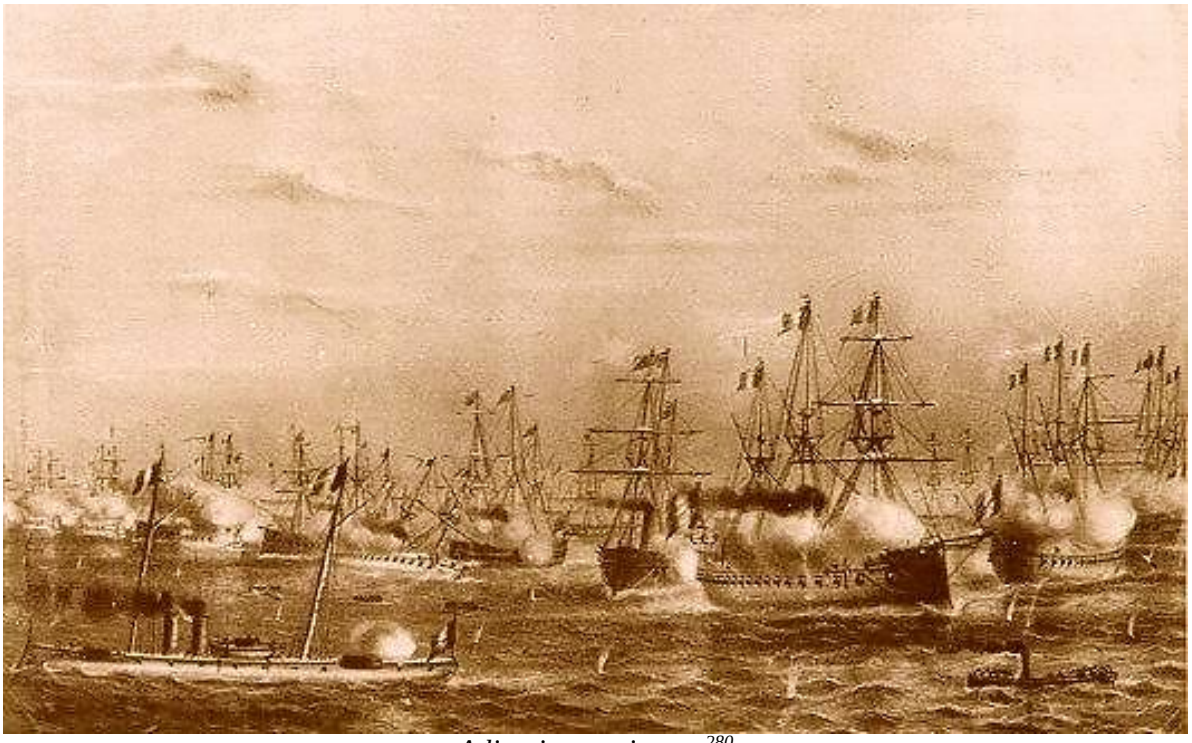
[279] Honvédségi Szemle 20162016 / 5. szám: Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.)



LISSA. BATTLE FORMATION OF THE AUSTRIAN FLEET

Az ütközetre készülődő olasz legénység körében gúnyos mondás kapott lábra: *"Ecco i pescatori!* (Itt jönnek a halászok!) Tegetthoff hajói ekkor még nem örvendtek nagy tekintélynek, és a büszke olasz páncélos hajóhad legénysége fölényesen készült a halászokkal való összecsapásra. Tegetthoff hajói avval, hogy lényegében merőlegesen közelítettek az olasz hajósor felé, a klasszikus T vonal szárát képezték, és azt kockáztatták, hogy belefutnak az olasz hajók oldalsortüzébe. Ez azonban elmard, így könnyedén tudták megközelíteni az olasz arcvonalat.

Persano, mielőtt elhagyta volna a **Re d'Italia**-t, hogy átszálljon az **Affondatoré**-ra, a következő parancsot adta ki:
„az ellenséges hajókat lőtávolba (appena alia portata) kell megközelíteni". Amíg az osztrák hajók homlokegyenest az ő csatavonalára törtek, az olasz pánczélosok ágyúztak az ellenséges hajókra, de nem voltak túl eredményesek.



A lissai tengeri csata[280]

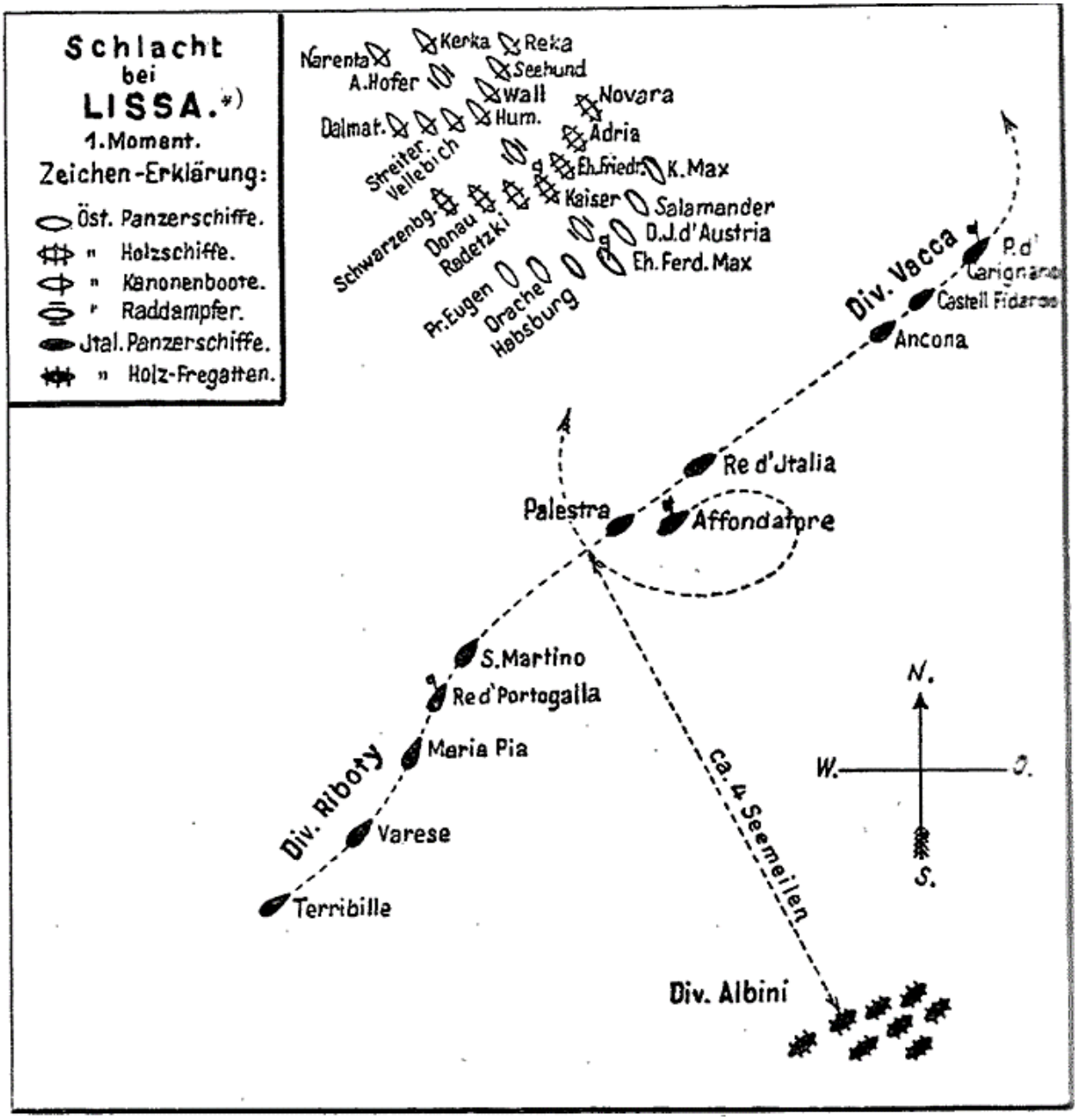
Persano hajócseréje miatt Vacca utolsó hajója az **Ancona** és a **Re D'Italia** között egy 1500 m-es rés keletkezett az arcvonalon. Persano új zászlóshajójával meglehetősen távol maradt a harcba vetett páncélosok csatájától, és a továbbiakban teljesen egyéni útvonalakon hajózott fel és alá, közben egyre nagyobb iramban adatott le lobogóparancsokat. Később a következő módon igyekezett megindokolni a tettét:
"Felismertem az abban rejlő lehetőséget, hogy ha a vonalon kívül veszem fel a harcállásomat egy nagyobb sebességű páncélos hajón, amellyel képes lehetek a csata sűrűjébe rontani, vagy gondosan eljuttatni a szükséges parancsokat a hajóraj különböző részeihez, és szükség esetén vezetni hadmozdulataikat."

Thegethoff hajóival az 1500 m-es résbe támadt bele, ami a **Re d'Italia** és az **Ancona** között keletkezett. Megjegyzendő, hogy ha Persano átszállása miatt nem szakad szét az olasz hajósor, akkor az osztrák hajók, szinte az egész olasz arcvonalat oldalba támadhatták volna, és a csata hamar eldőlt volna. Így viszont Tegetthoff áttört, mert lényegében már nem volt ideje az iránymódosításra és befutott a résbe, miáltal az olasz flotta elkerülte az azonnali vereséget.

Tehát, az olasz hajósort, Tegetthoff támadása pillanatában csak 9 olasz vértes hajó alkotta, mert az **Affondatore** az olasz vértesek oldalán állt fel, az osztrák támadástól védett oldalon. Ha Persano-nak maradt volna ideje, akkor az **Affondatore** feltehetőleg beállt volna a csatavonalba.

A császári hajók a két flotta közt levő távolságot hatalmas irammal átszelték s oldalba kapták az ellenséget, behatolva az olasz csatavonalon keletkezett résbe. A vakmerő támadás Persano tervét a kezdeti sorhajóharcászatról meghiúsította. Tegetthoff elérte célját, hogy az egyes hajók ütközzenek meg egymással.

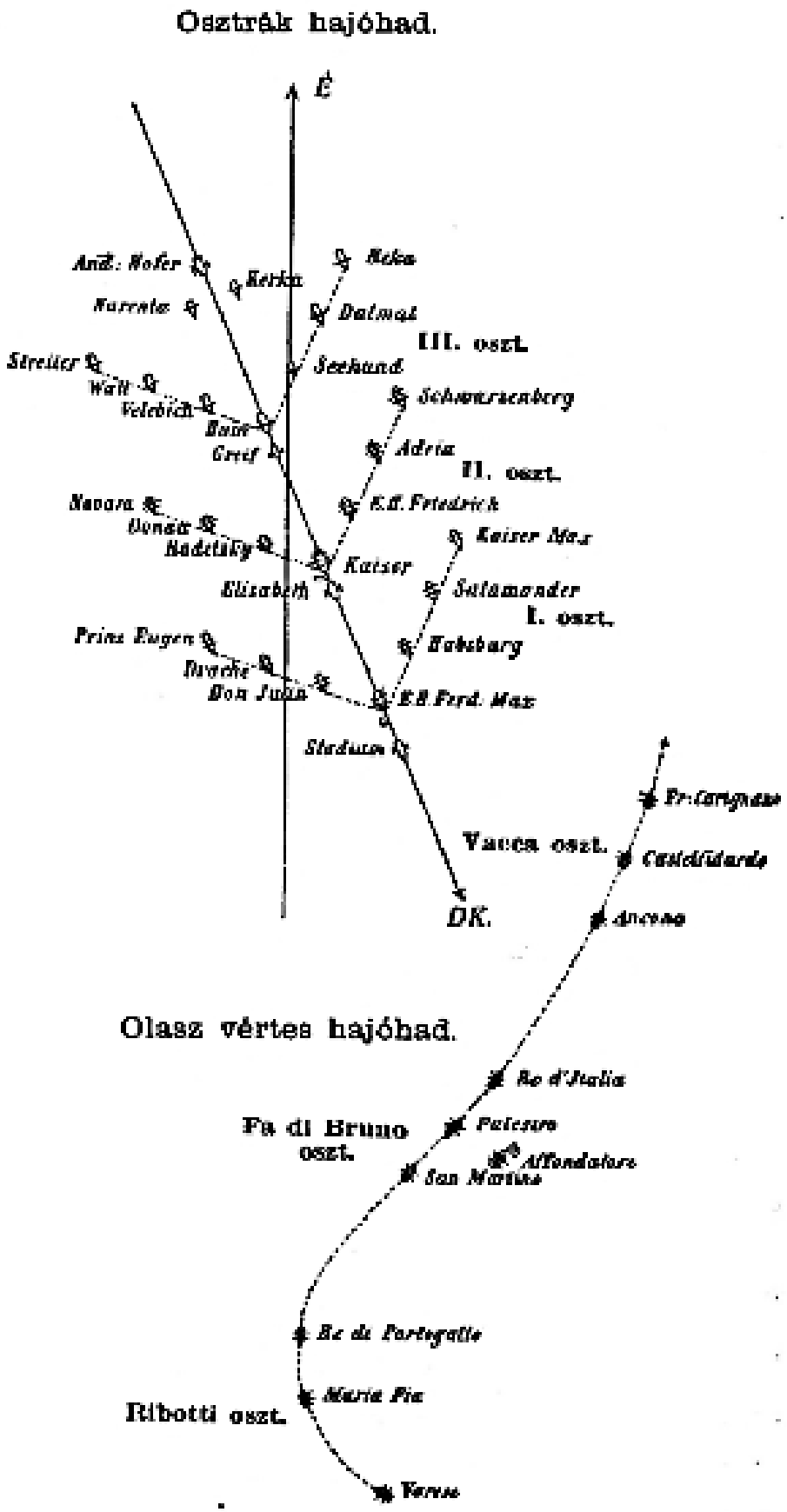
[280] https://kriegsmarine.hu/hk/va00703.html



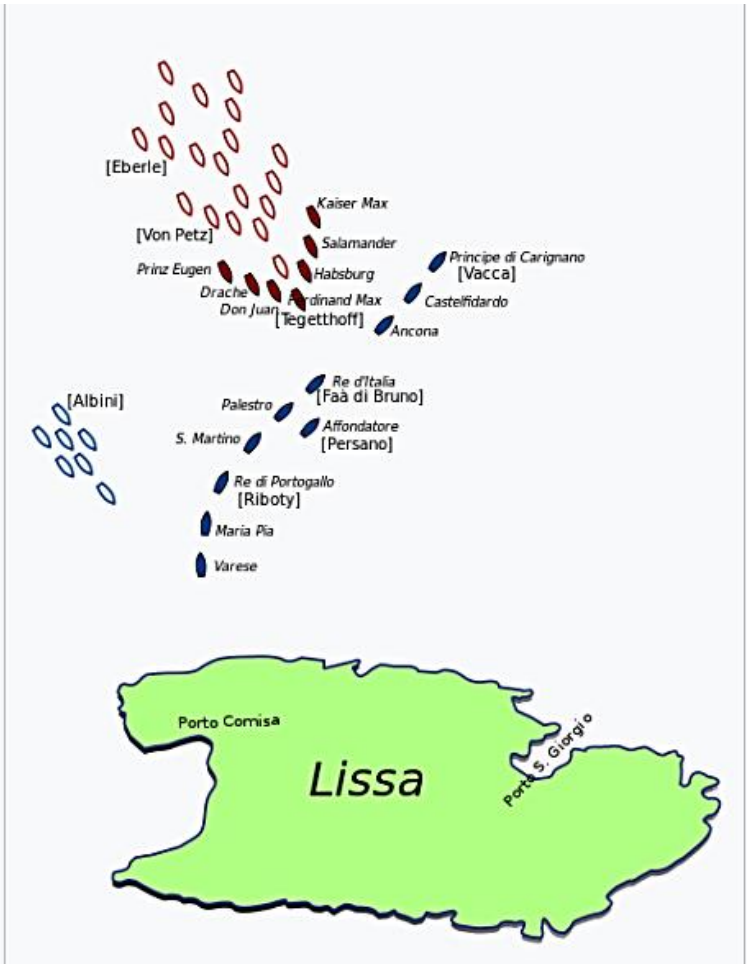
Az ábra jól mutatja Albini kötelékét, és azt, hogy miért is fordulhatott el az SMS Kaiser vezette kötelék, ami viszont kimozdítja Riboty kötelékét a harcvonalból. Ez az egyetlen árba, ami jó helyre jelöli Albini hajóit[281]

Egyes források szerint a csata kezdetén 641:532 volt a lövegek túlsúlya az olaszok javára.[282] Megjegyzendő, hogy ez csak elvi lövegszám, mivel az oldalütegsoros hajók összes lövegüket egyszerre csak nagyon ritkán tudták használni, akkor, ha egyszerre mindkét oldalukon harcban álltak egy-egy támadó hajóval. Albini 398 ágyúja nem vett részt a csatában, így azt a fenti arányszámba nem számítottam be. A csata során kiderült, hogy az olasz tűzérek jóval képzetlenebbek voltak az osztrák tűzéreknél.

[281] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php
[282] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php



Az ábra jól mutatja az olasz flotta töredezettségét és azt, hogy a harmadik kötelék még csak kialakulóban van az osztrák támadás kezdetekor



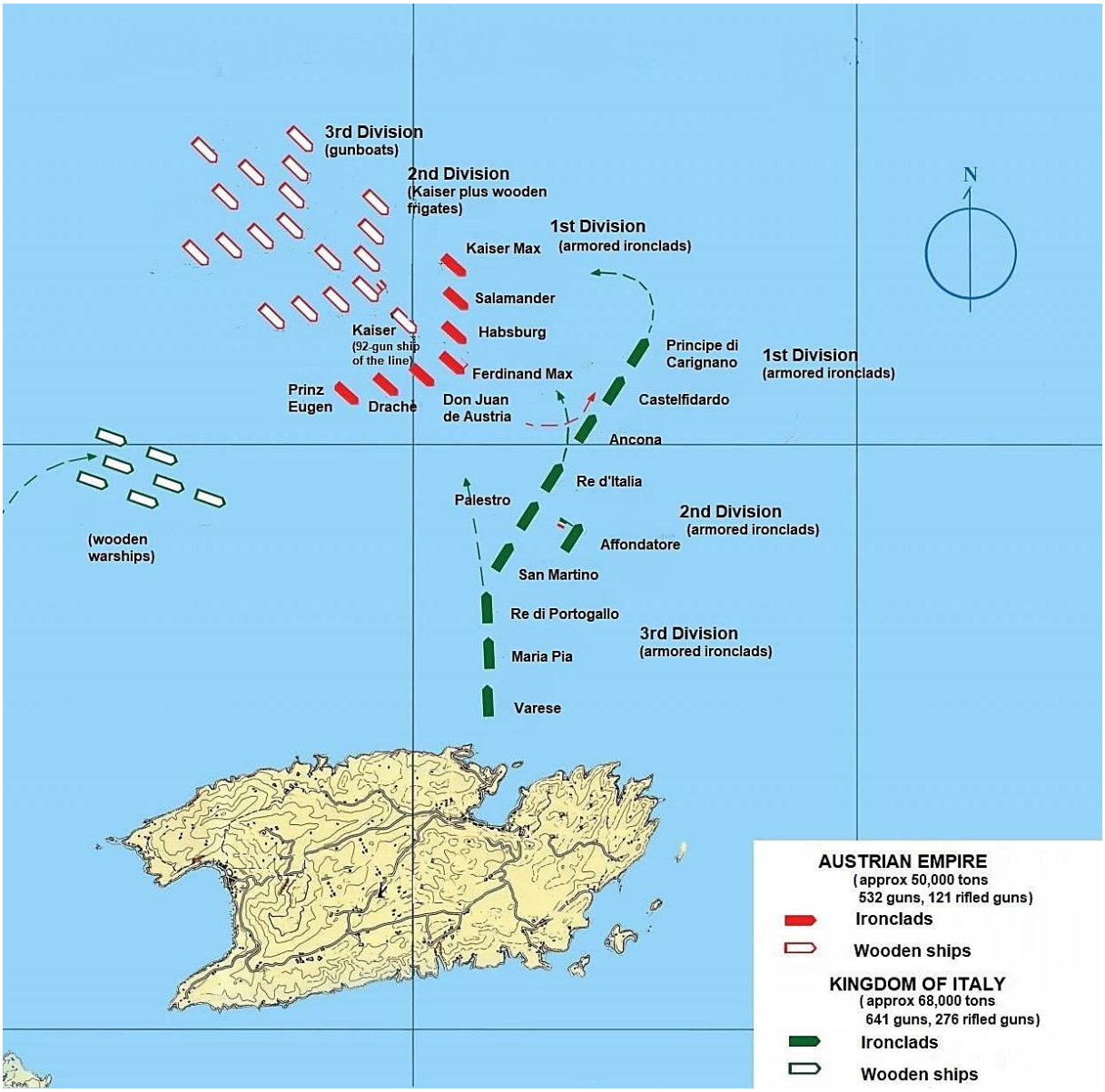
Ez az ábra Albini kötelékét teljesen rossz helyre jelöli!

Az első lövéssel Vacca hajója, a Carignano adta le 10.43 perckor, minegy 910-1500 m távolságból, majd csatlakozott hozzá a többi egysége is.
Már az első percekben elesett a **SMS Drache** parancsnoka, báró Heinrich von Moll sorhajókapitány. A találat feltehetőleg a **Re d'Italia**, **Palestro** vagy a **S. Martino** fedélzetéről érkezhetett és nem Vacca hajóitól. Az **SMS Drache**-t 17 találat érte ekkor, és eltőrt a főárbóca is. Halott parancsnoka helyére Karl Weyprecht lépett. (Weyprecht később híres sarkkutató lett.) A hajó átmenetileg harcképtelenné vált, mert hajtóműve is leállt, de a hiba kijavítása után, bevetette magát a csatába.[283]

Tegetthoff lobogójelzést adatott le: *"A főparancsnok nyomában haladni!"* A császári-királyi páncélosok összezárkóztak és áttörték az ellenséges vonalat.

Hirtelen sűrű ágyúdörgés támadt s az egyes hajókat a fekete füst miatt többé nem lehetett látni. Az osztrák tengernagyi hajó villámgyorsan szelte át a veszedelmes közt, de a vastag puskaporfüstben orrával nem ütközött ellenséges hajóba, hogy azt bezúzza. Az **SMS Erzherzog Ferdinand Max** így az ürességbe döfött ugyan az orrával; a csata jellemét mégis az osztrákok ékalakú támadása adta meg. Azzal, hogy a támadófél páncélos hajói az ellenség harcvonalába betörtek, Vacca ellentengernagy három páncélos hajóból álló osztályát elszakították az olasz flotta zömétől. Az osztrákoknak szerencsésebben nem is üthetett volna ki a dolog. A támadás során az osztrák hajók alig lőttek, mert a „T" formáció miatt oldallövegeikkel nem tudtak tüzelni, így csak az orrlövegek maradtak. Az olaszok is össze – vissza lőttek, mivel a támadás kezdetekor Persano még a Re d'Italia és az Affondatore között volt még félúton egy csónakban, így a legtöbb olasz hajó még tűzparancsra várt.

[283] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php

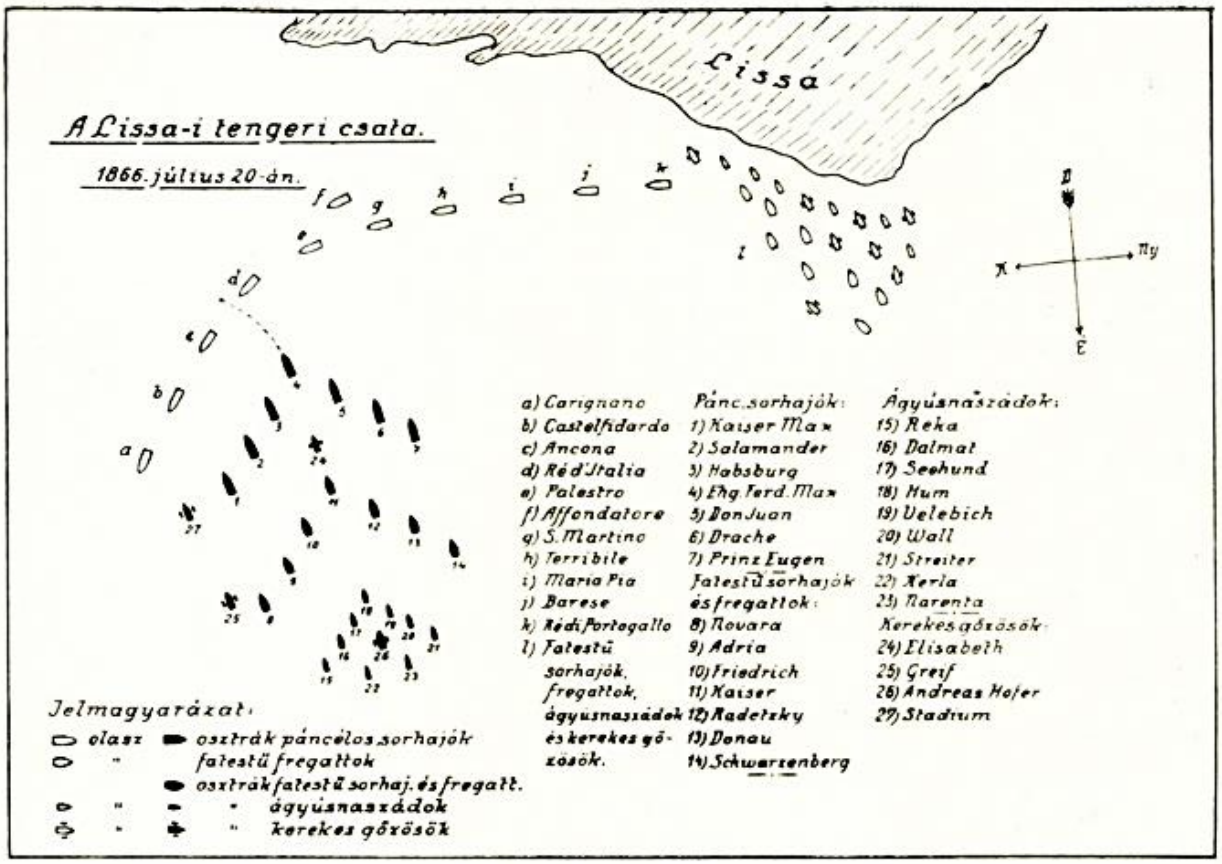


A térkép igen furcsa hajómozgásokat mutat, mivel kihagyja az osztrák áttörést középpen, nem mutatja az olasz első és második hajóraj közötti rést, és rossz helyre teszi Albini kötelékét is. Az sem világos, hogy az SMS Don Juan de Austria, miért fordul balra az első olasz kötelék felé.

Tegetthoff hét páncélosa a résen való áttörést követően az ék alakból vonalat formázott.
Vacca, hogy az összeütközést kikerülje, gyorsan kimozdult veszedelmes állásából, oldalvást állott és élesen balra fordulva és így nem vehetett részt a megnyíló ádáz tusában.

Mihelyt azonban az osztrákok a füst, gőz és lőporfüst oszladozása közben a helyzetet átlátták, azonnal akként fejlődtek, hogy az első vértes hajóosztály balszárnya (**SMS Habsburg**, **SMS Salamander**, **SMS Kaiser Max** és közepe az olasz hajósor élével (Vacca-val: **Principe di Carignano**, **Castelfidaldo**, **Ancona**) vegye fel a harcot — a vértesek jobb szárnya (**SMS Erzherzog Ferdinand Max**, **SMS Don Juan**, **SMS Drache**, **SMS Prinz Eugen**) valamint a vértezetlenek (II.) osztálya (**SMS Kaiser**, **SMS Novara**, **SMS Fürst Felix Schwarzenberg**, **SMS Radetzky**, **SMS Donau**, **SMS Adria**, **SMS Erzherzog Friedrich**) az olasz csatasor derekával (Fa di Bruno - **Re d'Italia**, **Palestro**, **S. Martino**), az ágyúnaszádok (III.) osztálya pedig apró csoportokra oszolva részint az I. II. osztályt támogatta, részint az olasz hajósor végével (Ribotti - **Re di Portogallo**, **Maria Pia**, **Varese**) elegyedett harcba.

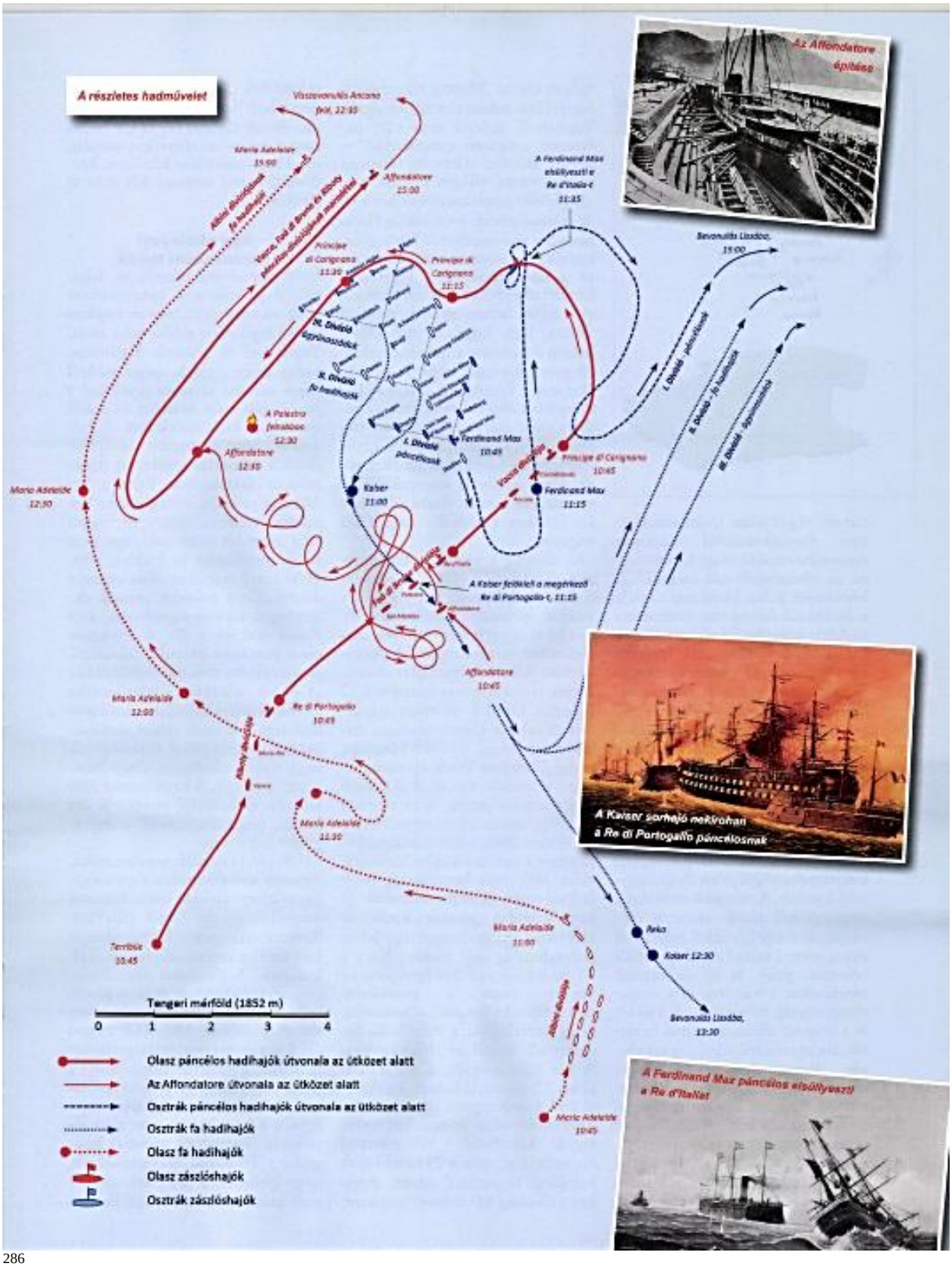
Más forrás szerint az **SMS Don Juan de Austria**, a negyedik olasz páncélos mögött törte át az olasz csatasort s így elszakadva a vezérhajótól szorongatott helyzetbe került, ámde szomszédos társa segítségével utat tört magának és Tegetthoff tengernagy, lobogó parancsára a fatestű csavaros sorhajókra támadó olasz páncélosok ellen fordult.[284] Ha ez igaz, akkor a centrum harcaiban még sem volt olyan nagy osztrák túlsúly a csata elején.



A lissai csata helyszínrajza

285

[284] Lukinich Imre - Markó Árpád (szerk.): Sorsdöntő csaták 2. (Budapest, 1943Lissa
[285] Lukinich Imre - Markó Árpád (szerk.): Sorsdöntő csaták 2. (Budapest, 1943Lissa



286

A fenti térkép szerint csak a páncélosok törtek át, majd fordultak jobbra és balra, míg a fa hadihajók és a naszádok az áttörés előtt jobbra fordultak. A térkép szerint ők is a centrumot támadják, noha valójában az olasz 3. hajórajjal csaptak össze. Tehát, ez a térkép is hibás.

[286] Élet és Tudomány, 72. évfolyam, 2017-07-14 / 28. szám: ifj. Takaró Károly: OLASZ-OSZTRÁK ÜTKÖZET A DALMÁT PARTOKNÁL A LISSAI TENGERI CSATA

Vacca 1. hajóosztálya, hogy a csatában részt vehessen, megfordult s hátba akarta támadni az osztrákokra, azonban útját állta az **SMS Habsburg**, **SMS Salamander**, **SMS Kaiser Max** és több ágyúnaszád. [287]

Az **SMS Erzherzog Ferdinand Max**, **SMS Don Juan**, **SMS Drache**, **SMS Prinz Eugen**, a 2. olasz hajóosztállyal harcolt a centrumban.

A **Principe di Carignano**, **Castelfidaldo** és az **Ancona**, messziről tűzpárbajt vívott az osztrák hajókkal. Főleg a **Principe di Carignano** és a **Castelfidaldo** volt tűz alá véve, míg az **Ancona** kitért és megpróbált visszahajózni az olasz centrumhoz. Az ágyúpárbajban komolyabb találatot egyik fél sem ért el. A **Principe di Carignano** és a **Castelfidaldo**-t a csata során az **SMS Habsburg**, fa fregattok és ágyúnaszádok tartották szemmel, míg az SMS Kaiser Max visszafordult a centrum felé.

Vacca páncélosai, befejezve a fordulót, az osztrák fahajók közül a hátul lévő **SMS Schwarzenber**, **SMS Radetzky** és az **SMS Donau** fregattokat támadta.[288] Az osztrák hajók tüze ekkor különösen az **Ancona**-ra zúdult. Tehát, az **Ancona**, a centrum felé haladva Anton von Petz három fa gőzfregattjával ütközött meg, de azok heves tüze visszavonulásra kényszerítette. Ezek az osztrák hajók nem fordultak az **SMS Kaiser** után jobbra, hanem az **SMS Habsburg** után mentek balra, vagy Vacca a forduló után hátulról érte őket utol.

Vacca a **Principe di Carignano** és a **Castelfidaldo**-val megkerülte az osztrák hajókat, illetve azok végül kitértek előle, de mire visszaért a csatatérre, a csata már eldőlt. Viszont a visszatérő **Principe di Carignano** és a **Castelfidaldo** a csata vége felé megpróbálta kosolással elsüllyeszteni az **SMS Kaiser**-t. Annak sortüze viszont felgyújtotta a **Castelfidaldo** parancsnoki kabinját.

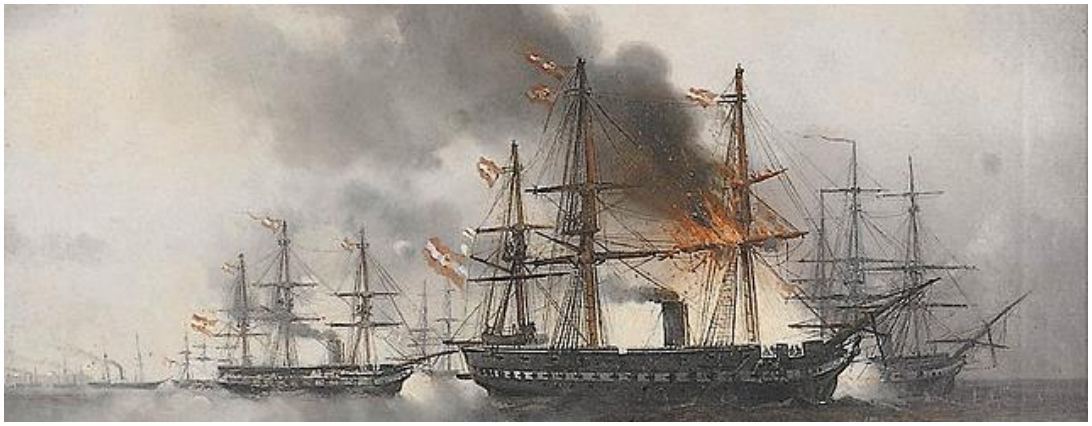
Közben a centrumban viszont, a közelharc kezdetén Tegettfoff hajói átmenetileg túlerőbe kerültek az olasz centrummal szemben.

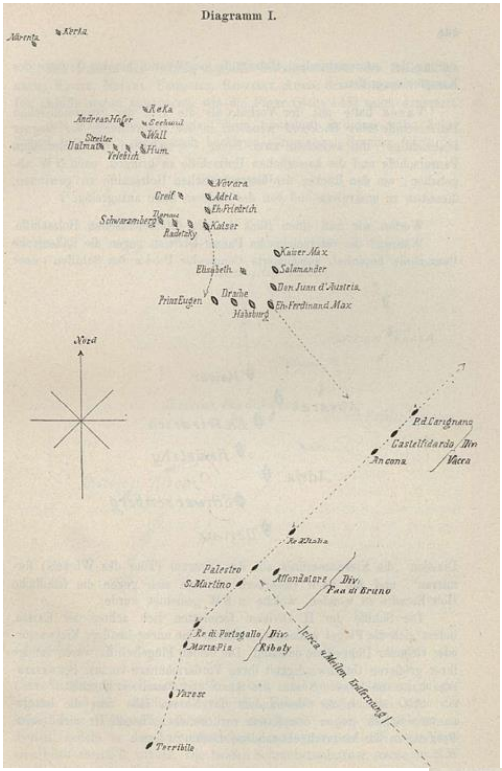
Midőn az osztrák hajóhad az olaszt áttörte, Persano az **Affondatore** vértessel is áttört saját hajósorán és átmenetileg védett oldalra került. Később azonban egy forduló után Ribotti egységei megsegítésére indult.

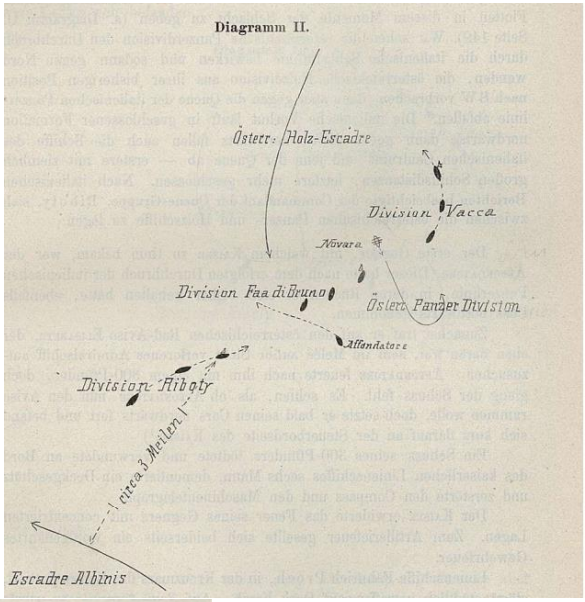
Az **SMS Erzherzog Ferdinand Max**, **SMS Don Juan**, **SMS Drache**, **SMS Prinz Eugen** tüzüket a **Re d' Italia**-ra koncentrálták, de lőtték **Palestro**-t és a **S. Martino**-t is. Az osztrák hajók az olasz hajók felé fordultak, hogy kosolásos támadást hajtsanak végre, de azok egy hirtelen fordulattal kitértek az útból.

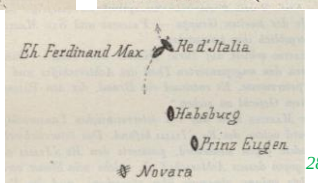
Az osztrák vértezetlen (II.) osztály (von Petz) egy része (**SMS Kaiser**, **SMS Novara**, **SMS Donau**, **SMS Erzherzog Friedrich** és feltehetőleg több ágyúnaszád) csatasorba fejlődve, Lissa előtt megpillantotta az olasz vértezetlen hajórajt, mely eddig Albini vezénylete (**Maria Adelaide**, **Duca di Genova**, **Carlo Alberto**, **Gaeta**, **Garibaldi**, **Principe Umberto**, **Vittorio Emanuele**, **San Giovanni**) alatt a partraszállással, illetőleg ennek abban hagyásával késedelmeskedett.

[287] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php
[288] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem









[289]

A lissai csata három térképvázlata, de a megjelölt hajók a források szerint a csata során nem voltak a térképek által jelzett helyzetben

Az osztrák II. oszt. von Petz vezénylete alatt (az **SMS Kaiser** sorhajón) eleinte Albini ellen irányította támadását, de ekkor Ribotti (Ribory) köteléke a 3. hajóosztály (**Re di Portogallo**, **Maria Pia**, **Varese**) az olasz vérteshajósor végső csoportjával útját állta **11 óra** körül, mire von Petz vértezetlen osztályával rögtön az ellenséges vértes rajra vetette magát.

Ez által itt fejlődött ki a csata első izgalmas mozzanata. Az olasz vértesek lövedékeikkel elárasztották az osztrák vértezetleneket, de ezek sem maradtak adósok. A vértesek különösen a **SMS Kaiser** sorhajóra irányították támadásukat; az **SMS Kaiser** alig tudott a Ribotti vértesei ellen védekezni, midőn oldalában

[289] https://blog.hgm.at/wp-content/uploads/2021/01/Seekrieg-1866_Ortner.pdf
M. Christian Ortner: Der Seekrieg in der Adria 1866

megjelent a félelmetes **Affondatore** és az **SMS Kaiser** ellen két eredménytelen döfő kísérletet tett. Az **Affondatore** feltünése igen meglepő a csata ezen pontján, hiszen ez azt jelenti, hogy a **San Martino** vértes mögött most visszafelé keresztezte az olaszok eredeti csatavonalát, és nem a centrumot támadó osztrák vértesek ellen fordult, hanem a könnyebben sebezhető fa hajókat vette célba. Igaz, az osztrák flotta legnagyobb egysége az **SMS Kaiser** volt.

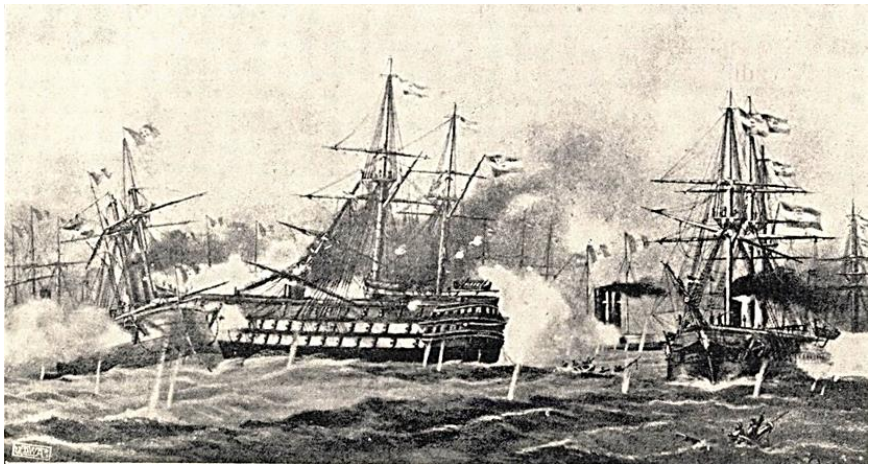
Persano manőverén oka lehetett, hogy a hatalmas tornyos hajó kezdetben az osztrák páncélosok ellen indult, de mindjárt a csata kezdetén észrevették, hogy a kormány nem engedelmeskedik pontosan a kormányosnak. Ekkor az **Affondatore** a fahajók csetepatéjába vegyült s Armstrong-ágyúival az **SMS Kaiser**-t vette célba, de rendre túllőtt rajta[290], majd többször is megpróbálta legázolni. Mivel az **Affondatore** igen lassan fordult az **SMS Kaiser** könnyen kitért előle.

Az **SMS Kaiser** ügyes mozdulatokkal mindannyiszor kikerülte a döfést, de helyette néhány 300 fontos lövedék érte, melyek sok kárt tettek benne. A két hajó a harc közben oly közel jutott egymáshoz, hogy már kézi lőfegyverrel tüzeltek egymásra és a nehézkes **Affondatore** a sikertelen két döfő kísérlet után az **SMS Kaiser**-től két oldallöveg sortüzet kapott, így egyelőre békét hagyott neki. Ekkor, viszont az **Affondatore** fő lövegei közül is legalább egy eltalálta az **SMS Kaiser**-t, és megölte 6 tengerészét, tönkretette az iránytűt és a távíró állomást és legalább egy löveget. Egyes vélemények szerint az **Affondatore** nem akarta meglékelni az **SMS Kaiser**-t, mert attól tartott, hogy a hosszú víz alatti orrésze letörik.[291]

Az **SMS Kaiser** azonban alig hogy lerázta nyakáról az **Affondatore** vértest, már teljes erővel maga ellen látta jönni a **Re di Portugallo** vértest a Ribotti hajóosztályából. Az SMS Kaiser még kitérhetett volna, de ekkor a Re di Portugallo döfése okvetlenül elsüllyesztette volna az SMS Kaiser mögött küzdő **SMS Elisabeth** és **SMS Friedrich** hajókat. Az **SMS Kaiser** tehát, hogy a **Re di Portugallo**-t megállítsa, egy hirtelen fordulattal maga intézett döfő támadást a Re di Portugallo oldala ellen 11 óra körül. Ez az utolsó pillanatban kitört, de úgy, hogy a két hajó még súrolta egymást. Az SMS Kaiser-nek e kétségbeesett művelete közben mindkét hajó súlyos sérüléseket szenvedett. A **Re di Portogallo**-t irtózatos golyózáporral borították el az **SMS Kaiser**-ről, melynek legénységére a lökés és az ágyúzás hatalmas támadás benyomását tette. Az erős olasz páncélosnak természetesen a lökés semmit sem ártott. Az ütközés hatására az **SMS Kaiser**, Ferenc Józsefet ábrázoló orrdísze a **Re di Portogallo** fedélzetére esett.

A **Re di Portugallo** oldalt hajtott és távozott, de az **SMS Kaiser** még mindig üldözte. A hajóhidat a **Re di Portugallo** sparneltűzzel árasztotta el. Ekkor azonban az előbbi összeütközés folytán az **SMS Kaiser** elkorhadt főárbóca letört és oly szerencsétlenül esett a hajó kéményére, hogy a hajógép működését korlátozta, **és a lezuhanó vitorlázat lángralobbant. A halálosan megsebesült Proch tengerészzászlós a főárboc kosarából a fedélzetre zuhant. A következő pillanatban már olasz gránátok tüze dörömbölt a bajbajutott fahajón, találatok érték a kormányt és a gépházat, így az SMS Kaiser kénytelen volt kiállni a csatasorból.**

[290] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[291] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866



A „Kaiser" sorhajó megtámadja a „Ré di Portogallót"

A **Re di Portugallo** döfő támadásra fordult az **SMS Kaiser** ellen, de annak kéményéből kiömlő füst, befedte a látóhatárt, így a két hajó szem elől tévesztette egymást.

Mindazáltal ép egy új vértes ellen akart indulni (talán a **Maria Pia** ellen) az **SMS Kaiser**, midőn két lövedék oly szerencsétlenül érte, hogy az egyik üteg egész szakasza leszereltetett, a gőzgép egyik csöve elromboltatott, egy üteg osztályparancsnoka elesett, végül a hajó oldala kigyulladt és égni kezdett. Az egyik ágyús csónakját le is eresztette, hogy ha elsüllyed, akkor az tudja menteni a túlélőket[292]. Közben a kormány is megsérült, és a tűz tovább terjedt, a hajó belátta harcképtelenségét és néhány vértezetlen hajótársa, valamint a néhány ágyúnaszád kíséretében a S. Giorgio kikötője felé vette az irányt.

A lángoló **SMS Kaiser**-t látva, az olaszok azt hitték, hogy menthetetlen és el fog süllyedni. Az égő sorhajó, még sikeresen verte vissza a **Maria Pia** páncélos támadását is. Az **SMS Kaiser** kötélzete is tüzet fogott és a tüzek miatt, csak lassú menetben tudott haladni. A **Maria Pia** lövegei szétrobbantották az **SMS Kaiser** egyik gőzcsövét, ideiglenesen kikapcsolták a kormányművet, és szörnyű kivégzést hajtottak végre a hátsó ütegében. Petz maga is könnyebben megsérült. Nagy nehezen kiszabadította hajóját a közelharcból, és elvágva a roncsokat, megküzdve az előre tomboló tűzzel.[293]

A visszavonuló SMS Kaiser sorhajót a többi fregatt (**SMS Novara**, **SMS Donau**, **SMS Erzherzog Friedrich**) fedezte. A vértesem elleni csatában az **SMS Novara** itt 47 találatot kapott és elesett ír származású parancsnoka Erik af Klint (Eric O'Klin) is, több tengerész mellett, míg sokan megsebesültek a hajó fedélzetén. Az **SMS Erzherzog Friedrich** egy súlyos találatot kapott a vízvonala alatt. Az **SMS Fürst Felix Schwarzenberg**-est pedig szétlőtték és égve sodródott a tengeren egy ideig. A hajó a csata során 286 lövést adott le, és kilenc találatot kapott, a legénység két tagja megsebesült. [294]
Az **SMS Adria** a lissai csatában 221 lövést adtak le, míg a fregatt 27 lövést kapott, elesett 2 fő, 3 pedig súlyosan megsérült, és 2 könnyebben megsérült volt. Az **SMS Adria** kigyulladt és nagy nehezen lehetett a lőporkamrát a felrobbanástól megóvni.

Az **SMS Kaiser** alig bírta a kitört tüzet oltani, mikor hirtelen újra oldalában termett az Affondatore, mely előbb szenvedett sérülését már kijavította és 3-szor tett újabb kísérletet, hogy öklelő sarkantyújával az **SMS Kaiser**-t megrohanja; de az **SMS Kaiser** maga is sűrű sortüzeléssel védekezett, és e küzdelmében a körülötte levő vértezetlen társaitól, később pedig az **SMS Don Juan** és **SMS Prinz Eugen** vértesektől hathatós támogatást nyert. Ez utóbbi két osztrák vértes hajó az **SMS Kaiser** segítségére sietett, miután a centrumban a csata már eldőlt. Az **Affondatore** egy-egy támadáshoz való fordulatához 8 – 9 percre volt szükség. Közben közeledett a **Re di Portogallo**, de ezt az **SMS Kaiser** lerázta.

[292] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[293] https://www.lingq.com/en/learn-english-online/courses/113460/lissa-1866-315834/
[294] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php

Az SMS Kaiser elkerüli az Affondatore támadását, miközben a Re di Portogallo támadja[295]

Az Affondatore a 3-ik rohamnál már 1 kábelnyira volt, mikor hirtelen (állítólag a kormányos félreértése folytán) jobbra elfordult, és roncsolt horgonyokkal az olasz vértezetlen hajóraj felé távozott; útközben még az **SMS Don Juan** vértesnek egy 300 fontos lövedéket fúrt oldalába, mely sok kárt okozott. Az **SMS Kaiser** csak most juthatott háborítatlanul a lissai kikötőbe; míg a kíséretében levő többi vértezetlen hajók, a parancsnok «Gyülekező» jelére 12.10-kor a vértes osztály felé tartottak, és ezzel, mely a vértezetlenek felé tartott, útközben egyesültek.

[296]

A tenger nagyon hánykódott s ezzel megnehezítette a pontos célzást. Viszonylag kevesebb dolguk akadt az osztrák ágyúnaszádoknak. Minthogy az olasz páncélosok hatalmasabb ellenséggel is mérkőzhettek, nem sok ügyet vetettek az ellenséges ágyúnaszádokra, amelyeknek árbocai mellett csak elvétve fütyült el egy-egy golyó. Azonban ezek mégis kitűnő szolgálatot tettek azzal, hogy ingerelték, körülrajzották s jól irányzott lövésekkel pusztították az ellenséget. Ha az ágyúnaszádokkal nem is tehettek kárt a páncélos óriásokban, de foglalkoztatták, nyugtalanították azokat s ezzel a nagyobb osztrák hajókról elhárították a veszedelmet.

[295] https://warfarehistorynetwork.com/article/ironclad-clash-at-lissa/
[296] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php

Albini azzal igazolta magát, hogy Persano 1866.07.15-én kiadott utasítása szerint, a fahajóknak a páncélosok mögött háromezer méter távolságban kellett állniuk s ha a csatába szólítanák őket, akkor a páncélosok mögött második csatavonalban kell sorakozniuk. Ez a parancs, valamint végrehajtása arra vallanak, hogy az olasz flottában nem volt meg az a szellem, amely Tegetthoff-ot és tengerészet lelkesítette.
Albini viselkedése nagyban hasonlított Emmanuel de Grouchy marsall Waterloo-nál tanúsított viselkedéséhez.

Az - az ellenállás, amelyet Petz a három ellenséges páncélos (**Re di Portogallo**, **Maria Pia**, **Varese**) ellen kifejtett, az egész háború legérdekesebb eseményei közé tartozik, már csak azért is, mert az **Affondatore** is csatlakozott a három olasz hajóhoz.

Mindazáltal a döntő összecsapás nem az **SMS Kaiser** körül zajlott le. Mialatt az osztrák vértezetlen hajóosztály (II. kötelék feltehetően 4 egysége) az olasz páncélos hajóraj végével küzdött, ennek éle túlrohant az osztrák csatasoron, míg az osztrák vértes osztály élével az olasz hajóraj közepére bukkant.

Tegetthoff ügyes manőverezése következtében a centrumban négy osztrák páncélos tűzhetett össze (**SMS Ferdinand Max**, **SMS Drache**, **SMS Don Juan**, **SMS Salamander**) három olasz páncélossal (**Re d'Italia**, **Palestro**, **S. Martino**). Később az **SMS Kaiser Max**, is csatlakozott az itteni harcokhoz. Tehát, végül 5:3-hoz lett az arány az osztrák hajók javára.
(Más forrás 7:+-ról ír, mert az **Affondatore** nem avatkozott be. Ha beszáll, akkor 7:4 lett volna az arány.[297]) Szerintem a centrumban 5:3 arány volt valójában Tegetthoff javára.
Az **SMS Salamander**-t csak szilánkok találták el a csata során. Az itteni harcok során az **SMS Salamander** megpróbált ütközéssel elsüllyeszteni egy beazonosíthatatlan olasz páncélost, de nem járt sikerrel.

Az osztrák tengernagyi hajó, **SMS Ferdinand Max**, két ellenséges vértesnek neki rohant (elsőnek a **Re d'Italia**-t találta el rosszszögben), de a döfés rézsútosan érvén a hajókat, nagyobb kárt nem tett; csak a 2-ik hajóval (**Palestro**) való összeütközés közben az olasz hajó a lökés folytán árbocát vesztette, mely akként esett az **SMS Ferdinand Max** elejére, hogy az árbocon lengő óriási háromszínű olasz nemzeti zászló, melyet az osztrák kormányos hamarjában megkötött, a két hajó elválása után diadaljelvény gyanánt az **SMS Ferdinand Max**-on maradt.
Más forrás szerint a **Re d' Italia**-val ütközött rossz szögben az **SMS Ferdinand Max**, és annak zászlója esett az osztrák hajóra. Tegetthoff admirális felkiáltott: "Ki szerzi meg a zászlót?", amit Nikola Karković (Nicolo Carcovich) horvát altiszt, negyedmester tűz alatt megragadott és megszerzett.[298] „Ugyanekkor találja a Ferdinand Maxot egy 300 fontos löveg, amely Tegetthoff kabinjának a falát tépi át, de anélkül, hogy felrobbanna, ott marad ágya előtt."[299]

Közben ágyútűzzel szétlőtte a **Palestro**-t az **SMS Ferdinand Max**. Ezért az olasz Alfredo Cappelini kapitány hajójával kiállt a csatasorból. Egy lövedék áttörte a védtelen fatatot, és felgyújtotta az ottani helységet. Mivel a lángok a lőszerraktár közelében terjedtek el, a Palestro kivált a csatasorból, a tűz elhárítása érdekében.

Az **SMS Ferdinand Max** az olasz **Re d'Italia**-t amit még mindig tengernagyi hajónak tartott, támadta különösen hevesen. A **Palestro** segítségére akart jönni a **Re d'Italia**-nak, de két más osztrák vértes (**SMS Kaiser Max** –szerintem inkább testvérhajója az **SMS Don Juan** lehetet-, **SMS Drache**,) útját állta és harc közben felgyújtotta. A **Palestro**-t a parancsnoki hídnál érte találat, a lőporkamra közelében. A becsapódó tüzes golyó felgyújtotta, úgy hogy a **Palestro** csakhamar félre vonult és kiállt a csatarendből. Páncélozott részeiben nem tudtak kárt tenni az osztrák lövedékek, de felső traktusa lángra kapott. Súlyosbította a helyzetet, hogy a hajó fedélközében, a tatrészen szabálytalanul húsz tonna szenet raktároztak el. Miután a szén lángra kapott, csak idő kérdése volt a katasztrófa. Osztrák páncélosok több

[297] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[298] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[299] Friss Ujság, 11. évfolyam, 1906-07-21 / 201. szám

ízben próbáltak meg támadást intézni a lángokban álló hajó ellen, de az ekkor még a közelben tartózkodó Affondatore ezt mindig megakadályozta.[300] Persano a **Governolo**-t küldte a **Palestro** segítségére, de a hajó parancsnoka elutasította a segítséget és a legénység nem hagyta el az égő hajót.[301]

Ez után az **Ancona** és az **SMS Ferdinand Max** került egymáshoz közel és a két hajó oldalukat szinte súrolva ment el egymás mellett. Furcsa mód, egyik hajó sem találta ekkor el a másikat a nagy sietségben.[302]

Az olasz **San Martino** az osztrák **SMS Don Juan** és az **SMS Kaiser Max** –de van aki ide is az **SMS Drache**-t írja- vértesek által volt elfoglalva. A két osztrák vértes hajó, az **SMS Don Juan** és társa felgyújtotta a **San Martino**-t, mivel az két gránáttalálatot kapott a hajó faránál, így átmenetileg ki kellett állnia az ütközetből.

Közben a **Re d'Italia** magára maradt a kormányának sérülése miatt – amit az osztrák tüzérség rongált meg - kétségbeesett erőfeszítéseket tett a menekülésre. Egy hajócsavarral viszont erre kevés esélye volt, mivel lényegében csak egy íven tudott előre és hátra mozogni.
A centrumhoz visszatérő **SMS Kaiser Max** eltalálta az égő **Palestro**-t (15 lövést adott le rá) és lőtte a **Re D'Italia**-t. Ez utóbbi viszont eltalálta az **SMS Kaiser Max kéményét és megrongálta a kötélzetét is**. Ez után az **SMS Kaiser Max**, már nem támadta tovább az olasz zászlóshajót.

A hajók nagyon hasonlítottak egymásra, illetve volt, hogy az ellenfelek nem is tudták, hogy melyik hajóval ütköznek épp meg. Tegettfoff sem tudta a csata végéig, hogy a **Re d'Italia**-t süllyesztette el. Azt tudjuk, hogy a centrumban kezdetben 4 osztrák páncélos harcolt. És azt is tudjuk, hogy Vacca hajóit 3 osztrák páncélos támadta. Logikus lett volna, hogy az ék jobb oszlopa jobb, a bal pedig balra fordul. De a leírások szerint a hajók összekeveredhettek és rendezetlenül fordultak az áttörés után, vagy talán még előbb. A centrumban a csata egymás körüli keringővé vált, és egy – egy újabb támadás között, akár 10 perc is eltelhetett. Úgy tűnik, hogy a Vacca-t üldöző hajók közül is legalább egy visszatért, feltehetőleg az **SMS Kaiser Max**, a centrumban történő csatához, bár nem tudni, mikor ért vissza. Épp így bizonytalan, hogy az **SMS Drache**, melyik olasz vértessel ütközött meg. Egyes források szerint az **SMS Salamander** Vacca hajóit lőtte távolról, de ugyan akkor nem lehetett jelen a centrum kezdeti harcainál is.

Tegetthoff az **SMS Ferdinand Max** vértesről észrevette a **Re d'Italia**-nak bizonytalan mozgását és nekitámadott. Ebben nagy segítségére volt az **SMS Ferdinand Max** parancsnoka, Maximilian von Sterneck, aki a jobb kilátás érdekében a tatárboc bal oldali csarnokkötélzetéről irányította hajóját, észrevette a füstből előttük néhány száz méterre kibukkanó olasz hajót, és rohamot vezényelt. Az olasz hajók szürke festése kiütközött a fekete lőporfüstből. A **Re d'Italia** eleinte tüzeléssel akarta magától távol tartani az ellenséget. De az **SMS Ferdinand Max**, Steineck sorhajókapitánytól irányítva feltartóztathatlanul rohant a **Re d'Italia** felé.
Az még egy kétségbeesett kísérletet tett egy előre mozdulattal, az ütközés elől kitérni, majd midőn roncsolt kormányával előre nem haladhatott, oldalmozdulatot pedig egyáltalában nem tehetett, hátrafelé akart menekülni. De épen azon pillanatban, midőn a két ellenirányú erőkifejtés folytán a hajó egy pillanatig mintha mozdulatlanul állott volna.- d. e. 11 óra 20 perc volt (máshol 11,30 szerepel), — az **SMS Ferdinand Max** 4500 tonnás tömegével ellenfelének baloldalába döfte gyilkos sarkantyúját. A döfés közel a gépházhoz érte a vértest; keresztül hatolt az acél vértezeten, a fabélésen, recsegve, ropogva zúzott össze bordát, kapcsot, és 137 négyzet lábnyi léket fúrt a hajón. (Ekkor állítólag 11,5 csomóval támadott.[303]) A sarkantyú maga 6,1 (2 m) lábnyira fúródott az ellenség testébe és csak az **SMS Ferdinand Max** gépének hátraműködésének köszönhető, hogy az **SMS Ferdinand Max** maga magát a halálosan megsebzett ellenséges hajó oldalbordái közül kiszabadíthatta. A lökés oly erős volt, hogy az **SMS Ferdinand Max** belsejében mindenki lerogyott. „Tegetthoffot. Mikor az ellenfél oldalának rohan a Ferdinand Max, a gőzgép üstjei túl vannak fűtve: attól a rettenetes rázkódástól, amit az összeütközés

[300] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem
[301] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[302] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[303] Pesti Hírlap, 5. évfolyam,1883-11-21 / 321. szám

perezében kap a hajó, minden kazánnak szét kell robbania. Tegetthoff mégis rászánta magát e merész maneuvrere s a mérnököknek nem lett igazuk. A siker pillanatában egy hajóskapitány rögtön lefutott a gépkamarába s azzal a hírrel tért vissza, hogy semmi baj sem történt odaalant. Én az árboczkötélhágcsón voltam, felelt az admirál (Steineck), ott nem éreztem semmi lökést csak a sikerítő recsegést, ropogást hallottam, hanem akik a hajó fedélzetén a taszítás tengelyébe estek, azok egyszerre tíz lépésnyire repültek előre a levegőben, mintha kikapták volna alóluk a hajót….. Milyen sérülése lett a hajónak? Anynyi lett, hogy a hajó orrán és fenekélén összerótt pánczélpalánkok tenyérnyi szélességben szélylyel nyíltak, úgy, hogy második hajófutási rohamra nem vállalkozhatott volna. Ezen okulva, most már a pánczélpalánkokat másként róják össze, hogy legközelebb az összecsapásnál szét ne nyílhassanak."[304]

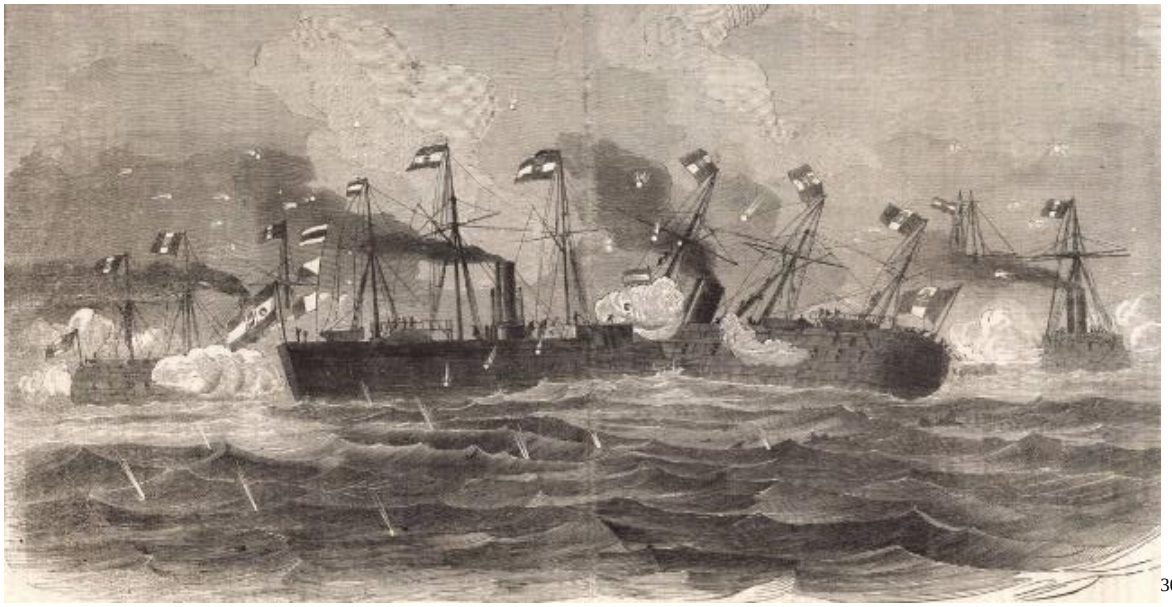
A **Re d'Italia** először jobb oldalt fordult és a fara felé lesüllyedt, azután a léken át betóduló víz ellenkező oldalra billentette. Majd farral hátrafelé a vízbe merülve azonnal süllyedni kezdett. Ebben a halálos vergődésben a hajó orra magasan kiemelkedett a vízből úgy, hogy egy közeli osztrák hajó kapitánya felkiáltott: „Milyen szép fedélzet!"
Iszonyatos látvány volt, midőn hirtelen a **Re d'Italia** egész fedélzete megnépesedett, — a derék legénység még elsütötte utolsó össztüzét, — most zúgva felágaskodott az ércszörnyeteg, — az emberek már elmerültek, — még fennen lobog a háromszínű lobogó, — még egy hullámcsapás, — és az egész hajó a feneketlen mélységbe sülyedt.

Fao di Bruno kapitány attól tartva, hogy az ellenség hajóját elfoghatja, a hajófenékről a fedélzetre parancsolta embereit. Kezeit tördelve rohant elő a legénység. Zavar támadt mindenütt. Látva, hogy elsüllyednek, többen hátra futottak, hogy a lobogót letépjék. A boldogtalanoknak azonban útját állotta két vitéz tiszt: Razetti és Del Santo, és szándékukban megakadályozták őket. Azok beszélték el utóbb, akik megmenekültek, hogy Fao di Bruno kapitány, amidőn látta, hogy hajója elveszett, revolverét homlokának szegezte és agyonlőtte magát. Minthogy a víz a hajó baloldalán özönlött be, a túlsó oldalról, hogy meneküljenek, az emberek a tengerbe ugrottak. Aki a lékes oldalon volt, az a borzasztó örvénybe fulladt. Hirtelen, a halálos döfés után alig három perccel, **11,23 perckor**, elsüllyedt a hajó, farával bukva alá a lucskos sírba. Az olaszok csak azzal vigasztalódtak valamennyire, hogy a hajó legénysége az ütközés után is bátran lövöldözött a fedélzetről s az árbocokról s hogy a midőn a Re d'Italia eltűnt szemük elől, árbocán ott lengett még a háromszínű zászló.

Az olasz legénység hősiesen küzdött, és közvetlenül az ütközés előtt eldördült puskasortűz súlyosan megsebesítette Tegetthoff szárnysegédjét, Minutillo sorhajóhadnagyot. Az ütközés után az olasz hajón Faa di Bruno sorhajókapitány, a hajó parancsnoka, be akarta vonni a hadilobogót, hogy ne jusson az osztrákok kezére. Razzetti kadét, aki a csata hevében valószínűleg félreértette parancsnoka szándékát, a saját testével őrizte a lobogókötelet és a zászlóval együtt zuhant a hullámsírba. Boggio olasz képviselő, aki politikus vendégi minőségben vett részt a lissai inváziós kísérletben, pisztollyal a kezében harcolt az utolsó pillanatig. A hős parancsnok, Faa di Bruno kijelentette, hogy a parancsnoknak kötelessége, hogy a hajójával haljon meg, és az utolsó pillanatban a süllyedő hajója hídján főbe lőtte magát, a főgépésze pedig még akkor is tüzelt az utolsó működőképes ágyúval, amikor a hajó felett már átcsaptak a hullámok. A Ré d'Italia katasztrófájánál 27 olasz tiszt és 364 főnyi legénység vesztette életét.[305]

Ezekben a pillanatokban a **SMS Ferdinand Max**-on előbb néma csönd volt, azután kitört a győzelem viharos hurrája. Az örvényben hajódongák, árboc-töredékek tűntek föl, rajtuk boldogtalan emberek küzdöttek a hullámokkal.

[304] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-06 / 1474. szám (A cikk szerzője Jókai Mór)
[305] https://kriegsmarine.hu/hk/va00703.html



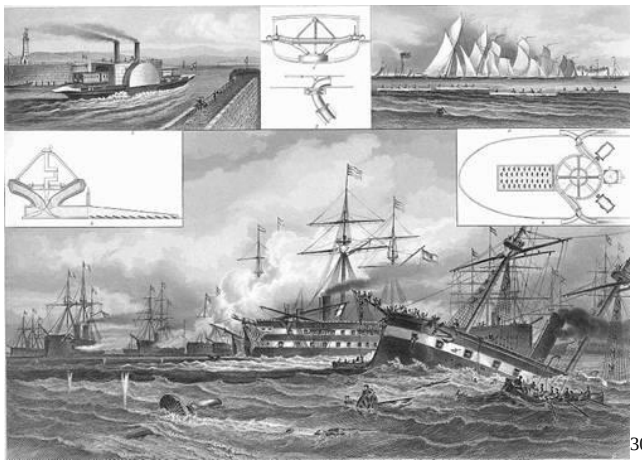
[306]

Steineck az első két kosolási kísérletnél a becsapódás előtt az **SMS Ferdinand Max** hajtóműveit leállíttatta, de azt tapasztalta, hogy úgy nem ért el kellő eredményt. Így mikor ismét a **Re d'Italia**-ra támadt, teljes sebességgel és motorerővel haladt. Így viszont kockáztatta, hogy a két hajó nem tud időben szétválni, mert az **SMS Ferdinand Max** túl mélyen hatol ellenfele oldalába, és a hátramenetre kapcsolt gépe nem tudja kihúzni a hajó orrát. Amint az öklelés megtörtént, az **SMS Ferdinand Max** gépét hátramenetbe kapcsolták. Lassan, de készséggel engedelmeskedett a gép az újabb parancsnak s a hajó idejében vonta ki orrát az átdöfött ellenség törzséből.
Egyes beszámolók szerint a **Re d'Italia** mozgását a **Palestro** és a **San Martino** támadásától visszatérő osztrák vértesek is akadályozták, illetve, lehet, hogy az **SMS Kaiser Max** is ekkor támadta meg.

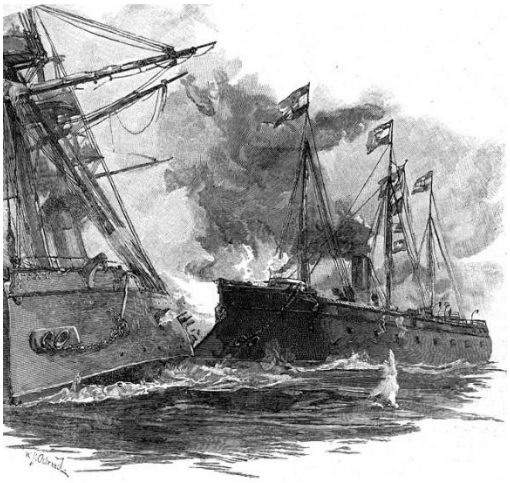
Az **SMS Ferdinand Max** az iszonyú lökéstől aránylag keveset szenvedett és első dolga volt, utolsó sértetlen csónakját vízrebocsátani és a halállal küszködő ellenséges személyzet mentésére gondolni. Sajnos, hogy ez emberséges cselekedetet épen az ellenség többi hajóinak magatartása miatt nagyrészt meghiúsult. Az olasz vértesek a **Re d'Italia** elsüllyedése után azonnal az **SMS Ferdinand Max** ellen fordultak. Az egyik megpróbált nekiütközni az **SMS Ferdinand Max**-nak, de azt Maximilian Daubblebsky von Sterneck kimanőverezte, majd egy másik olasz vértes, csak tüzeléssel támadott és más kárt nem tett, mint hogy a mentő munkálatokat megakadályozta.

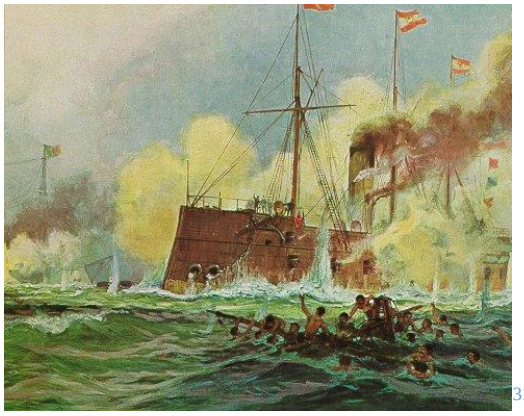
[306] Vasárnapi Ujság –1866-09-16 / 37. szám / A lissai tengeri csata (képpel) 443. oldal / Történelem; régiségek és rokon tárgyak

„Közben a „**Ferdinánd Max**” veszélyben forgott, hogy egy olasz páncélos hajó megrohanja, Barry Alfréd, a „**Prinz Eugen**“ kapitánya azonban észrevette az ellenség szándékát és útjába állt.[307]”


308

Az **SMS Ferdinand Max** kosoló manővere után az **Ancona** rohamának volt kitéve. De az **Ancona** sortüze befulladt, vagy egyik lövegébe se tettek lőport. Az Ancona kapitánya később arról számolt be, hogy torkolattöltőit tele voltak lőportöltetekkel, mielőtt a tüzéreknek megmondták volna, hogy vas- vagy acéllövést töltsenek be. A csata káoszában a tűzérei néha lövedékek hozzáadása nélkül lőttek.[309]




310

A közelharc során az olaszok nem egyszer kartácsot használtak a páncélozott hajóoldalfalak ellen, melyekről természetesen hatástalanul leperegtek, sőt zavarodottságukban vaktöltéssel is ágyúztak.[311]

[307] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-11-28 / 328. szám
[308] https://mateinfo.hu/oldmate/navy-lissa.htm
[309] https://warfarehistorynetwork.com/article/ironclad-clash-at-lissa/
[310] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php
[311] Lukinich Imre - Markó Árpád (szerk.)**:** Sorsdöntő csaták 2. (Budapest, 1943Lissa

A katasztrófa (**Re d'Italia**) közelében levő más osztrák hajók is, melyek a mentésre elősietve, e helyett a rájuk törő ellenséges hajókkal kellett harcra kelniük, így még heves viaskodás fejlődött a **Re di Portugallo** és több osztrák vértezetlen hajó között.

A másik támadót (talán a **Re di Portugallo**) a **SMS Ferdinand Max** szorult helyzetét figyelő **SMS Prinz Eugen** osztrák páncélos gyors közbelépése és ellentámadása tette ártalmatlanná. Az olasz páncélos a váratlan támadás következtében kénytelen volt kitérő mozdulattal kikerülni ellenfelét, de ennek folytán kitűzött célját is eltévesztette. Az **SMS Prinz Eugen** azonban oldalágyúinak összpontosított tüzével végig söpörte a közvetlen közelségébe jutott ellenfelét és a harc a pillanatnyi szünet után változatlan hevességgel tombolt tovább.[312]

Midőn pedig több olasz vértes hajó szorongatott társuknak segítségére jött, több olasz hajó egymásba ütközött, egymást sértették és csakhamar a rendetlen viaskodásból visszavonultak.

A **Regina Maria Pia** összeütközött a **San Martino**-val és megrongálta annak az orrát. A **San Martino**-t pedig nekilökte a **Varese**-nek, miközben **Re d'Italia** hajótöröttjeit mentették. Az **Ancona** pedig összeütközött a **Varese**-vel.

A **Ré d'Italia** elsüllyedésekor 391-en vesztek a tengerbe, köztük a hajó parancsnoka, és 167- en menekültek meg.[313]

Ugyan is a **Re d'Italia** elsüllyedése után, szinte minden olasz vérteshajó bekapcsolódott a centrumban zajló küzdelembe. Ekkora az osztrák fa fregattok már kiváltak innét.
Ekkor a **Regina Maria Pia** (Augusto Riboty Caretto márkija parancsnoksága alatt) vette át a kezdeményezést.
Az **SMS Prinz Eugen** s az olasz **Regina Maria Pia** szorosan egymás mellett zúgtak el, miután az osztrák hajó az olasz hajó lökése elől szerencsésen kitért. Midőn elhaladtak egymás mellett, a két hajó olyan közel került egymáshoz, hogy Barry, az osztrák kapitány, az ellenséges kapitánynak, del Caretto marchese (márki)-nek a szemébe nézhetett. Barry már a revolveréhez is kapott, de aztán mást gondolt s lovagiasan köszöntötte az olasz kapitányt, amit az hasonló udvariassággal viszonzott.
Az olasz hajók sorozatos ütközései őket a csata abbahagyására kényszerítette.

Déli **12 óra 10 perckor** a vértesek küzdelmének vége volt. Tegetthoff hajóján a tengernagyi lobogó «Gyülekező»-t jelzett.

Míg a centrumban dúlt a csata, addig az **Affondatore** az **SMS Kaiser**-t üldözte, ami bemenekült a S. George kikötőbe. Néhány osztrák ágyúnaszád, hogy a menekülő sorhajót fedezze, bátran körül fogta az Affondatore-t, ez a zúzóhajó azonban annyiba vette a támadást, mint az ölyv, ha verebek üldözik. Ahogy azt korábban írtam, az **Affondatore** víz alatt járó sarkantyúját még egyszer nekiszögezte az **SMS Kaiser**-nek, hogy oldalát átdöfje; az hajósortűzzel derekasan védekezett, amidőn a döntő pillanatban Persano, környezete nagy bámulatára, szándékáról lemondott. Marini kapitány az ütközésre már kiadta a parancsot, amikor a tengernagy az **SMS Kaiser** üldözését abba hagyatta. Persano később azzal védekezett, hogy ő helyesen rendelkezett, hogy az ütközés megtörténjék, de a kormány nem engedelmeskedett. Állítását azonban nem igazolta környezetének vallomása. Valószínűen nem bízott a nehezen forduló hajójában, nem bízott talán a sarkantyúban sem, amely oly hosszú volt, hogy könnyen eltörhetett. Tartott talán attól is, hogy a magas párkányú hajó süllyedése közben a lapos **Affondatore**-t is a víz alá nyomja és elsüllyeszti. E kislelkű aggodalmában még megerősítette az ágyúgolyók szakadatlan zápora, a mely hajója fedélzetét keresztül lyuggatta. Egy osztrák sortűz például megbénította a páncélos egyik lövegtornyát.
Az **SMS Kaiser 11,45-kor kivált a csatából** és égve a San Giorgo öböl felé vette az irányt.

[312] Lukinich Imre - Markó Árpád (szerk.)**:** Sorsdöntő csaták 2. (Budapest, 1943Lissa
[313] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem

Míg az osztrák hajóhad d. u. **1 órakor** egyesülve újra csatarendbe sorakozott (Tegetthoff 12,10-kor adta ki a gyülekezési parancsot) és esetleg új harcra készen állott, Persano, ki a Re d'Italia elsüllyedéséről még mit sem tudott, az **Affondatore**-n az Albini vértezetlen hajórajához sietett, mely az eddigi küzdelemben részt nem vett. Albini azt állítja, hogy 3-szor tett kísérletet a csata színhelyére jutni, de osztrák vértesek mindannyiszor útját állták.

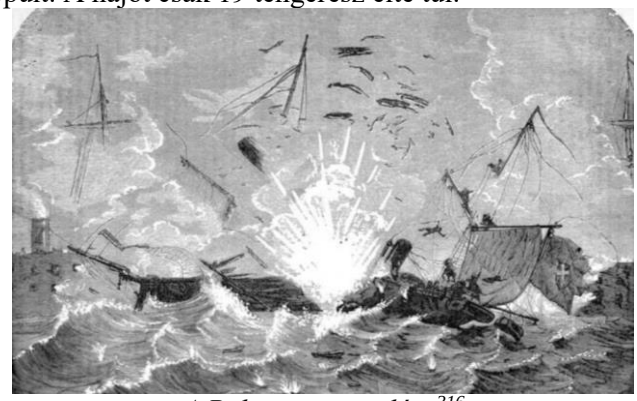
Egy óra magasságában Vacca ellentengernagy nyolc páncélossal lassan megindult Tegetthoff páncélosai felé, majd minden előzmény nélkül elfordult. Ekkor Vacca irányította a flottát, mert Persano még nem ért vissza a főerőkhöz. Negyed kettőkor a külön hajózó **Affondatoréről** Persano támadásra adott parancsot, de senki nem követte. Albini és Vacca is egyaránt megtagadta ezt a parancsot, amit Persano tárgyalásán is elismertek utóbb. Többek között, legénységük elfáradására hivatkoztak a lőszer és szénhiány miatt.[314]

Az Affondatore nagy távolságból leadott néhány lövést az osztrák hajó felé. Persano fél kettőkor a következő jelzést adta le: „A főparancsnok emlékezteti a flottát, hogy amelyik hajó nem harcol, az nincs a helyén", ám ennek sem volt foganatja. Persano ezt követően még két vonalban újra felsorakoztatta az olasz flottát, mintegy hét kilométerre az osztrák flottától, de a Palestro felrobbanása után letett minden további támadási szándékról.[315]

Persano értesült a Re d'Italia elsüllyedéséről, látta az égő Palestro félrevonulását, látta a S. Martino jeladását, mely szerint harcra képtelennek jelenti magát; hajórajával a Lissa és Busi (Iševo) szigetek közti csatornába vonult vissza, mire a csatának vége volt.
A **Formidabile**-ről és a **San Martino**-ról azt jelentették, hogy sérülések miatt ki kell válniuk a sorból. A **Varese** kazánjai felmondták a szolgálatot, vontatót kért. Persano visszafordult a flottájával Ancona felé, és az ütközet véget ért. A csata befejezéséhez az is hozzájárult, hogy az olaszoknak fogytán volt a szene és a lőszere.

Igen érdekes, hogy a **Terribile** páncélos korvett, nem avatkozott be az ütközetbe. A csata kezdetén Comisa előtt hajózott. Egyes források szerint távoli sortüzeket adott le, ami annyit tesz, hogy az ellenfél hajóitól 1500 – 2000 m-re lehetett. Mikor a páncélosok „kerülgetős kosviadala" megindult, simán odaérhetett volna az ütközet színhelyére.

Délutánra az osztrák hajók a S. Giorgio kikötőbe futottak be; először az ágyúnaszádok, utánuk a vértezetlenek, végül a vértesek; legutoljára teljes lobogódíszben a tengernagy lobogóshajója, mely a sziget védő őrsége és lakossága által lelkes örömriadással fogadtatott. **A csatának már 1/2 2-kor d. u. vége volt.** De utolsó befejezésül az osztrák hajóhad még egy iszonyatosságában nagyszerű jelenetet látott. Midőn az ágyúnaszádok Lissa felé a S. Giorgio kikötőbe haladtak, egy roppant dörgés rázkódtatta meg a nyílt tenger légkörét,— a győzők a robbanás felé néztek, — a **Palestro** égő olasz vértes felrobbanva levegőbe röpült. A hajót csak 19 tengerész élte túl.



A Palestro pusztulása[316]

[314] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php
[315] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem
[316] https://warfarehistorynetwork.com/article/ironclad-clash-at-lissa/

Az osztrák kötelék 15 órakkor kötött ki Lissa kikötőjébe. Tegettfoff a „Viva San Marco” szászlójellel köszönte meg a győzelmet a többségében velencei és horvát tengerészeknek. Meglepő módon Lissa kikötőjében olasz hajók is voltak, de ott a csata nem folytatódott.

Az SMS Erzherzog Ferdinand Max a csata során egyes források szerint az általa támadott 3 hajó közül kettőnek szerezte meg a lobogóját.[317]

A 1866.07.20. és 21. közötti éjjelen az osztrák hajóhad helyreállította a lissai csatában szenvedett sérüléseket és 21-én reggel a Kaiser sorhajó kivételével, új harcra kész volt. Azonban 21-dikén hajnalban jelentés érkezett, hogy az olasz hajóhad, miután 20-án estig még Lissa körül cirkált, éjjel 10 óra 30 perckor Lissa környékét elhagyta és Ancona felé indult.
A visszavonuló olasz hajókat kisebb osztrák egységek követték, így a kötelékek távolról ágyúzták egymást, eredmény nélkül.
Az olasz hajóhad valóban 21-én reggel Anconába érkezett. 21- én este az SMS Kaiser sorhajó is felkészült, mire az osztrák hajóhad este 11.15 órakor Lissa-tól elindult és Pola felé vett irányt. 22- én este a hajóhad újra a Fasanai révbe érkezett, teljes létszámmal, amint 19-én elindult vala. Csak a lissai csata győzelmi dicsősége lengett lobogódíszében.

Az olasz flotta Ancona-ban a csata után[318]

Veszteségek:
Osztrák részről meghalt 38, megsebesült 138 ember. Közülük 22 halott és 82 sebesült az SMS Kaiser fedélzetén. Továbbá 24 halott és 74 sebesült Lissa védői között.

A hajók aránylag nem nagy sérüléseket szenvedtek; legjobban megrongálva volt osztrák részen az SMS Kaiser sorhajó, melynek kijavítása 24 órát kívánt. A vértesek közül az SMS Ferdinand Max, a Re d’Italia agyondöfésekor, orrán, az SMS Don Juan pedig az Affondatore 300 fontos lövedékétől oldalán sérült meg. A vértezetlenek közül néhány hajó léket kapott, de a betódult víz a szivattyúkkal még el volt távolítható. Több hajón az űrlövedékek szétrobbanása folytán tűz támadt, azonban mindannyiszor idejekorán eloltatott.

Olasz részről mindenek előtt a Re d’Italia és a Palestro teljesen elveszett; a S. Martino a csata közben, a Formidabile még az előző napi ostrom alatt harcképtelenné vált; a többi vértesek közül a Re di

[317] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-07-25 / 176. szám
[318] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php

Portugallo szenvedett nagyobb sérülést, mikor az SMS Kaiser sorhajóval surlódva összeütközött; a Terribile vértes pedig, mely még reggel az Albini hajóosztályához csatlakozott és a tulajdonképpeni csatában részt nem vett, egészen sértetlen maradt.
A Re d'Italia-val 400, a Palestro-val 230 ember veszett el (máshol a 212 fős legénységből 23 túlélő szerepel); a többi hajókon a csata napján csak 5 ember halt meg, és 39 megsebesült. Az elsüllyedt Re d'Italia 600 főnyi állományából 168 ember a különféle hajók által mentetett meg, míg 18-an úszva Lissa szigetére menekültek. Máshol az szerepel, hogy 391-en vesztek a tengerbe, köztük a hajó parancsnoka, és 167 fő menekült meg.
Ezek mellett volt még 40 sebesült és 186 fő fogságba esett.[319]

Más forrás szerint elesett: 38 tiszt ás 574 tengerész, megsebesült: 4 tiszt és 32-36 tengerész.

Megjegyzendő, hogy a nagyhírű koshajó az Affondatore, később 1866.08.06-án, a lissai csatában szenvedett sérülés folytán az anconai rév előtt elsüllyedt.

[320]

Érdekességek a csata kapcsán:
Albini vértezetlen hajóosztálya és mellette a Terribile vértest, melyek a csatatéren jelen voltak, de a csata eldöntésében semmiképen közre nem működtek, nagy veszteség volt az olaszoknak. Hogy pedig milyen erőtényezőt képviselt e tétlen hajóraj, megítélhető abból, hogy az egy vértesből és 10 vértezetlen hadihajóból állott, melyek összesen megközelítőleg 400 ágyút vontak el a döntés színhelyéről.

Persano admirális utóbb arra panaszkodott, hogy piemonti és nápolyi beosztottjai szándékosan hagyták cserben a csata során,

A csata egyes mozzanataiban az ellenséges hajók úgy össze vissza voltak keveredve, hogy a nagy füst miatt a barát és ellenség csak az által ismerték meg egymást, hogy az osztrák hajók feketére, az olaszok szürkére voltak festve.

A tüzelési rendszerben igen hatásosnak bizonyult Tegetthoff-nak azon rendelkezése, hogy a hajók igyekezzenek az egy oldalban levő összes lövegekkel egyszerre össz sortüzet adni. Ezen tömeges lövegsortűz pótolta az osztrák tüzérség gyengébb méreteit. Az olaszoknál az egyes tűz volt az uralkodó, igaz oly hatalmas űrméretekkel (300 font), hogy ha egy ily lövedék talált, hatása pusztító volt. E tüzelési rendszernek tulajdonítható, hogy az olasz hajóhad állítólag Lissa-nál a Re d'Italia és Palestro nélkül (melyekre vonatkozólag adatok nincsenek) összesen csak 1452 lövést, a híres Affondatore az egész csata napján csak 11 lövést tett, míg az osztrák hajóhad összesen 4300 lövedéket lőtt el. Ebben része van annak is, hogy az olasz hajóhadból 11—12 hajó 400 ágyúval a csatában tényleg részt nem vett. Továbbá,

[319] https://www.valka.cz/11629-Bitva-u-Visu-20-7-1866
[320] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/the-battle-of-lissa-1866.php

hogy lőszerük javát már ellőtték Lissa ostroma során 18-án és 19-dikén. Az olasz hajóhad e két napon 35,000 lövedéket röpített a szigetre; e lövedékek összesen 24,000 mázsa ércet képviselnek.[321]

A csata másnapján Ferenc József Tegetthoff-ot altengernaggyá léptette elő, később a Mária Terézia Rendet adományozta neki. A csatát követően 243 tiszt és 432 altiszt és tengerész kapott valamilyen kitüntetést. A kitüntetések ellenére Tegetthoff tudta, hogy a győzelmet jórészt a szerencsének köszönhette, miként Lutteroth bárónőnek két nappal a csata után írta: „Az egész egy káosz volt, melye a szó legteljesebb értelmében [...] csoda, hogy egyetlen hajót sem vesztettünk.”[322]

A csata után az olaszok lefokozták Persano tengernagyot és Giovannbattista Conte Albini tengernagyot is elbocsátották a flottától. Vacca admirálist, idős korára való tekintettel pedig nyugdíjazták. Tegetthoff viszont megkapta a Mária Terézia Rendet.

Az olasz tüzérség teljesítménye példátlanul gyengének bizonyult. Egyetlen gránát sem ütötte át a császári hajók páncélzatát, sőt még horpadás is alig látszott rajtuk. Kizárólag a fatestű **Kaiser** szenvedett súlyos sérüléseket, ugyanis több páncélossal is harcba keveredett. A **Kaiser** harci szelleme éles ellentétben állt Albini és fahajói gyávaságával, hiszen azok egyszerűen megtagadták a részvételt az ütközetben.

Az alábbi, és valószínűleg hiányos névsor, mely az 1866-os hadrend és személyzeti névjegyzék alapján készült, jól mutatja, hogy milyen fontos beosztásokban harcoltak már akkor is magyar tengerészek az Adrián:

Máriássy Mihály sorhajóhadnagy (Habsburg),
Horváth Ferenc tengerészkáplán (Habsburg),
Barta Vilmos zászlós (Prinz Eugen),
Füredi Rezső gépész (Prinz Eugen),
Herczeg Hermann tengerészhadnagy (Salamander),
Kalmár Sándor sorhajóhadnagy (Novara),
Barta János II. osztályú sebészorvos (Adria),
Lévay Jakab zászlós (Erzherzog Friedrich),
Patay István zászlós (Erzherzog Friedrich),
gyulai Gaál Jenő sorhajóhadnagy (Vellebich),
dr. Fejér Ede korvettorvos (Dalmat),
Dőry Vilmos zászlós (Andreas Hofer),
Kopics Alajos I. osztályú sebészorvos (Kerka),
Janka Ambrus korvettorvos (Erzherzog Friedrich),
Andréka Alajos sorhajóhadnagy (Adria).[323]

Ahogy esteledett, Tegetthoff hajói Pola felé vették az irányt.
Az SMS Erzherzog Ferdinand Max 156 lövedéket lőtt ki a csata során.

[321] Szécsi Mór: Az osztrák – olasz háború 1866-ben, Budapest, 1893, Magyar Hadtörténelmi Könyvtár, Magyar Tudományos Akadémia Hadtudományi Bizottsága
[322] Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.), Honvédségi Szemle,2016/5. Hadtörténelem
[323] https://mateinfo.hu/oldmate/navy-lissa.htm

Persano tengernagy

Tegetthoff tengernagy[324]

„A „Hon“ magántársürgönyei. Bécs, júl. 21. (Hivatalos.) Tegnap délelőtt a 23 hajóból álló olasz hajóhad, közöttük „Affondatore“ kishajó és 12 pánczélos fregate, az osztrák hajóraj által Tegetthoff alatt Lissánál megtámadtatott. A mai harcz folytán egy nagy olasz, pánczélos fregatté „Ferdinand Miksa“ osztrák pánczélos fregatte lövései által elsülyesztetett, más két olasz pánczélos fregatte-ról senki sem menekült meg. „Kaiser“ osztrák sorhajó, 4 olasz pánczélos hajó által körülvéve, egyet elüttetett, s a többit visszanyomta; ez alkalommal elvesztvén a hajó orrán és elején levő árboczokat, 22 halottat és 82 sebesültet. Az osztrák hajóraj teljesen csataképes, sérülései igen csekélyek. Több órai harcz után az olasz hajóhad visszanyomatott és üldöztetik. Lissa tökéletesen fel van mentve.”[325]

A csata után az osztrák flotta Pola kikötőjébe tért vissza. Tegetthoff hajói az Adriai-tenger északi vizein cirkáltak, várva egy esetleges olasz támadásra. Az olasz hajók viszont egyszer sem futottak ki. 1866.08.12-én Olaszország és Ausztria aláírta békeszerződést, így a tengeri háború is véget ért.

Az **SMS Erzherzog Ferdinand Max** orra kijavítására az angolok által elfoglalt Máltán került sor 1866.08.12-e, avagy a békekötés után. A Royal Navy támaszpontján lévő javítóműhelyben szakszerűen kijavították a harcban szerzett sérüléseit.[326] A flotta nagy részét a háború után leszerelték.

Egy évvel később, **1867** júliusában a páncélos szomorú feladatot kapott, ugyanis fedélzetén hozták haza a kivégzett, Habsburg Miksa főherceg (akinek nevét viselte), vagyis I. Miksa mexikói császár, egykori flottaparancsnok földi maradványait, hogy szülőföldjén nyugodhasson.[327] Valójában Tegetthoff ekkor az SMS Novara fregatt fedélzetén hozta haza Miksa mexikói császár holttestét, az SMS Elizabeth gőzös kíséretében.[328] Viszont az SMS Erzherzog Ferdinand Max Triesztben ott lehetett a császár holttestét fogadó hadihajók között.

1868 - tól a Császári-Királyi Haditengerészet zászlóshajója lett. Mint zászlóshajó, feltehetően részt vett 1868-ban az új katonai törvény miatt Cattaro közeli Krivosije régióban kitört harcok leverésében. Itt a felkelők ellen a hadsereget a haditengerészet támogatta.[329]

1869.03.16-án Ferenc Ferdinánd a Greif yachton Andrásy, Festetics és Bedekovics miniszerek kíséretében Fiume-be érkezett. Kísérete többi tagja az Erzsébet gőzösön volt. Érkezésére, Fiume válogatott közönsége a Austria, Saturnus és Amerika Lloyd gőzösökkel jött a császár elé. A császárt a

[324] https://mateinfo.hu/oldmate/navy-lissa.htm
[325] A Hon, 4. évfolyam, 1866-07-22 / 168. szám
[326] https://www.haborumuveszete.hu/minden-ami-uszik/sms-erzherzog-ferdinand-max-teljes-gozzel
(**Nemes Ferenc**: SMS Erzherzog Ferdinand Max – Teljes gőzzel)
[327] https://www.haborumuveszete.hu/minden-ami-uszik/sms-erzherzog-ferdinand-max-teljes-gozzel
[328] Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-09-14 / 153. szám
[329] https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Marine

Tegetthoff zászlóshajója a Fantaise, valamint az Erzherzog Ferdinand Max fregatt és a Salamander köszöntötte díszsortűzzel.[330]

„Smyrna, aug. 7. A „Hum“ ágyúnaszád a Pyraeusba ment el, honnan helyébe a „Streiter“ ágyúnaszád jön ide. A **Poek ellentengernagy** parancsnoksága alatt levő „Ferdinand Max“ és „Salamander“ pánczél-fregátok előbb az Archipelagusban, később Syriában és Egyiptomban teendő közútra indultak el. A „Kerka“ csavarhajó itt marad. A „Helgoland“ corvette Port-Saidba ment el.”[331] Ezek szerint a flotta több egysége már jóval a császár indulása előtt útra kelt.

(Archipelagus = görög szigetvilág)

Ferenc József császár és király 1869-ben egy szentföldi útra indult a Szuezi-csatorna felavatása alkalmából. Bécsből 1869.10.24-én indult el vonattal. 1869.10.27-én érkezett vonattal Bécsből Ruszsuk (Rusze)-ba, a mai Bulgária Duna parti városába. (Más forrás szerint hajóval ment át a Vaskapun.) Innét vasúttal Várnába ment, ahonnét hajóval Konstantinápolyba utazott. Mivel a Boszporuszon idegen hadihajók nem hajózhatnak át, a császárért a Greif indult el, pár utasszállító kíséretében. A császár Konstantinápolyt 1869.11.01-én hagyta el. A Konstantinápolyból induló Greif jacht, Elisabeth és Gargagno gőzösök és Földközi-tengeren várakozó SMS Erzherzog Ferdinand Max páncélos fregatt, valamint a Hum ágyúnaszád 1869.11.01-én a Dardanellák bejáratánál találkozott egymással. Még aznap behajóztak Pireusz kikötőjébe. (Újsághír a tervezett útról: „hajók Konstantinápolyba szállítják ő fölségét kíséretével, hol három páncéloshajó, a „Ferdinand Max“ és „Habsburg“ fregatok, a „Helgoland“ korvét és egy ágyúnaszád hozzácsatlakoznak ő felsége kíséretéhez.”[332])

A kötelék Pireust 1869.11.04-én hagyta el. A személyhajók Jaffába, a két hadihajó pedig közvetlenül Port Said-ba indult.[333] A források nem írnak az SMS Habsburg jelenlétéről.
A császár 1869.11.08-án kikötöttek Jaffa (ma Tel-Aviv) városában. Innét a császár lóháton ment Jeruzsálembe. A hajók Jaffát 1869.11.14-én hagyták el.
Port-Saidba 1869.11.16-án futottak be, az utasok bágyadtan kimerülve szálltak partra. Itt egyesült ismét a flotta a két hadihajóval.
Az SMS Erzherzog Ferdinand Max kikötött Port Said-ban, a Szuezi csatorna bejáratánál. Ott várta a többi hajó visszatértét, melyek áthajóztak a Vörös-tengerre. A Vörös-tengerre a Szuezi-csatorna felavatásakor a Greif és az Aigle (francia császárné hajója) hajózott át az elsők között 1869.11.17-én. (Állítólag az SMS Erzherzog Ferdinand Max, merülési problémák miatt nem tudott áthajózni a csatornán. A császár, még ezen a napon vonattal Kairóba utazott. A flotta még 1869.11.20-án is Szúezben (Port Said-ban) volt.
A hajók 1869.11.20-án már Alexandriában voltak. A császár 1869.11.25-én (máshol 26-án) szállt ismét hajóra, hogy hazahajózzon. A hajók Korfu érintésével jutottak el Triesztbe.
Az Adrián keresztüli utazás a Scirocco (Sirokkó) és Bora szelek hatására viharos tengereken keresztül történt, ezért a GREIF december 2-án ideiglenesen kikötött az isztriai Piran kikötőjében.
„Mint Triestből (1869.12.03.) ról jelentik, a császári hajóraj hajói közöl a „Ferdinand-Miksa,“ a „Habsburg“ , a „Garguano“ Pólóban vetettek horgonyt. — Az „Erzsébet,“ gr. Andrásy és Plener ministerekkel, éji 10 órakor a triesti révbe érkezett. 3-án reggeli 7 órakor Király Ő Felsége a „Greif“ hajón szerencsésen Triestbe érkezett,…”[334]

[330] Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-03-17 / 62. szám
[331] Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám
[332] Szegedi Híradó, 11. évfolyam, 1869-10-14 / 82. szám
[333] https://veus-shipping.com/2019/11/kaiser-franz-josephs-orientreise-im-jahr-1869/
[334] Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-12-05 / 279. szám
Politikai Ujdonságok, 15. évfolyam, 1869-11-10 / 45. szám
Pesti Hírlap, 51. évfolyam, 1929-08-11 / 181. szám
Fővárosi Lapok 1869-12-01 / 275. szám
Fővárosi Lapok 1869-11-24 / 269. szám
Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-11-23 / 269. szám
Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 16, nr. 1869-11-29 / nr. 273

„A lissai diadal óta számottevő tényezők lettünk a tengeren. Már 1869. október havában I. Ferenc József királyunk a Greif yachton, két yacht és öt páncélos cirkáló kíséretében, keleti utat tett Várnába és Konstantinápolyba s november 16-án részt vett a Szuez-csatorna ünnepélyes megnyitásán."[335]
1870
1871
1872
1873-ban felmerült az SMS Erzherzog Ferdinand Max és az SMS Habsburg lecserélése. Őket az SMS Lissa és az SMS Kaiser fogja leváltani.[336] Az SMS Lissa 1871-ben már kész, de csak 1873-tól lett zászlóshajó.

A hajót 1874-ben és 1882-ben újra fegyverezték.
1874-ben 186 000 frt-ért újították fel.[337]
San Rocco, a cs. kir. tengerészet hajóépítő helye a Muggiai-öbölben. Ez utóbbi helyen most is két nagyobb hajó lett átalakítva, újabb Krupp-féle ágyukkal fegyverezve és újonan páncélozva. Az egyik, „Ferdinand Max", már jóformán kész (1876 július) és legközelebb rendeltetése helyére fog indulni, míg a másik még csak félig van páncélozva.[338]
1875
1876
1877-ben átkerült a tartalék flottához, de ekkor még fegyverzete igen jelentős.

1778-ban a hajóra költöttek 1 706,16 frt-t.[339]

1879-ben „megfordult a fiumei révben a »Seehund« és a »Ferdinand Max« nevű osztrák cs. és kir. hadihajókon kívül még az »Europa« nevű olasz hadigőzös is, mely torpedókat kapott."[340]

1880
1881

1882-ben indul el a vita az Erzherzog Ferdinand Max teljes felújításáról, vagy inkább épüljön egy új hajó.[341] Az átépítésre ekkor 250 000 frt-t szavaztak meg.[342]

„A monarchia hajóhadában (**1883**-ban), mint Polából jelentik, újabban a következő változások állottak be. A fölszerelt hajórajt jelentékenyen megerősítették. A hajóraj jelenleg a Lissa, Tegetthoff, Ferdinand Max, Saida, Auróra, Nautilus, Narenta, Albatros, Grille, Hum, Sansego és Andreas Hoffer hajókból és naszádokból áll, melyek 52 ágyút és 14 golyószórót hordoznak. A hajórajt Wipinger lovag ellen-admirál vezeti s zászlaját a Lissa kazemat hajón tartja. A Hum ágyúnaszád jelenleg a Vörös tengeren parti felvételekkel foglalkozik, a Taurus kerekes hajó pedig útban van Konstantinápoly felé. A Ferdinand Max páncélos fregatt pár nap múlva a Boccába (Cattaró) indul."[343] Tehát, ekkor még hadrendben volt.

1883-ban újabb 250 000 frt-t adtak az átépítésére.[344]
1883.07.15-én a „Lissa", „Tegetthoff " és „Ferdinand Max" páncélos hajókból, valamint az „Albatros" ágyúnaszádból álló hajóraj Pauer ellentengernagy parancsa alatt Cattaróba érkezett.[345]
1883. augusztusában is ott volt a flotta. „Monarchiánk adriai hajóraja budahegyi Pauer ellentengernagy parancsa alatt jul. 27. óta a Bocca di Cattaroban van összegyűlve. A tengernagy zászlója a „Lima"

[335] Gonda Béla szerk.: A Tenger 12. évfolyam 1922 Éves tartalomjegyzék / Gonda Béla: Emlékezés haditengerészetünkre
[336] Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám
[337] Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-06-14 / 134. szám
[338] Szegedi Híradó, 1876. 18. évfolyam, 1876-07-05 / 80. szám
[339] Budapesti Közlöny, 12. évfolyam, 1878-06-18 / 140. szám
[340] Budapesti Közlöny, 13. évfolyam, 1879-06-24 / 144. szám
[341] Nemzet, 1. évfolyam, 1882-11-14 / 75. szám
[342] Budapesti Közlöny, 16. évfolyam, 1882-12-05 / 279. szám
[343] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám
[344] Budapesti Közlöny, 17. évfolyam, 1883-11-27 / 272. szám
[345] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-07-16 / 195. szám

páncélos hajón van. A hajórajhoz még a következő hajók tartoznak: a „Tegetthoff“ páncélos casemat-hajó, a „Ferdinand Max“ sorhajó és az „Albatros“ ágyúnaszád.”[346]
1883.08.15: „Fiume, aug. 15. Az osztrák-magyar hajóraj egy része Pauer altengernagy vezénylete alatt megérkezett és pedig „Lissa“ és „Ferdinand Max“ nevű páncélos hajók és az „Albatros“ ágyúnaszád. A parancsnok a „Lissára“ vonta fel lobogóját. —„[347]

1883.12.22-én: „A Trieszt mellett, a muggiai öbölben horgonyzott hajóraj szakasz tegnap Fiumába indult és ott fogja tölteni a karácsonyi ünnepeket. A hajóraj a következő hadihajókból áll : Lissa vértes hajó 642 emberrel és 16 ágyúval, Ferdinand Max fregatt 680 emberrel és 16 ágyúval, Albatros ágyúnaszád 120 emberrel és 3 ágyúval, továbbá a Sebentco ágyúnaszád 150 emberrel és 3 ágyúval.”[348]

1884.01.02. Fiume: „A Lissa hajó újonnan kinevezett parancsnoka, Kronawetter sorhajókapitány, aki öt évig volt a fiumei tengerészeti akadémia parancsnoka, tényleg átveszi állását a páncélos hajón. A hajóraj Lissa, Ferdinand Max és Tegetthoff páncélos hajókból és három korvettből áll.”[349] Ezek be is futottak Fiumába. [350]

„Az osztrák-magyar hajóraj, mely a Lissa, Tegetthoff, Habsburg és Ferdinand Max hadihajókból áll, a lussinpiccoloi kikötőből Lissát érintve jan. 25-én szerfölött viharos időjárásban a Calamotta csatornán manővíírozott s 26-án a gravozai kikötőbe érkezett. Innen pár napi időzés után a dalmát partok hosszában északnak fordulva jan. 31-én Sebenicoba evezett. A hajóraj menetközben nagy gonddal végrehajtott taktikai gyakorlatokkal foglalkozik. A hajókon ezúttal alkalmazzák először az uj szerkezetű mitrailleuse fegyvereket, melyek ható erejét szerfölött dicsérik.”[351]

1884.05.25-én Triesztben volt hadgyakorlaton.[352]

Amikor 1884 – ben I. Ferenc József jelenlétében a flotta nagyszabású hadgyakorlatot tartott Pola térségében, a manőverek utáni flottaszemlén egyszer még utoljára, az öreg SMS Erzherzog Ferdinand Max is felvonult a modernebb egységek mellett, majd a következő évben kivonták a hadrendből és laktanyahajóként félreállították a kikötőben.[353]

1884.06.19-én Polában volt. „Pólából írják, hogy az ott állomásozó hajóraj három osztályból áll: a két elsőhöz a páncél, a harmadikhoz a torpedóhajók tartoznak. Az első osztályban van a „Lissa“ kazematthajó, mint Pitner ellentengernagy zászlóhajója, továbbá a „Habsburg“ és „Erzherzog Ferdinand Max“ páncélfregattok. A második osztályba tartozik a „.Tegetthoff“, Manfroni ellentengernagy zászlóhajója, a „Prinz Eugen“ és „Kaiser Max“. A harmadik osztályba hat számozott torpedóhajót soroznak a „Kaiserin Elisabeth“ nevű gőzössel. A parancsnokló Sternbeck helyettes tengernagy a „Trieszt“ nevű gőzösön lesz. A hajórajhoz tartozik végül a „Sterka“ ágyúnaszád, mely a parancsnok által kiadott jeleket ismételni fogja. A fölemlített hajók parancsnokai név szerint a következők: Berthold NI., Fayeur H., Czedik B., Spaun H., Brudl S., Primaveri J. sorhajókapitányok, Müller J. korvettkapitány és Károly István főherceg sorhajóhadnagy. A király július 7-én érkezik meg Polába.”[354]

1884.07.01-én a flotta, Pola erődjei ellen indított színlelt támadást. Anyagi okok miatt ekkor lövegeiket nem sütötték el.[355]
1884.07.08-án Ferenc József jelenlétében zajlottak a hadgyakorlatok, aki ekkor a Lissa fedélzetén tartózkodott. [356]

---

[346] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-08-03 / 213. szám
[347] Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-08-16 / 226. szám
[348] Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-12-21 / 292. szám
[349] Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-01-03 / 3. szám
[350] Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-01-06 / 3. szám
[351] Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-02-02 / 34. szám
[352] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-27 / 176. szám
[353] https://www.haborumuveszete.hu/minden-ami-uszik/sms-erzherzog-ferdinand-max-teljes-gozzel
[354] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-19 / 168. szám
[355] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-03 / 182. szám
[356] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-10 / 189. szám

A flottagyakorlat egyik célja, a torpedónaszádok támadásának a visszaverése.[357]

1884. júliusában Fiume vizein volt hadgyakorlaton. „„Ferdinand Max“ régibb keletű páncélozott fahajók. A „Ferdinand Max“ még mindig ugyanazon szerkezettel bír, melyben volt a történelmi nevezetességű lissai csatában, midőn az olasz „Re d'Italia“-t ormányával kettéhasítva, azt elsülyesztette…….A hajóraj a programm szerint két hadosztályra osztatott. Az első hadosztály állott a „Lissa“, „Ferdinand Max“ és „Habsburg“ páncélosokból, melynek Pittner ellentengernagy egyszersmind hadosztályparancsnoka is volt; a második hadosztály állott, Monfroni ellentengernagy parancsnoksága alatt, a „Tegetthoff“, az „Eugen“ és „Kaiser Max“ páncélosokból, melynek tengernagyi hajóját a „Tegetthoff“ képezte.”[358] A két hajókötelék „tengeri csatát” vívott egymással.

„Megemlítendő még, hogy a „Ferdinánd Max“ páncélfregatta Fiuménál elvesztette horgonyát, s nem találta meg."[359] Ezért 1884.07.18-án még Fiumében maradt. [360]

1884.07.21: „Holnapután a Ferdinand Max, Habsburg, Tegetthoff, Prinz Eugen Kaiser Max hajók és a torpedónaszádok kilépnek a hajóraj kötelékéből és lassan kint tartalékba helyeztetnek.”[361]

A tengeri gyakorlatok 1884 szeptember elejéig tartottak.[362]

1884.09.02. „A nagy hajórajból, mely a király előtt gyakorlatozott, a Lissa, Kaiser Max, Prinz Eugen Erzherzog Ferdinand Max és Habsburg pánczélos fregattok, valamint a Kaiserin Elisabeth (a volt torpedo anyahajó) tartalékban, azaz kevés számú legénységgel marad a kikötőben” (Polában).[363]

1884-ben 499 000 frt-t adtak a felújítására. [364]

1885-ben leszerelték, bár ezt az alábbi cikkek kétségbe vonják.

„A tengerészeti hadgyakorlatok máj. 1-én megkezdődtek azzal, hogy az abban résztvevő hajók teljes fölszereléssel szolgálatba léptek. Az I. hadosztály a »Lissa« casematahajóból, mely Pittner báró ellentengernagy hajója, a »Habsburg« pánczélos fregattéból és az »**Erzherzog Ferdinand Max**«-ból.”[365]

„Az idei hajóhad-gyakorlatok ugyanolyan módon fognak végbemenő, mint a múlt év nagy tengeri manőverei. A gyakorló hajóraj már május 1-je óta össze van állítva, még pedig a „Lissa“ kazemathajóból mint zászlóshajóból, Pitner dr. ellentengernagy parancsa alatt, továbbá a „Habsburg“ és az „**Erzhr. Ferdinand Max“ vértes fregattokból**.
A második osztály a „Prinz Eugen“ kazemathajóból mint zászlóshajóból, valamint a „Kaiser Max“ hajóból áll; parancsnoka Spaun br. hajórajparancsnok. A harmadik osztály hat torpedósajkából van alkotva a „Kaiserin Elisabeth“ (torpedó) anyahajó vezetése alatt. Jelismétlő hajó gyanánt a „Lussin“ torpedóhajó fog szolgálni. Az így öszszealkotott hajóhad fölött Sterneck báró altengernagy jún. 1-én veszi át Pólában a parancsnokságot. Jelenleg Póla és Fasan előtt Pitner báró vezeti az előgyakorlatokat.”[366]

1885.06.30-án Fiumába futott be. „Fiume, jun 29. Az osztrák-magyar hadihajóraj Sterneck b. altengernagy parancsnoksága alatt délelőtt fél 11 órakor megérkezett. A tengernagy a „Greif“ jelzőgőzösre vonta föl zászlóját. A hajóraj a „Lissa“, „Ferdinand Max“, „Prinz Eugen“ és „Kaiser Max“

[357] Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-06-27 / 147. szám
[358] Ország-Világ, 5. évfolyam, 1884-07-26 / 30. szám
[359] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-08-06 / 216. szám
[360] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-07-18 / 197. szám
[361] Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám
[362] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-05-20 / 139. szám
[363] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám
[364] Budapesti Közlöny, 18. évfolyam, 1884-11-30 / 278. szám
[365] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-05-23 / 978. szám
[366] Pesti Hírlap, 7. évfolyam, 1885-05-23 / 141. szám
Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-05-22 / 140. szám

fregattákból áll. A 6., 7., 8., 9., 15. és 16 számú torpedónaszádok az „Elisabeth“ gőzössel a nap folyamán érkeznek meg.”[367]

„Fiume, (1885) jul. 2. Pitner ellentengernagy tegnap este megszemlélte a **Ferdinand Miksa** pánczélos fregattot. A szemle három óra hosszat tartott, s az ellentengernagy végül teljes megelégedésének adott kifejezést.”[368]
Ugyan is, 1885 júliusában még flottagyakorlaton vett részt.[369]

1885-ben a Fiumei Tengerészeti Országos Kiállításon a fiumei cs. és kir. haditengerészeti akadémia képviseletében az SMS Erzherzog Ferdinand Max is ott volt.[370] 1896-ban viszont már csak a hajó modelljét állították ki.[371]

„Torpedógyakorlat Fiumében: A cs. k. gyakorlóraj a következő hajókból állott: a »Lissa« (báró Pittner ellentengernagy lobogójával) »Habsburg«, »**Ferdinand Max**«, »Prinz Eugen« (a 2-ik osztály parancsnokának zászlajával) és a »Kaiser Max« pánczélos hajók. A raj zárt kettős oszlopban haladt előre, a »Greif« gőzösön levő altengernagy báró Sterneck vezénylete alatt. (1885) jún. 28-án reggel átment a busi-i csatornán és a Grossa szigeten levő punte bianchei világítótoronyhoz jutott, mindig harczra készen és fürkészve az ellenséges torpedókat. A sötétség beálltakor felszerelik a villamos gépeket és csakhamar 12 projector bocsát szét hatalmas fénygömböket, élesen megvilágítva a tenger sima tükrét a láthatár széléig, hogy a közelbe lopózni igyekvő ellenség azonnal észrevétessék. Ez sikerült is; este 1 /2 10-kor hallatszott a raj élén haladó »Lisa« egyik ágyújának a lövése, ami azt jelezte, hogy észrevették egy ellenséges torpedóhajót.„[372]
1885-ban 567 540 frt-ot szavaztak meg a felújítására.[373]
1882/1885 óta szavaztak meg pénzeket az SMS Erzherzog Ferdinand Max átépítésére.[374]

1886
„Hadi gyakorlatok a tengeren. A nyáron tartandó tengeri hadi gyakorlatokkal már most foglalkoznak a pólai kikötőben. A gyakorlatokban csak két pánczélos hajó vesz majd részt: a «Ferdinand Max» és a «Habsburg».”[375]
1886.05.19-én törölték az aktív flottából. A fenti állítást azonban az alábbi cikk tagadja.

1886 augusztusában a II. kötelék tagja, mint tüzérségi hajó. De lehet, hogy az I. kötelék tagja még, mint kazamatahajó. A forrás nem egyértelmű.
„Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképen történt meg:
I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg” és **„Ferdinand Max” kazamatahajók**. Tegetthoff, Custozza, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d’Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg pánczélos fregattok. Rauther és Leopard torpedó hajók. Zára, Spalató, Sebenico, Lasin és Loup torpedó csónakok, Adler, Habicht, Falke, Sperber torpedónaszádok, Miramar, Greif, Fantasie czirkáló és jelző hajók. Ezekhez csatlakoznak a Kaiserin Elisabeth, Cyelop és Rela nevű nagy szállítóhajók a Gargano nevű tengeri katonai kórház és a Maros és Lajtha nevű folyamnaszádok. A főtörzshöz tartoznak a következő flottahajók: Radetzky, Lauden, Saida, Erzherczog, Friedrich, Falanz, Helgoland, Zrínyi, Frundsberg és Aurora pánczélfregattok. Végül kilencz ágyúnaszád és pedig: Hum Nautilus, Albatros, Kerka, Narentatensego, Andreas Hofer, Triest és Taurus.

[367] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-06-30 / 177. szám
Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 32, 1885-06-22 / nr. 140
[368] Pesti Napló, 36. évfolyam, 1885-07-03 / 180. szám
[369] Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 32, nr. 1885-07-17 / nr. 161
[370] Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-03-07 / 65. szám
[371] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-07-25 / 204. szám
[372] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-07-04 / 1018. szám
[373] Budapesti Közlöny, 19. évfolyam, 1885-11-26 / 271. szám
[374] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-26 / 1524. szám
[375] Ország-Világ, 7. évfolyam, 1886-02-20 / 8. szám

II. mellékcsoport áll a Novara és **Ferdinand Max tüzérhajókból**, a Velebich, Carlatone, Schwarzenberg, torpedónaszádokból, az Artemisia és Chameleon czirkáló korvettekből, a Minerva folyamnaszádból és a Move és Bravó nevű szállító schoonerekből. A harmadik mellékcsoport hat fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik. E szerint a magyar hadiflotta áll 66 kisebb nagyobb hajóból, melyekhez természetesen nincsenek hozzávéve a kis segédhajók és az apróbb torpedó Csolnokok. Az őszi flottagyakorlatokon már e beosztás szerint fognak működni. A főcsoport három szárnyra van osztva, melyekhez öszszesen 24 torpedónaszád és 40 torpedósajka tartozik. Az összes hajókon majdnem 500 ágyú van."[376]

„Az idei hajógyakorlatok. A költségvetésben ez idénre kitűzött hajógyakorlatokra máris folynak a munkálatok, hogy a hajóraj a nyárra föl legyen szerelve. E hajóraj az idén kivételképen csak két pánczélos fregattéból, a „**Ferdinand Max**" és a „ Habsburg "-ból, továbbá a „Lussin" torpedó és a „Póla" szállító hajóból fog állani, mely utóbbi nagy mennyiségben visz magával a torpedó támadás ellen használható védő eszközöket és egész raj torpedó-naszádot. E rajhoz tartozik a legújabb torpedó-hajó „Pather" is, a vele mintegy 12 torpedó-naszád. Mindebből azt lehet következtetni, hogy az idei hajóhadgyakorlat leginkább a torpedó-fegyver használása s az ellene védekezés módjainak kipróbálására lesz irányozva."[377]
E szerint ekkor még az I. főcsoport tagja, mint kazamatahajó.

„**Új ércz-óriás a tengeren. Az osztrák-magyar hajóhad egy hatalmas tengeri hadihajóval gyarapodott. «Ferdinand Max» az aczélvértes toronyhajó neve, mely Sterneck altengernagy alkotása. A hajó 85 méter hosszú és 17 méter széles.**"[378]
Ezt a hajót nem ismerem. Valójában talán az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-ről lehet szó. Ez valóban toronypáncélos, és 1884-1889 között épült. Ez 87 m hosszú és 17 m széles.
Ellenben 1905-ben hadrendbe állt egy SMS Erzherzog Ferdinand Max pre-dreadnought.

Az SMS Erzherzog Ferdinand Max átépítésére 650 000 frt-t különítettek el.[379] Ennek fényében, a fenti cikket végképp nem értem.

1887
Ekkor még a Vértes Hadihajók közé van besorolva (tényleges hadihajók).[380]
Átépítésére, valójában az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-re 560 000 frt-t költöttek ekkor.[381]

1888-ban az átépítésére 359 900 frt-ot különítettek el. Valójában a SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie építésére költötték a pénzt. [382] Az előző évben 1887-ben 152 000 frt-ot tettek félre a hajóra, de azt is az új hajóra költötték.[383] „Ezen indokolás szerint az »Erzherzog Ferdinand Max« vértes-fregát átépítésének, »Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie« toronyhajó, megkezdése óta (1883. ind 1888-ban) költségvetésileg engedélyezett hitelekkel 2 776,540 frtnyi összegben és az 1889. évre szóló előirányzatba beállított szükséglettel 359,900 frtnyi összegben, továbbá az 1887. évre kért póthitelekkel 152,000 frtnyi és az 1888. évre kérttel 65,000 frtnyi összegben, ezen átépítésre mindössze 3.353,440 frt vétetett igénybe, mely összeg a 3.607,000 frtnyi összköltség-előirányzattal szemben még egy 253,560 frtnyi maradékot mutat fel, melyből előreláthatólag még csak egy részösszeg fog az 1890. évre szóló előirányzatba igénybevétetni."[384] A fenti pénzügyi manőverre, mármint, hogy az SMS Erzherzog Ferdinand Max felújítására kell a pénz, nem pedig egy új hajó építésére, azért volt szükség, mert az Osztrák-Magyar Monarchia, magyar politikusai rendre megvétózták a flotta új hajói építésére szánt

[376] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[377] Székely Nemzet, 4. évfolyam,1886-02-20 / 28. szám
[378] Ország-Világ, 7. évfolyam, 1886-02-20 / 8. szám
[379] Budapesti Közlöny, 20. évfolyam, 1886-12-12 / 284. szám
[380] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1887
[381] Budapesti Közlöny, 21. évfolyam, 1887-11-30 / 273. szám
[382] Budapesti Közlöny, 22. évfolyam, 1888-07-11 / 160. szám
[383] Budapesti Közlöny, (22. évfolyam, 1888-07-11 / 160. szám
[384] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-06-09 / 2076. szám

költségvetési tételeket. A magyar politikusok a szárazföldi haderő fejlesztését támogatták, a tengerit nem. Viszont abba bele mentek, hogy a már meglévő hajókat korszerűsítsék. Közben, nem tűnt fel nekik, hogy abból a pénzből, akár egy új hajó is megépülhet. [385]

Ekkor még a vértes hadihajók közé van besorolva (tényleges hadihajók).[386]

1888: „A »Novara« tüzérségi iskola hajóul szolgált a »Ferdinand Max«-szal, a »Vellebies« és »Zara« torpedó-iskola gyanánt, a »Minerva«, »Bravo« és »Möve« pedig vitorlázási iskola hajói szolgálatot teljesítettek."[387]

1889-1908 között tüzérségi iskolahajó volt Polában.[388]
1889-ben a teljes felépítményét lebontották és átépítették.
Ekkor mint aktív hajó nem szerepelt a Magyar Királyi Csendőrség zsebkönyvében. Feltehetőleg ekkor dokkban állt.

1890
Mivel még ekkor sem szerepelt a Magyar Királyi Csendőrség zsebkönyvében, feltehetőleg ekkor még dokkban állt.

1891
A Magyar Királyi Csendőrség zsebkönyvében ettől kezdve szerepel, mint aktív iskolahajó.[389]
Az SMS Habsburg páncélos fregatt ekkor még mindig a vértes hajók között szerepel.

1892
1892-ben fizették ki: Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel: Az »Erzherzog Ferdinand Max« (5.060 tonnás) vértes fregát építése »Kronprinzessin Erzherzogin Stefanien toronyhajó, utolsó részlet, 95 227 frt 96,1/2 krajcár összeget.[390]

1893
1894: „A győztes hajók. Azokat a hajókat, amelyek 1866 június 3-án a lisszai győzedelmes tengeri csatában részt vettek, most kivonják a használatból. A sok kazamatás hajók közül csak a 7060 tonnás „lustozzát" használják még a tengerészeti szolgálatban, míg a „Kaiser" nevűt szétszedték és használható részeiből egy új hajót építettek, melynek ugyanis ezt a nevet adták. A „Helgoland" hajó, mely a part mellett horgonyoz, tüzérségi laktanyául szolgál. **Jó karban van még a 3550 tonna nehéz „Ferdinand Max" nevű hajó is**, melynek neve maradandó lesz a világtörténetben, mert tudvalevőleg ez a hajó döntötte el a lisszai ütközet sorsát, amikor Sterneck tengernagy, s akkori sorhajóhadnagy vezérlete alatt nagy ügyességgel és vakmerőséggel feléken fúrta s elsülyesztette az olasz admirális „Re d'Italia" nevű gyönyörű pánczélos hajóját, melylyel háromszáz tengerész merült a víz alá. A csatában részt vett fregattok közül csak a „Radeczky" és a „Laudon„ van még használatban. Az ütközet évfordulóját az idén is impozáns módon fogják megünnepelni."[391]
„….míg a Habsburgot kikötői szolgálatra alkalmazzák. A Ferdinánd Max nevű hajó, a lissai csata matadorja is jó karban van még."[392]
Ekkor hivatalosan iskolahajó.[393]

1895-ben iskolahajó.
1896-ban iskolahajó.
1897-ben iskolahajó

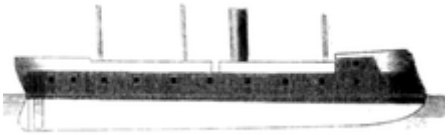
[385] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie
[386] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1888
[387] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám
[388] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie
[389] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1891
[390] Budapesti Közlöny, 26. évfolyam, 1892-11-08 / 255. szám
[391] Kolozsvár, 8. évfolyam, 1894-06-06 / 128. szám
[392] Fővárosi Lapok 1894-06-06 / 155. szám
[393] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1894

1898-ban iskolahajó
„..a pólai kisebb lomtárba kerülnek a lissai győztes „Ferdinand Max“ mellé, de nagyobbszabású flottabővítésbe Magyarország nem mehet bele, mert arra se szükség, se pénz.”[394]
1899-ben iskolahajó.
1900-ban iskolahajó.
1901-ben iskolahajó.
1902-ben iskolahajó.
Tanulmányi kirándulás.
A Konzuli Akadémia 3., 4. és 5. évfolyamának növendékei május második felében dr. Grunzel József, a kereskedelmi politika tanárának, Pekotsch Lipót, az akadémiai prefektusnak és dr. Stokka Tankréd, a magyar nyelv tanárának kíséretében több napi kirándulást tettek az Adriai tengerpartra, a fiumei kikötői berendezés és ipartelepek tanulmányozása, valamint a pólai tengerészeti intézetnek megtekintése céljából. Fiumében, ahová a kirándulók május 21-én érkeztek, a m. kir. tengerészeti hatóság egy remarkert bocsátott a kirándulók rendelkezésére, akik dr. Smoguina fogalmazó és a tengerészeti hatóság egy mérnökének kíséretében bejárták a fiumei kikötői intézményeket. Megtekintették a nagyobb ipartelepeket, felmentek a Tersatóhoz, ahol gyönyörű kilátást élveztek a fiumei kikötő és Quarnero felett. A tanárokat gróf Szapáry László kormányzó a legszeretetreméltóbban fogadta, ami alatt a növendékek a tengerészeti hatóság mérnökének kíséretében megtekintették a főhercegi palotát. Fiuméből az Akadémia növendékei Pólába utaztak, ahol a kirándulókhoz Müller vezérkari százados csatlakozott. Pólában megtekintették az arzenált, a tengerészeti múzeumot, a gépszerkesztési helyiségeket, a dockokat, valamint a torpedó-kísérleti állomást Véletlenül hajóval időzvén a kikötőben, ő felsége „Wien“ nevű hajóján is látogatást tettek a növendékek. **A következő napon Vergiarola (Póla) és Fisellába (ma Fizela Póla-nál) utaztak a történelmi nevezetességű „Ferdinand Max“ hajón**, a „Don Juan d’Austria“ című tüzérségi iskolai gőzös, továbbá az „Alfa“ torpedó iskolai gőzös és a torpedó-naszádok, valamint a „Mária Lujza“ erőd megtekintésére. (Behajózták a Póla-i öblöt.) Megnézték Póla város régiségeit is s azután visszautaztak Bécsbe.[395]
1903-ban iskolahajó.
1904-ben iskolahajó.
1905-ben iskolahajó.
Ettől kezdve nehéz az újságban nyomát lelni, mert ekkor állt hadrendbe az új SMS Erzherzog Ferdinand Max pre-dreadnought.
1906-ban iskolahajó.
1907-ben iskolahajó.
1908-1916 között lakóhajó.
1908-ban még iskolahajóként szerepelt.[396]

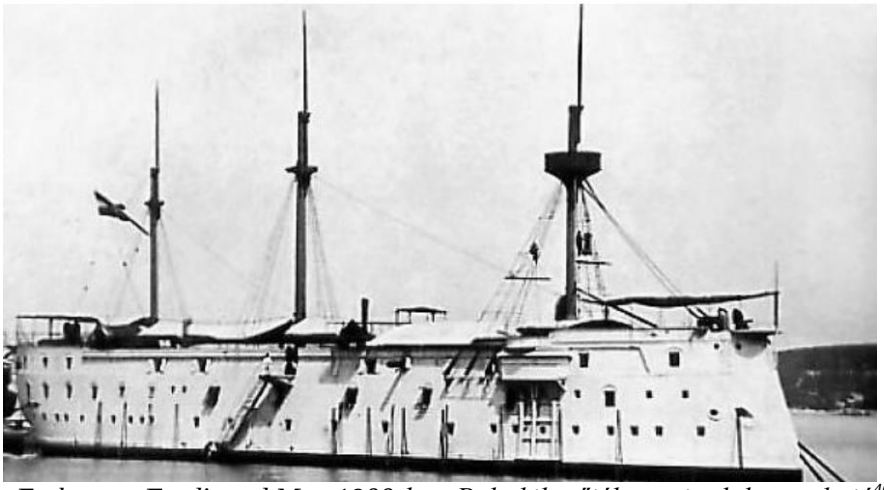
1909: „Vannak ezen kívül iskolahajók és leszerelt parti állomáshajók is. Ezek a következők: Radetzky (3430). **Erzherzog Ferdinand Max** (5140). Spalato (840). Sebenico (890). Alpha (1350). Zara (840). Gamma (2430). Schwarzenberg (3430). Donau (2340). Nautilus (570). Albatros (570). Don Juan d’Austria (3600). Bellona (5800). Sansego (350). Kaiser Max (3600). Prinz Eugen (3600). Saida (2440). Pola (350). A két utolsó hajó teljesen le van szerelve.”[397]
Tehát, 1909-ben még működőképes volt az SMS Erzherzog Ferdinand Max (5140).
Ekkor még iskolahajóként van nyilvántartva.[398]
1910-ben is iskolahajóként van nyilvántartva.[399]
1911-ben mint iskolahajó, zárójelben szerepel. Feltehetőleg ekkortól lesz tényleges lakóhajó.[400]

Ferenc Ferdinánd múzeumhajóként akarta megőrizni a hajót, de ezt a trónörökös halála után elvetették. A hajót Ferenc József császár és király halála után bontották csak le.

[394] Hazánk, 5. évfolyam, 1898-05-24 / 123. szám
[395] Budapesti Napló, 7. évfolyam, 1902-06-26 / 173. szám
[396] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1908
[397] Kincses Kalendáriom, 1909 A haditengerészet
[398] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1909
[399] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1910
[400] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1911

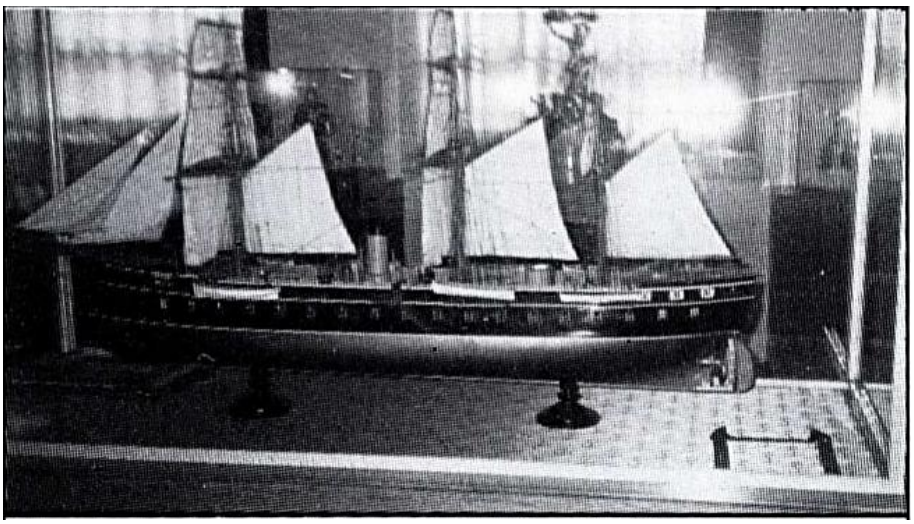


Erzherzog Ferdinand Max vonalrajza



Az Erzherzog Ferdinand Max 1900-ban Pola kikötőjében mint laktanyahajó[401]

„Lisszai emlék Triesztben. Triesztből táviratoztak. Triesztben Balu Simon báró vezetésével bizottság alakult, amely a lisszai győzelmes csata emlékére Triesztben emlékművet szándékozik felállítani. Az emlékműbe bele fogják építeni az Erzherzog Ferdinand Max pánczélos fregatt zúzósarkatyuját. Ez a fregatt sülyesztette el a lisszai csatában a Be d'Italia vezérhajót. A flottaparancsnokság ezt a hajóalkatrészt már a bizottság rendelkezésére bocsátotta."[402] Tehát, már májusban eldöntötték a hajó lebontását, noha a császár csak november 21-én halt meg. A végső szétbontásra 1917-ben került sor.[403]



Az Erzherzog Ferdinand Max (1866) osztrák páncélos sorhajó modellje

Ereklyének számít a teremfalon felfüggesztve az ERZHERZOG FERDINAND MAX megőrzött zászlója a Bécsi Hadtörténeti Múzeum tengerészeti termében. Ismeretesen, Tegetthoff hadihajóin számos magyar tengerész is részt vett a csatában. [404]

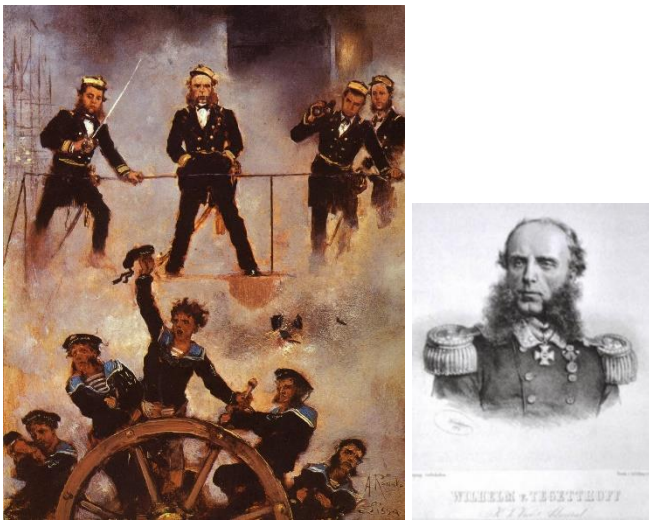
[401] https://www.haborumuveszete.hu/minden-ami-uszik/sms-erzherzog-ferdinand-max-teljes-gozzel
[402] Az Ujság, 14. évfolyam, 1916-05-12 / 132. szám
[403] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-ferdinand-max /
[404] Haditechnika 30. 1996 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

Parancsnokai:
1866-1869 báró Maximlian Daubblebsky Freiherr von Sterneck zu Ehrenstein sorhajókapitány (1883-1897+ között a Monarchia Haditengerészetének főparancsnoka, admirális)

(von Sterneck)

Czedik B. sorhajókapitány 1884.
Szerintem bründelsbergi Czedik Hermann (1833-1912), aki 1884-ben tényleg sorhajókapitány [405]
Czedik von Bründelsberg (Czedik v. Bründelsberg, Hermann) 1888-tól ellentengernagy
1885 Cassini fregattkapitány[406]

Admirálisok:
Wilhelm von Tegetthoff ellentengernagy
(Eredetileg övé a Ferenc József-szakáll néven elhíresült arcszőrzet: a Tegetthoff-féle jellegzetes pofaszakáll azután lett nagy divattá, hogy az admirális neve legendává vált az éppen csak megszületett Monarchiában.)[407]



Tegetthoff 1866-ban és az SMS Erzherzog Ferdinand Max parancsnoki hídján a Lissai csatában[408]

Friedrich von Pöck (Poek, Poeck) 1869 Port Said-i út során ellentengernagy, majd flottaparancsnok 1871-1883-ig.
Maximilian von Pitner ellentengernagy 1885.07.01-én

Tisztek a hajón:
báró Spaun Ármin (Hermann von Spaun) (1833-1919) 1866-ban a lisszai csatában Tegetthoff vezérhajójának, a «Ferdinand Max»-nak másodparancsnoka volt. E győzelmes csatában tanúsított bátor

[405] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-19 / 168. szám
Budapesti Közlöny, 18. évfolyam, 1884-04-08 / 82. szám
[406] Die Presse, Mai 1885-05-29
[407] Magyar Nemzet, 73. évfolyam, 2010-05-15 / 131. szám
[408] Honvédségi Szemle 20162016 / 5. szám: Krámli Mihály: A LISSAI CSATA (1866. JÚLIUS 20.)

viselkedéséért –bal lábán súlyosan megsérült- Ő Felségétől a vaskoronarendnek hadiékítményes II. osztályát nyerte. Utóbb tengernagy, tengerészeti parancsnok s a hadügyminisztérium tengerészeti osztályának főnöke.[409]
Rudolf von Montecuccoli (1833-1911) későbbi tengernagy ezen a hajón harcolt a lissai tengeri csatában, mint sorhajózászlós.[410]
Ritter Karl von Linder (1830-1898) utóbb ellentengernagy a hajón harcolt Lissanál. [411]
Richard Mills Banfield a hajó egyik ütegparancsnoka Lissánál.[412]

Elsüllyesztett hajók:
Ré D'Italia olasz páncélhajó 5610 t
A tengeri háborúk történetében az utolsó ütközet közbeni sikeres kosolása.
Palestro páncélos ágyúnaszád 2000 t (A csata végére elsüllyedt más hajók találataitól is.)

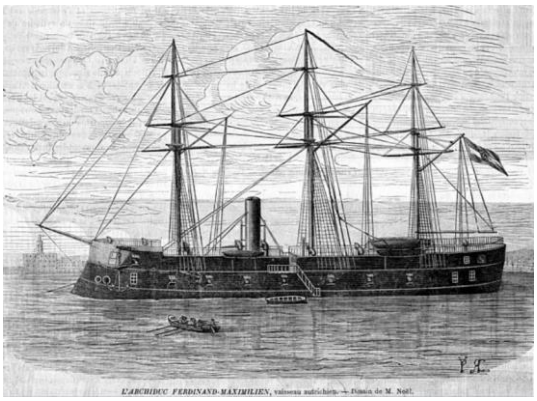
Megrongált hajók:
San Martino páncélos fregatt 4252 t

413

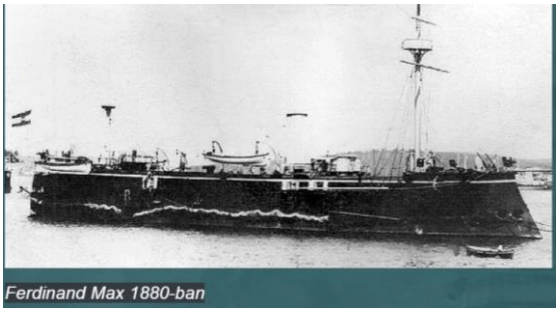
Ezüst érme, tisztasága Ag 900/1000, átmérője 34 mm, súlya 18 gramm, kiadás éve 2004, névértéke 20 euro, kiadott darabszám 50 000.
A felső feliratokhoz - PANZER FREGATTE SMS ERZHERZOC FERDINAND MAX, alul - REPUBLIC ÖSTERRECH, - 20 EURO, kibocsátási év - 2004.
A hátoldal: középen WILHELM von TEGETTHOFF admirális domborműve. A tetejére a felirat - WILHELM von TEGETTHOFF admirális.

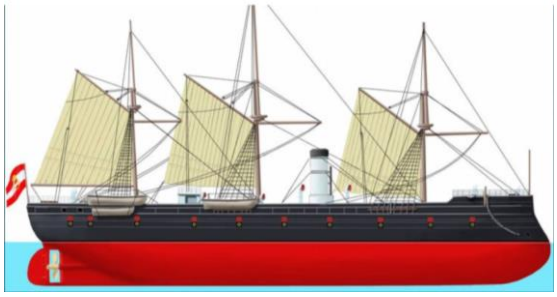
[409] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 32. kötet (Budapest,1902)
Das interessante Blatt, Januar-Juni 1903-05-14
[410] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám
[411] https://apis.acdh.oeaw.ac.at/person/62490
[412] Top Gun, 9. évfolyam, 1998 / 11. szám
[413] https://www.google.hu/search?sca_esv=c6cd4adb8e74364a&sxsrf=ADLYWILdGmxf-g5mdsasCRhBMUOeKstVEw:1716648145898&q=%22PANZERFREGATTE+SMS+ERZHERZOG+FERDINAND+MAX%22+20+euro&uds=ADvngMgenG_4SByDQGz1Iy-MWGp2-SwHHTvDyiB97DdEJvZZ1_1uHpsoXjXkwMpvQJU8QZ4JTcXdzJiTpNto9xoHptgRfPuy4b7_rrUNIX7PI5nkcolXIWBm0AjAoGJHfnAq5ILcytoYSfylxnGeb9q0TRvbX29eGF1KoZnkr0eG8RnlTuo_ZKYRJvRCMxmGYf3WzkUiOTj_JVC_mGpYyhfaptT_PpR3mfhXlsh9VufmzEs92bbIK_G5rJAnyM77KlraHg14p-VgaR6btkMC-J569NP4gb9VHvyaubrXSJlagse6ivTRbnLZMrBJfIpJOB3WpYK6z3yh2JuEyOLJ4_NmQtrv_HBg15fIu8bFwnwXSccAwFKgjfM&udm=2&prmd=invmbz&sa=X&ved=2ahUKEwiX4sLXhKmGAxWVgP0HHYazAzUQtKgLegQIEBAB&biw=1024&bih=434&dpr=1.88#vhid=ZzslZadrBxnjLM&vssid=mosaic

1902-ben kezdték tervezni, 1905-ben bocsátották vízre, és 1907 hadrendbe az új SMS Erzherzog Ferdinand Max 10 472 tonnás pre-dreadnought.



Noel francia metszete az 1867-es párizsi egyetemes kiállításra.





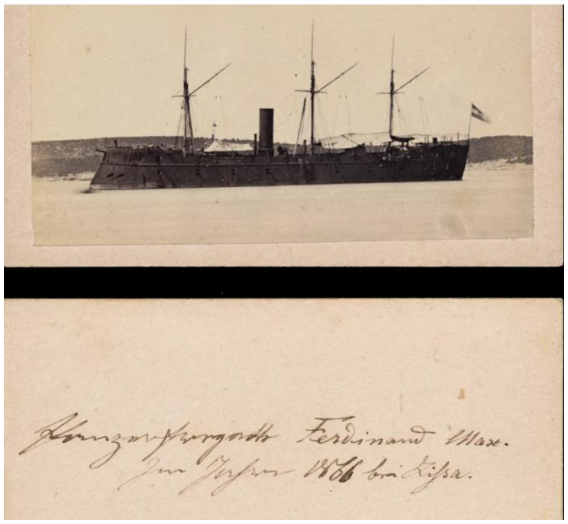
414

A Polai (Pula) hadikikötő 1887-ben[415]

Képeslap (talán fotó) a lissai csatába induló osztrák flottáról[416]

414 https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1870-fleets/austria/erzherzog-ferdinand-max-class.php
415 https://hu.pinterest.com/pin/462463455480986096/visual-search/?x=16&y=16&w=532&h=355&cropSource=6&surfaceType=flashlight
416 https://sparismus.wordpress.com/tag/sms-erzherzog-ferdinand-max-1865-bis-1916/
https://sparismus.wordpress.com/2019/01/16/wilhelm-engel-photograph-in-triest-via-dei-forni-no-10-1866-wilhelm-von-tegetthoff-k-k-oesterreichischer-admiral-sieger-bei-lissa/

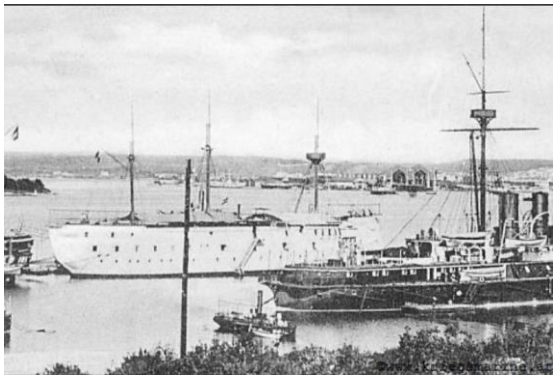
Képeslap (talán fotó) a lissai csatában elsüllyedő Re d' Italia-ról



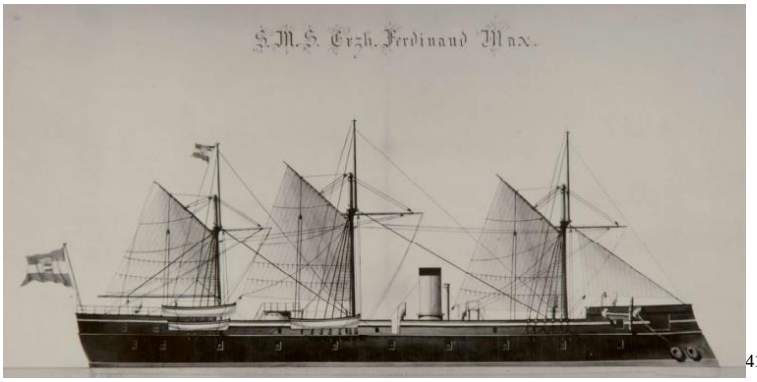
Az Erzherzog Ferdinand Max 1866-ban Pola kikötőjében

A hajó az 1870-es években[417]

[417] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-ferdinand-max/



A hajó 1908-ban, tüzérségi iskolahajóként[418]



[419]

Hajólövegek:
9 cm (8,7 cm)-es löveg feltehetőleg hazai gyártású huzagolt csövű, hátultöltős Uctatius (**Uchatius**)-féle bronz ágyú (acélbronz ágyú) Ezt a löveget **Franz von Uchatius** (1811–1881) osztrák tüzérségi tábornok és feltaláló találta fel.
A repeszgránátok, srapnel-, gyújtó és kartácslőszerek ballisztikus kiképzése már modernebb volt. A nagy légellenállást okozó vastag ólomköpenyt is elhagyták, helyette négy vékony rézgyűrű végezte a lövedékek vezetését a csőben. Ez a megoldás nemcsak messzebbre repülő,
hanem sokkal pontosabb lövedékeket jelentett. A fémötvözet 92% rezet és 8% ónt tartalmazott (szemben az addig jellemzően használt 90 10%-os aránnyal. A lövedéket, űrmérettől függetlenül 24 párhuzamos ormózat forgatta meg a lövedékeket az óramutató járásával megegyező irányban.

Egy 9 cm ágyú, tábori lövegtalpon Przemysl erődjéből

Bár az 1861 M tüzérségi rendszernél már alkalmaztak átfúrt hátultöltő csövet, az ott használt Wahrendorf-féle dugasztás nem bizonyult kielégítőnek. Így az 1875 M rendszer volt az első olyan hátultöltő tüzérségi rendszer az Osztrák Magyar Monarchiában, amelynek tartóssága és alkalmazhatósága beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A csőfurat végének lezárásához Broadwell-zárkarikát alkalmaztak. Ez a rendszer volt hivatva megoldani a lövéskor keletkező lőporgázok hátrafelé való kiáramlásának problémáját. A lövéskor a gáznyomás a zárkarika peremét a csőfarhoz nyomta és ezzel lezárta a lőporgázok útját. Ez az új tömítési rendszer lehetővé tette a lövegcső hátsó töltését a

[418] https://kriegsmarine.lima-city.de/hulks.htm
[419] https://blog.hgm.at/wp-content/uploads/2021/01/Seekrieg-1866_Ortner.pdf

zárkarika elmozdítása nélkül. A cső részeként feltétlenül meg kell említeni a közvetlen irányzáshoz használt csúcsirányzékot, illetve azt az előre elkészített tartót ahova a nagyobb lőtávolságoknál használt rúdirányzékot be lehetett helyezni.
Az M tábori ágyúknál (a hajólövegekről nincsen adatom) alkalmazott sárgarézből készült irányzék több beosztással is rendelkezett. Lehetőség volt lépésig űrlövedékek (gránátok), lépésig srapnelek lövésére, lépésig úrlövedékek hajítására. A meredekebb röppályát a kor terminológiája szerint nevezték hajításnak, amelyet akkor alkalmaztak, amikor a saját csapatok fölött, illetve terep fedezékek mögött elhelyezkedő ellenségre kellett tüzelni.

A svéd eredetű zárral ellátott 1861 M rendszer volt az osztrák magyar haderő első hátultöltő lövege, de a tábori tüzérségnél nem alkalmazták, az erőd és a partvédő tüzérségnél viszonylag sokáig rendszerben maradt.

A lövegcsövek tulajdonságai:
Az 1875 M Uchatius-ágyúcsövek 9 cm-es 8 cm-es (készült 7 cm-es löveg is) 1863 M nyolcfontos ágyúcső pontos úrmérete (mm), a cső hossza (mm) a huzagolt csőrész hossza (mm). A huzagolás hossza (mm).
Csavarzathossz űrméretben megadva a huzagok száma (db).
Az Uchatius-ágyúcsövek felépítése pontosabb lövést tett lehetővé, mint elődje. Erre utal a huzagolás kifinomultsága és hossza, valamint cső hosszúsága. Az Uchatius-ágyú lövegtalpa (szárazföldi és erőd csapatoknál) is sok technikai újítást hozott. Ez volt az első típus az osztrák-magyar tüzérségben, melynek lafettáját (ágyútalp) teljes egészében fémből készítették. A lövegtalp a löveg azon része, amely tartja a csövet, biztosítja annak mozgatását, irányzását és stabil elhelyezését.
A fémlemezek, szögvasak és szegecsek alkalmazásával készült vázszerkezet nagy stabilitást adott a lövegnek, amelyre a megnövelt lőportöltet miatt volt szükség. A lövegtalp fémszerkezetéhez, tonet szerkezetű fából készült, acél abroncsos kerekek illeszkedtek, a kerékagy bronzból készült, kenését célszerűen egy furattal úgy oldották meg, hogy ne legyen szükség a komolyabb szerelésre. A kerekeket úgy alakították ki, hogy egy küllő törésekor az egész szerkezet szétszedése nélkül elemenként is cserélhető legyen.
A lövegcsövet a csőcsapoknál fogva illesztették a lafettához. A cső két oldalán a tengelyek fölött mindkét oldalon egy-egy ülést alakítottak ki a kezelők számára. A lövegcső irányzásához egy csavarorsót helyeztek el, amely kapcsolatot hozott létre a csőfar és lövegtalp között, így az irányzék csavarjának mozgatásával, a cél távolságnak megfelelően emelni, illetve süllyeszteni lehetett a lövegcsövet.
Az 1875 M ágyúknál még nem tudták megoldani a löveg lövés utáni elmozdulásának csillapítását, így azok annak ellenére, hogy a kerekeket kikötötték a lövegtalphoz a nagy töltettel tüzelés után két-három métert is hátramozdultak, lassítva az újratöltést, pontatlanabbá téve az irányzást. Hajók esetében a lövegtalpat erős kötelek rögzítették a hajó bordázatához a visszacsúszó elmozdulás csillapítása végett.
A löveg fogatolt vontatását a hozzá rendszeresített mozdony („szekér") tette lehetővé. A löveghez, illetve a lőszerkocsihoz készített mozdonyok egyaránt szegecselt acéllemezekből készültek.
Az 1875 M ágyúk már elérték a **6000 lépés (4500 m) lőtávolságot**, vagyis hatékonyan pusztíthatták az ellenséges gyalogságot már a felvonulás időszakában is. De **célzott lövést lényegében csak 2500 m-ig tudott leadni**.

Ebben az időszakban az ütegek tüzét még a tüzelőállásból a lövegek mellől irányították.
Uchatius-ágyúk lőszerei az 1863 M ágyúkhoz hasonlóan repeszgránát, gyújtólövedék, srapnel és kartács voltak, de ezek alakjai külballisztikai szempontból már sokkal előnyösebb formát mutattak. Elhagyták a légellenállás miatt rendkívül hátrányos vastag ólomköpenyt és helyette négy vékony rézgyűrű végezte a lövedékek vezetését a csőben. Ez a megoldás jóval nagyobb pontosságot eredményezett. Az 1875 M Uchatius-féle tüzérségi rendszer fő lövedéktípusa a gránát (régi nevén gyűrűs űrlövedék) volt. Ez a lövedékfajta nemcsak élőerő, hanem tereptárgyak ellen is hatásos.

A lövedék felépítését illetően újszerű volt, hogy az öntöttvas lövedéktesten belül előre elkészített bordázott gyűrűket szereltek, amely a töltet felrobbanásakor jelentősen megnövelte a repeszhatást. A 9 cm-es űrméretű lövedékekbe 12, a 8 cm-esbe pedig 8 bordázott gyűrűt helyeztek el. A robbanóanyagként

használt feketelőpor töltet (űrmérettől függően 170, illetve 100 gramm) robbanáskor optimális esetben 142, illetve 92 darabra hasította szét a belső hatásnövelő bordázott gyűrűket. A pusztító erő meghatározásához természetesen hozzá kell még számolni az öntöttvas lövedéktestből származó repeszeket is.
A gránátot Kreutz-féle 23 pillanatgyújtóval szerelték, amely a céllal való találkozáskor azonnal felrobbantotta a robbanóanyag töltetet. Az Uchatius-féle repeszgránát elődjeinél jóval hatásosabbnak bizonyult, a lőkísérletek eredményei alapján 1000 lépés távolságon a földből épített mellvédekbe (a talaj minőségétől függően) másfél-két méter mélyre hatolt. Keményebb célokra való tüzelésnél az egy méter vastag téglafalat is képes volt átütni. A romboló hatáson kívül jelentős repeszhatása biztosította, hogy nagyobb becsapódási sebesség esetén távolságban 700, szélességben 400 lépés távolságban okozhatott jelentős sérülést. Kisebb becsapódási sebesség esetén a repeszdarabok 450 méter hosszú, és 300 méter széles területen voltak veszélyesek. Az Uchatius-féle tüzérségi lövegek rendszeresítésekor különös tekintettel voltak a lövedékek hatásosságának vizsgálatára, ennek során összehasonlító próbákat végeztek más, akkor már alkalmazott tüzérségi lőszerekkel.
Az Uchatius által tervezett belső bordázott burok ugrásszerűen megnövelte az 1875 M gránát repeszhatását, messze túlszárnyalva a külföldi mintákat. A srapnel kiemelkedően fontos, sőt egyes időszakokban egyeduralkodó lövedékfajta volt, külsőleg hasonlít a repeszgránátra. A lövedéktest öntöttvasból készült, négy vezető bronzgyűrűvel látták el, amely a csőben haladva belesajtolódott a huzagokba, amely megadta a röppályán a stabilitáshoz szükséges forgómozgást. A köpenyen belül egy belső kamrafal kettéválasztja a lövedéktestet, melynek alsó részében helyezték el a feketelőporos indítótöltetet, a felsőben pedig az ólomgolyókat, amelyek közeit kénnel töltötték ki.
A srapnelt 1875 M időzíthető gyújtóval látták el. A gyújtó állíthatósága eredményezte, hogy a lövedéket a röppálya alsó szakaszában is működésbe lehetett hozni, de alkalmas volt robbanó hatást kifejteni a célba csapódáskor is. Ez esetben az időzítést a valós lőtávolságnál hosszabbra kellett állítani. A gyújtókezelő a lőtávolságnak megfelelően kilövés előtt gyújtóállító kulcs segítségével állította be a lőporkorongos időzítéssel működő gyújtót, amely a röppálya utolsó szakaszában mintegy méterre a cél fölött hozta működésbe a lövedéket. A lőtávolságnak megfelelő gyújtóállás biztosította, hogy a gyújtó a megadott időben, a röppálya alsó szakaszában működésbe lépjen. A szúróláng a lövedékhüvely közepén húzódó közvetítő csövön keresztül elérte a srapnelhüvely alsó részébe töltött feketelőport, és az a láng hatására felrobbant. A fölötte elhelyezett lökő lemez, a lőporgázok hatására a golyókat kitaszította a robbanás hatására szétnyílt lövedéktestből.
A 9 cm-es srapnelbe töltött 163, a 8 cm-esbe elhelyezett 109 darab 13 grammos kemény ólomgolyó nagy pusztítást okozott a célban. Az Uchatius-féle srapnelek hatása az optimális magasságú robbanási ponthoz képest hosszúságban maximum 900 lépés, szélességben 200 lépés nagyságú területre terjedt ki, amely jelentősen meghaladta az 1863 M srapnelnél tapasztalt hatást.
Az Uchatius-srapnelek nem rendelkeznek olyan kiemelkedő mutatókkal, mint ahogyan azt az ágyúgránátról el lehet mondani, hatásadatai jórészt megegyeznek az egyéb vizsgált lövedékekkel. A 2,54 cm (egy collos) vastagságú deszkában elért találatoknál, a golyók 80 százaléka áthatolt, 20 százaléka pedig a deszka anyagában maradt. Ezt a lövedékfajtát általában 3000 méter lőtávolságon belül alkalmazták. Fontos kiegészítő szerepet játszott a gyújtólövedék
az éghető anyagból készült célok pusztítása, felgyújtása volt. A repeszgránáthoz külsőleg nagymértékben hasonlító lövedéktest heves lánggal égő gyújtóanyaggal töltötték meg. A lövedék töltetét célba csapódáskor a pillanatgyújtó indította el. A fekete lőporból, salétromból, kénből, kenderszálakból, terpentinből és fekete szurokból álló gyújtóanyag a lövedéktesten kiképzett nyíláson keresztül intenzív égéssel tört elő.

Minden tüzérségi löveg számára létfontosságú volt a meglepetésszerű, gyalogsági és lovassági támadások elhárítása. Erre a célra az 1875 M lövegekhez elődjéhez hasonlóan kartácsot rendszeresítettek. Az űrméretnek megfelelő bádog kartácsszelence a benne foglalt golyók összetartására szolgált, addig, amíg a lőporgázok szétnyitották azt. A szelencében elhelyezett 120, illetve 72 db ólomgolyó a lövés kiváltása után az ágyúcsövet elhagyva szétnyíló kéve alakban pásztázta az üteg előtti terepet. Általában lépés távolságig volt hatásos. A kartácsok hatásossága nagymértékben függött a célterület talajának minőségétől. A kemény, sziklás, köves talajon a kartácsgolyók megpattanva még további sérüléseket is okozhattak, szemben a laza talajjal, amely elnyelte a becsapódó golyókat. Az 1875 M tüzérségi rendszer lövedékei mellett a lőszer másik fő alkotóeleme az indítótöltet. A rendkívül sok

korszerű, és korszakában előremutató technikai megoldás mellett az Uchatius- rendszer továbbra is a már évszázadok óta használt fekete lőport alkalmazta indítótöltetként. A lőportöltet 6-10 mm átmérőjű szemcsékből állt, melyből a 9 cm-es ágyúhoz másfél kg-ot, a 8 cm-eshez 0,95 kg-ot használtak. A szemcsenagyságot úgy határozták meg, hogy az hosszabb ideig égjen el, mint a por alakú lőpor. Az így keletkező gázok folyamatos nyomása gyorsította föl a lövedéket a cső elhagyásáig. A lőportöltetet előre kimérték, nyers selyemből varrt zsákocskákba töltötték.

A zsákok selyem anyaga a lövéskor teljes mértékben elégett, így nem maradt a csőben izzó szövetdarabka, amely a továbbiakban balesetet okozhatott. Külön lőportöltetet használtak az ún. hajítási feladatok végrehajtására. Ennek érdekében 0,42 kg és 0,30 kg lőportölteteket töltöttek az előre szerelt zacskókba. **A Monarchiában ekkor a jól bevált löveglőpor 74% salétromot, 10% ként, és 16% szenet tartalmazott.** A lövési lőportöltet indítására az 1859 M. modernizált gyutacsot alkalmazták.
A manőverező-képesség:
Minden tüzérségi rendszer egyik meghatározó tulajdonsága a mobilitás. A mozgékonyság nagyban függ a löveg súlyától, a vontatás módjától és a tereptől. Ez utóbbit befolyásolni nem lehet, ezért a másik két tényező az, ami pozitív irányba változtatható. A lövegtervezők, és -szerkesztők mindig úgy próbálják meghatározni egy tüzérségi eszköz súlyát, hogy az a lehető legkisebb anyagfel használással tegyen eleget a ballisztikai és stabilitási követelményeknek. A lövegeknél súly tekintetében meghatározó elemek a cső a zárszerkezettel, illetve a lövegtalp. Az Uchatius-féle tüzérségi rendszereknél is tekintettel kellett lenni a löveg lövés és vontatás közbeni stabilitásának megőrzésére, illetve a cső esetében annak a keletkező gáznyomással szembeni ellenállására, illetve tartósságára.
Az 1875 M ágyúk ballisztikai jellemzői jóval nagyobb pontosságot biztosítottak, mint az azt megelőző 1863 M lövegeké. A 9 cm-es Uchatius-ágyú lövedékének maximális kezdősebessége 453 m/sec, míg elődjéé 349 m/sec volt. Lőkísérletek bizonyították, hogy az újfajta lövegek kedvezőbb szórásképpel rendelkeznek minden vizsgált lőtávolságra. Az új típusú ágyúk lövedékei jóval nagyobb hatást fejtettek ki a célban, mint elődeik. A belső bordázott burokkal megnövelt hatású 9 cm-es repeszgránát ötször annyi hatásos repeszt termelt, mint a nyolcfontos (10,4 cm) 1863 M lövedék. Mindezek mellett az Uchatius-ágyúk még mindig feketelőporral tüzeltek és a lövedékek robbanótöltetei is a régi hagyományos keverékből álltak. A gyakorlati tapasztalatok igazolták, hogy az irányzék legkisebb egy milliméteres - állítására a becsapódási pont is érzékenyen reagált. Nem kétséges, hogy az 1863 M tüzérségi rendszer több mint egy évtizedes szolgálati ideje alatt lépés lőtávolságon belül feltétlenül hatásosnak bizonyult, de az Uchatius ágyúk hatásos lőtávolsága ahogy azt a lőkísérletek is igazolták a 8 és a 9 cm-es űrméreteknél egyaránt elérte a 6000 lépést, amely ebben az időszakban maximálisan megfelelt a követelményeknek. Az 1875 M 7, 8 illetve 9 cm-es ágyúk az 1880-as esztendőkben a tábori tüzérség alaplövegét képezték, de az 1890-es évek az európai fejlődés irányának megfelelően az osztrák magyar tüzérségnél is jelentős változásokat hoztak. Megjelent a gyérfüstű lőpor, mely hatékonyabbá tette a lövegeket, a kísérleti műhelyekben megalkották az első csőhátrasiklást fékező berendezések válfajait, valamint az új típusú lövegzárakat, amelyek a gyorsabb tüzelést tették lehetővé.[420]

[420] https://docplayer.hu/203680044-A-had-tor-te-ne-ti-mu-ze-um-ertesitoje-11-acta-musei-militaris-in-hungaria.html

SMS Habsburg koshajó 1865-1898 (1900)

SMS Habsburg (I.) 1865

(fregatt, koshajó, páncélos/pánczélos fregat, vértes fregat, fregát)
(Az SMS Erzherzog Ferdinand Max (1865) testvérhajója)

Az SMS Habsburg teljességgel azonos megépítésekor az SMS Erzherzog Ferdinand Max-al.[421] A korabeli képeken sem lehet őket megkülönböztetni.

Vízkiszorítása: 3566 hosszú tonna (3646 t)
Teljes súlya: 5130 metrikus tonna, 5050-5140t hosszú tonna, 5210 - 5650 rövid tonna

Hossza: 83,75 m (274 láb 9 hüvelyk)
Vízvonalon a hossza: 77 m (79,97 m a merőlegesek között[422])
Szélessége: 15,96 m (52 láb 4 hüvelyk)
Merülése: 7,14 m (23 láb 5 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db 2 hengeres „fekvőhengeres vagy másképp vízszintes" egyszeres expanziós gőzgép
(Ezt a fiumei Stabilimento Tecnico gyártotta)

Teljesítménye: 2925 LE (2181 kW) más adat szerint 3500 LE (2573 kW), de van, ahol csak 800 LE szerepel. Ez a fenti motorteljesítmény anomália fényében érthető.

Üzemanyaga: 400 tonna szán (máshol 330-340 tonna szén)

Vitorlafelülete: 1959 m²

Sebessége: 12,54 csomó (23,22 km/h)

Hatótáv: Vitorlázva korlátlan
A Maudslay erőgép adatait figyelembe véve, és 400 tonna szénkészletet nézve, akkor teljes sebességgel 2 322 km (1254 tmf.) Viszont a gép max. sebességgel jó ha pár órát tud menni, így ez csak becsült érték. A korabeli hajóknál gyakran a teljes sebesség/szénfogyasztásra adják meg a hatótávolságot.
Utazósebesség 5.5 cs (10 km/h)

Személyzete 511 fő

Páncélzata:
A hajó fából épült, amelynek oldalait a vízvonalon 660 mm-es keményfa övre szerelt 128 mm-es (máshol 123 mm-es) kovácsoltvas páncél védte.)
kovácsoltvas övpáncél a kazamatáknál 123 mm (4,8 hüvelyk)
elől és hátul 87 mm (3,4 hüvelyk)
A lissai csata idejére páncélzata még állítólag nem volt teljesen kész, ezért ideiglenesen meg kellett erősíteni vasúti sínekkel és horgonyláncokkal.
A fedélzet és a felépítmény nem volt páncélozva.[423]

---

[421] Klagenfurter Zeitung, Juni 1865-06-23
[422] https://shipstamps.co.uk/forum/viewtopic.php?t=15491
[423] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1870-fleets/austria/erzherzog-ferdinand-max-class.php

A Habsburg és Ferdinand Max vaspáncélzata kizárólag stájer kohókból (Store és Zeltweg) származik.[424]
Fegyverzete az eredeti tervek szerint: 32 db 48 fontos (20 cm-es) elöltöltős Krupp ágyú
A vonatkozó szakirodalomban mindig az olvasható, hogy a porosz hatóságok elkobozták a Krupp ágyúkat, ami történelmileg nem helytálló. Inkább a Krupp által szállított fegyverek nem feleltek meg az elvárt követelményeknek, és azonnal visszaküldték a gyártóhoz.[425]

Fegyverzete: 1866
16 db 48 fontos (kb. 194 mm, 7,63 hüvelyk) elöltöltős löveg, a hosszanti oldalon 6 – 6 löveges elrendezésben és 2 db az orrban 2 db a taton. (A 30-48 fontos lövegek átmérője 16-19 cm.) Eredetileg porosz gyártmányú Krupp, huzagolt lövegeket kapott volna, de az osztrák-porosz háború kitörése miatt, végül sima csövű lövegeket kapott, bár, van aki azt írja, hogy a Krupp lövegek nem kielégítő volta miatt kapta a régebbi típusú fegyverzetet. Tegetthoff Lissanál a nagyobb ágyúk részére tüzes golyókat öntetett, hogy azokkal fölgyújthassa az ellenséges hajókat. A lövedékek nagy része viszont tömör fém golyó, ami lepattant a páncélzatról. A hajókon „karronád-okat") rövid, de nagy űrméretű csővel rendelkező „hajótarackok-at) alkalmaztak. A közel 3 m csőhosszú ágyúk helyett, könnyebb szerkezetű és rövidebb csövű löveg volt a karronád típus. Egy 32 fontos normál löveg súlya 2700 kg, míg ennek koronád típusa csak 900 kg. A lőtávolság viszont jelentősen csökken, pl. a 32 fontos esetén 900 m-ről 400 m-re. A karronád fő előnye az volt, hogy egységnyi szerkezeti tömegű karronád háromszor nagyobb tömegű lövedéket lőhetett ki – igaz, csak kis lőtávolságra. A kis tömegű, rövid csövű, kis lőtávolságú karronád a közelharc ideális fegyvere volt. A „karronádosítás" a hajók összegzett tűzerő növelésének technikai eszközévé vált, feltéve, hogy az ezt alkalmazó flotta lemond a lőtávolság egy részéről és áttér a tüzérségi közelharcon alapuló harceljárásra (csatasor áttörése). Lőtáv a XIX. század második felében már 4-900 m. A lövedék ekkor még általában tömör vasgolyó.
Lissánál Tegetthoff pont az áttörést és a közelharcot választotta. 48 fontos lövegek voltak eredetileg a Drache és a Salamander fedélzetén.[426]
4 db **1863M típusú** 8 fontos (10 cm-es) elöltöltős, huzagolt csövű löveg
2 db 3 (talán **1863M típusú** 4 fontos, avagy 8 cm-es) fontos löveg
(Az 1863 M lövegek kúpos lövedékei mind időzítő, mind becsapódáskor működő gyújtóval rendelkezhettek. A lövegek tüzelhettek gránátot, srapnelt, gyújtó lövedéket és kartácsot. A 4 fontos löveg 20 fokos emelék álláson 520 grammos lövedékét 3375 m távolságra volt képes tüzelni, míg a 8 fontos löveg 930 g-os lövedékét hasonló emelékkel 3750 m-re tüzelte. Az adatok a szárazföldi haderő lövegeire vonatkoznak. Ezek a lövegek jobbak a korabeli porosz lövegeknél.)[427]
döfőorr vagy kos
Az 1870-1880-as években többször átfegyverezték.

Fegyverzete 1874.
Kapott 14 db 7 hüvelykes (178 mm)-es Armstrong löveget és 2 db könnyű ágyút

Fegyverzete 1882.
Ekkor 4 db 9 cm-es (3,5 hüvelykes) hátultöltős löveget kapott, továbbá felszerelték 2 db 7 vm-es (2,8 hüvelykes) hátultöltős löveget, egy pár 47 mm-es (1,9 hüvelykes) gyorstüzelő löveget és 3 db 25 mm-es (0,98 hüvelykes) automata löveget.

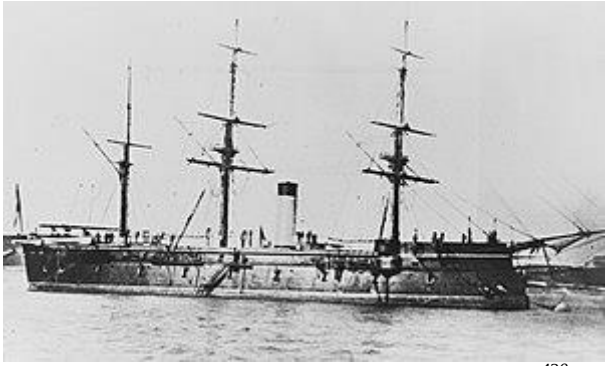
Fegyverzete 1886.
1 db 26 cm-es (10,2 hüvelyk)-es ágyú
1 db 24 cm-es (9,4 hüvelyk)-es ágyú.

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino Trieszt

---

[424] Neue Freie Presse, Juli 1866-07-26
[425] https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Marine
[426] TURCSÁNYI KÁROLY – HEGEDŰS ERNŐ – BÁN ATTILA: A nagyhatalmak tengeri hadviselése az elöltöltő fegyverek korában (1648-1866): I. rész: HADTUDOMÁNYI SZEMLE: HADMŰVÉSZET: 2016. IX. évfolyam 1. szám
[427] Németh Balázs: A császári-királyi hadsereg és a Magyar Királyi Honvédség gyalogsági tűzfegyverei, harcászata és hadművészete 1849-1878 között, PhD értékezés, Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar Hadtudományi Doktori Iskola, Budapest 2017

Tervezte: Ritter József v. Romaco[428]
Építés kezdete: 1863 június
Vízrebocsátás: 1865.06.25.
Hadrendbe állt: 1866 június
A flottából kivonták: 1898.10.22.
Lebontották: 1899-1900[429]



A Habsburg modernizálása után 1877-ben[430]

1865.
A „Habsburg" pánczélos fregatté vízrebocsátásának f. hó 24-én kellett volna a muggiai Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárból megtörténni. Azonban a hajó nem indult el. Nagy tömeg néző sereg gyűlt egybe. Mint táviratilag közük, a vízrebocsátási f. hó 25-én (1865.06.25.) szerencsésen megtörtént.[431]

1865.07.10-én hatalmas viharba került a Habsburg, feltehetőleg a kikötőben. A viharban 10 fő fulladt a tengerbe, köztük a Habsburg három harmad osztályú tengerésze.[432]

1866.
1866.05.26-i hír: „Az Erzherzog Ferdinand Max és a Habsburg, amelyek páncélzata már félig elkészült, a múlt héten tette meg első útját Triesztből Polába saját gépeik által. A tesztvezetésnek a kedvezőbb eredmények a legfényesebb bizonyítékai a Stabilimento Tecnico Triestino Trieszt hatékonyságának, mivel itt épültek a hajók és gépeket egyaránt.[433]

1866-ban részt vett az olasz partok elleni flottatüntetésekben.
1866.07.20-án részt vett a Lissa-i tengeri csatában.
A lissai tengeri csatát lásd az SMS Erzherzog Ferdinand Max (I.) nél.
Az SMS Habsburg vértes hajó Tegettfoff hadrendjének jobb oldalára került. A Principe di Carignano és a Castelfidardo a Habsburggal vívott távolsági tűzpárbajt. Itt volt a Kaiser Max és a Szalamandra is.
A csatában az SMS Habsburg 170 lövést adott le és őt 38 lövedék találta el. A Habsburg nem sérült meg a csatában és személyi vesztesége sem volt. Este a Habsburg, Prinz Eugen és ágyúnaszádok látták el a járőrszolgálatot.

„Vessünk már egy tekintetet az osztrák tengeri erőre s ismerkedjünk meg nagyjában annak is létszámával, szerkezetével és minőségével. E hajóhad a következőkből áll: 1 sorhajó, Kayser, 92 ágyúval és 892 emberrel. —2 elsőrangú pánczélos fregatte, Ferdinand-Miksa és Habsburg; 3 másodrangú, Miksa- császár, Prinz-Eugen, és Juan d'Austria; 2 harmadrangú Salamander és Drache, összesen 213 ágyúval és 2592 emberrel. — 2 másodrangú és 3 harmadrangú csavar-fregatte, összesen 194 ágyúval, 2268 emberrel. — 2 csavar-korvett, 10 ágyúnaszád, 3 shooner, 1 yacht, összesen 101 ágyúval és 2008 emberrel. — Végre 9 gőzhírhajó (aviso) összesen 37 ágyúval és 672 emberrel. Ezek mind csavarhajók. Következnek a másneműek, u. m. 1 vitorlás fregatté, Bellona, 36 ágyúval és 352

[428] Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1882-06-05
[429] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg_(1865)
[430] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg_(1865)
[431] Sürgöny, 5. évfolyam, 1865-06-28 / 146. szám
[432] Klagenfurter Zeitung, Juli 1865-07-18
[433] Klagenfurter Zeitung, Mai 1866-05-26

emberrel. — 2 vitorlás korvett, 3 brick, 3 shooner, összesen 81 ágyúval, 750 emberrel. — 2 kerekes gőzös 6 ágyúval, 83 emberrel. —6 ágyús naszád a Garda-tón, 9 a Lagúnán, összesen 42 ágyúval, 696 emberrel. Még 4 kerekes gőzös, ágyú nélkül, 92 emberrel; 1 pánczélos üteg 16 ágyúval és 219 emberrel, 3 ponton 30 ágyúval, 126 emberrel. Az egész összeg tehát 72 hadihajó.„[434]

1867.
1867.08.04-i hír: „Pola, augusztus 2. [Drig.-Corr.] (A flotta új fegyverzetéről.) Egy angol kereskedelmi gőzös végül meghozta a haditengerészet által régóta áhított 24 Armstrong ágyút, amelyek a három páncélos a „Don Juan" fregatt a „ Kaiser Max" és „Prince Eugen" fegyverzetét alkotják majd. Ezek hét hüvelykes csőtorkolat-töltő (elöltöltős) lövegek, teljes felszereléssel és lőszerrel.
Nagy érdeklődéssel várják az emberek a közelgő páncélozott célpont tüzelési tesztjeit, hogy összehasonlíthassák azokat a Krupp-gyár nyolc hüvelykes, hátul tölthető lövegeivel, amelyeket a „Habsburg" és „Erzherzog Ferdinand" páncélozott fregattokhoz szánnak. E tesztek eredményei nagyban befolyásolják azt a kérdést, hogy a két rendszer közül melyiket választják a jövőben, és különösen azt, hogy a jelenleg épülő „Lissa" fregatt milyen lövegeket kap. [435]

1869.
1869.01.23-án a Habsburg őfelsége Panzerfreigatt-ja Triesztbe érkezett, és néhány hónapig az ottani kikötőben marad, hogy munkálatokat végezzenek rajta és felszereljék az új lövegeit.[436]

1869.07.15-i hír. „(Az osztrák-magyar tengerészet.) Páncélos hajók: „Kaiser", 5440 tonna tartalmú, 800 lóerejű, 10 ágyúval; „Lissa", 5050 tonna, 1000 lóer., 12 ágyú; „Custozza", 6700 tonna, 1000 lóer., 8 ágyú; „Albrecht főherceg," 5800 tonna, 800 lóer., 8 ágyú.— Páncélos fregatte-ok: „Ferdinand Miksa," és „Habsburg", mindegyik 5200 tonna, 800 lóer., 14 ágyú; „Miksa császár," "Don Juan de Austria" és "Eugen herceg," mindegyik 2650 tonna, 650 lóer. 12 ágyú; „Salamander" és Drache", egyenkint 3120 tonna,500 lóer., 10 ágyú. — Csavarfregatte-ok: „Novara" és „Schwarzenberg„ 2650 tonna, 500 lóer., 46 ágyú; "Radetzky„ (közelebb légberobbant) 2430 tonna, 500 lóer., 12 ágyú; „Donau" és „Adria" 2430 tonna, 300 lóer., 29 ágyú. — Csavarcorvette: "Fridrich„ és "Dandolo„ 1600 tonna, 230 lóer., 22 ágyú ; "Helgoland, 1770 tonna, 400 lóer., 6 ágyú.— Továbbá négy csavar-ágyúnaszád 4 ágyúval , kettő 2—2 ágyúval, három csavarschooner 2—5 ágyúval, egy aviso-gőzös , „Erzsébet" 6 ágyúval. — Ezen kívül 3 csapatszállító gőzös, egy anyagszerszálító , egy torpedo-hajó, két yacht. — Vitorlás hajó van: egy corvette, egy brigg, két schooner, úszó üteg, 3 szállító s 15 különféle rendeltetésű hajó, végül 9 kisebb gőzös, kikötői szolgálatokra."[437] Ekkor a Habsburgot áthelyezték a második tartalékba. [438]

1969.10.10-én a catarrói zavargások miatt elrendelték a hajó azonnali felszerelését és bevethetővé tételét.[439]

1869.11.01-én a Dardanellák bejáratánál találkozott egymással. Még aznap behajóztak Pireusz kikötőjébe. (Újsághír a tervezett útról: „hajók Konstantinápolyba szállítják ő fölségét kíséretével, hol három páncéloshajó, a „Ferdinand Max" és „Habsburg" fregatok, a „Helgoland" korvét és egy ágyúnaszád hozzácsatlakoznak ő felsége kíséretéhez."[440]) Ekkor Ferenc József császár a Szuezi-csatorna felavatására utazott a Greif yachton. A hajók 1869.11.20-án már Alexandriában voltak.
Eredetileg a Salamander ment volna, de az géphiba miatt nem tudott elindulni, és ezért ment helyette az SMS Habsburg. Parancsnoka Joseph Aurnhammer.[441]
Az utat lásd kidolgozva az SMS Erzherzog Ferdinand Max (I.) nél.

---

[434] Nagy Miklós és Zilahy Imre (szerk.)**:** Háború-könyv. Az 1866-ki hadjáratok ismertetése (Pest, 1866)Szász Károly: Az olasz és osztrák tengeri haderő
[435] Neue Freie Presse, August 1867-08-04
[436] Neue Freie Presse, Januar 1869-01-23
[437] Hazánk s a Külföld, 5. évfolyam, 1869-07-15 / 28. szám
Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám
[438] Neue Freie Presse, Juli 1869-07-16
[439] Die Presse, Oktober 1869-10-10
[440] Szegedi Híradó, 11. évfolyam, 1869-10-14 / 82. szám
[441] Neue Freie Presse, November 1869-11-02

Visszafelé a Habsburg és az Erzherzog Ferdinand Max 1869.11.16-án a Kréta szigeti Suda-öbölbe futottak be. Egy heves vihar miatt 1869.11.25-én Navarin kikötőjébe húzódtak be. Innét Korfu felé hajóztak, ahol találkoztak a Greif-el és a többi hajóval. A Habsburg és az Erzherzog Ferdinand Max behajózott Pólába. Pöck aggódott a Trieszt felé viharban hajózó Ferenc Józsefért a Greif fedélzetén, ezért kihajóztak Trieszt felé. A császár és király biztonságos partot érése után visszatértek Pólába, ahol a Habsburgot karbantartották.
1869.12.10-én a Habsburg és a Ferdinand Max Pólába indult.[442]
1869.12.28-án Triesztben volt.[443]

1870.
1870 januárjában, a javítás után Cattaróba hajózott, hogy megerősítse az ottani flottaköteléket. Ekkor az egyetlen vértes kazamatahajó, amely aktív szolgálatban állt, mert a többit leszerelték Pólában.
„Habsburg", parancsnoki hajó parancsnoka Ritter v. Gröller sorhajókapitány. A hajó ekkor az admirális hajója is. [444]

1870 nyarán az SMS Habsburg és az *S.M. Schiff* Kerka gőzös a Földközi-tenger nyugati vizein cirkált. Utána Polába javításra ment. Javítás után 1870.06.22-én[445] már Polából Kumbor-ba hajózott, ahol találkozott a Kerka-val.
1870.06.25-én a két hajó Máltára indult, ahová 30-án érkeztek meg.
1870.07.10-én Tuniszba (Beylik-be) hajóztak, ahol két napot voltak.
1870.07.16-án a korzikai Cagliari-ba hajóztak. Itt július 17-21-ig voltak.
1870.08.02-án befutottak Toulonba, ahol 8 napot voltak, majd az olaszországi Portoferraio-ba mentek. Portoferraio-ban 1870.08.11-14 között voltak.
1870.08.19-án befutottak Nápolyba. „Habsburg" osztrák hadihajó még más három osztrák fregat érkezését várja be a nápolyi kikötőben.„[446] Az olasz kikötők felkeresése egy erődemonstráció volt, mert a Monarchia, flottademonstrációval akarta megakadályozni Róma olasz annektálását. Ekkor az SMS Habsburg volt az egyetlen bevethetőbb nagyobb hadihajója a Monarchiának. 1870 szeptemberében hagyta el az olasz vizeket.[447]
1870.09.16-án „Habsburg" páncélos fregatt érinti Korfu felé hajózott, ahol továbbadják a parancsot, majd tovább utazik Szmirnába.[448] Kötelékparancsnok Millosich György.[449]
A „Habsburg" páncélozott fregatt már a levantei vizeken van 1870.11.30-án.[450]

1871.
Smyrnából 1871.02.04-ről jelentik, hogy a „Habsburg" pánczélos fregat, Millosich ellenadmirállal, néhány nap előtt oda visszatért, s 4-én ismét czirkálásra indult el.[451]
Millosich ellentengernagy felszállt a „Habsburg" páncélos fregattra, amely 1871. március 26-án érkezett, és 27-én hagyta el Raguzát, hogy meglátogassa Candiát (Kréta, Rodoszt és Smyrna-t.[452]
Smyrna, 1871.04.15. A „Habsburg" pánczélos fregát fedélzetén Millosich ellentengernaggyal, Sudából lőve, tegnapelőtt itt horgonyt vetett.[453]
Smyrnából 1871.04.22-ről jelentik, hogy a „Habsburg" pánczélos fregatton az elhunyt Tegethoff aladmirálért gyász-ünnepély tartatott.[454] (Tegetthoff, tüdőgyulladásban, Triesztben hunyt el 1871.04.07-én.)
Mint Smyrnából 1871.05.06-ról jelentik, a „Habsburg" pánczélos fregát, s a „Kerka" ágyúnaszád Salonich-ba (Szaloniki) indultak el.[455]

---

[442] Das Vaterland, Dezember 1869-12-10
[443] Klagenfurter Zeitung, Dezember 1869-12-28
[444] Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19
[445] Die Presse, Juni 1870-06-22
[446] A Hon, 1870. 8. évfolyam, 1870-08-26 / 201. szám
[447] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg_(1865)
[448] Neue Freie Presse, September 1870-09-16
[449] Die Presse, September 1870-09-17
[450] Neue Freie Presse, November 1870-11-30
[451] Budapesti Közlöny, 5. évfolyam, 1871-02-11 / 34. szám
[452] Das Vaterland, April 1871-04-07
[453] A Hon, 9. évfolyam, 1871-04-23 / 93. szám
[454] Budapesti Közlöny, 5. évfolyam, 1871-04-30
[455] Budapesti Közlöny, 5. évfolyam, 1871-05-14 / 111. szám

Smyrnából 1871.06.03-ról jelentik, hogy a „Habsburg“ pánczélos fregat a syriai parthoz indult.[456]
Mint Smyrnából 1871.07.08-ról jelentik a „Habsburg“ pánczélos fregatt meglátogató Cyprust s a siriai partot.[457]
1871.09.05-i hír: A „Habsburg” páncélozott fregatt Milosich admirálissal néhány napja belépett Pola kikötőjébe, hogy felvegye a szabadságon lévő legénységének nagy részét. A fregatt azonban még nem tudta elhagyni a kikötőt, mert ismeretlen okokból jelentős víz került a hajótestbe, ezért a pumpának folyamatosan dolgoznia kell, hogy megbirkózzon a beáramló vízzel.[458]
1871.10.20-án a Habsburg, Pólában tartózkodott. Millosich ellentengernagy hamarosan átadja helyét utódának.[459]

1872.
Gazdasági kiadások: „A „Habsburg“ vértes fregát tartalék kazánjaira 136,000 frt kell; 100 ezer a „Don Juan d'Austria“ részére; 32,000 frt a „Friedrich“ naszád s a tavaly elköltött 100,000 frton felül még 36,000 frt kell az „E. H. Ferdinand Max“ részére.”[460]

1873.
1873-ban felmerült az SMS Erzherzog Ferdinand Max és az SMS Habsburg lecserélése. Őket az SMS Lissa és az SMS Kaiser fogja leváltani.[461]
Ebben az évben az E. H. Ferdinand Max és Habsburg vértes hajók ekkor javításra szorultak a hajótest „rothadása” miatt.[462]

1874.
1874.02.10-én az aktív flotta tagja.[463]
A Habsburgot ekkor átfegyverezték. Kapott 14 db 7 hüvelykes (178 mm)-es Armstrong löveget és 2 db könnyű ágyút

1875.
1875.01.16-án az aktív flotta tagja.[464]

1876.
1876.02.12-i hír: „Ausztriának háborúba vihető hajója alig van hat, vagyis a négy casamata, s két pánczél fregatt, mert a lissai híres pánczélosok közül csak a „Habsburg“ „E. H. F. Max“ használhatók, evvel pedig könnyen elbánik akár a török flotta, ha pedig a diplomatiai conflictusok másképp alakulnának a „Devastation“ admiral hajó négy nap alatt Pólában lobogtathatná zászlaját.”[465]

1877.
A „Pol. Corr.“ következő authenticus adatokat közöl a cs. és kir. hadi tengerészet jelenlegi állásáról. Pánczélos hajók, torpedókkal és vető készülékekkel. „Tegetthoff“ épülőfélben. „Castozza“, 7390 tonna, 1200 n. lóerő, összesen 18 ágyú, 310 karabély, 88 revolver, 111 kard, 507 ember (felszerelve). „Litta“, 6080 tonna, 1000 lóerő, összesen 20 ágyú, 314 karabély, 88 revolver, 114 kard, 12 ember (2. tartalék); „Albrecht“ 5940 tonna, 800 lóerő, összesen 18 ágyú, 290 karabély, 88 revolver, 105 kard, 481 ember (2. tartalék.) „Kaiser“ 5810 tonna, 800 lóerő, összesen 20 ágyú, 290 karabély, 88 revolver, 105 kard, 479 ember, (2. tartalék); „Don Juan d'Austria“, 3550 tonna, 650 lóerő, 16 ágyú, 222 karabély, 87 revolver, 111 kard, 390 ember (1. tartalék) ; „Max“, 3550 tonna, 650 lóerő, 16 ágyú, 222 karabély, 87 revolver, 111kard, 390 ember (1. tartalék); „Eugén“ (épülőfélben). Pánczélos fregattok : „Ferdinand Max“, 5140 tonna, 800 lóerő, 22 ágyú, 290 karabély, 88 revolver, 108 kard, 482 ember (2. tartalék);

[456] Budapesti Közlöny, 5. évfolyam, 1871-06-10 / 131. szám
[457] Budapesti Közlöny, 5. évfolyam, 1871-07-16 / 161. szám
[458] Die Presse, September 1871-09-05
[459] Neue Freie Presse, Oktober 1871-10-20
[460] Magyar Ujság, 6. évfolyam, 1872-10-04 / 227. szám
[461] Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám
[462] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám
[463] Das Vaterland, Februar 1874-02-10
[464] Die Presse, Januar 1875-01-16
[465] Egyetértés, 10. évfolyam, 1876-02-12 / 34. szám

„Habsburg“, 5140 tonna, 800 lóerő, 22 ágyú, 290 karabély, 88 revolver, 108 kard, 482 ember (2. tartalék); „Salamander“, 3110 tonna, 500 lóerő, 18 ágyú, 136 karabély, 86 revolver, 102 kard, 308 ember (felszerelve), összesen 45,710 tonna, 7200 lóerő, 170 ágyú, 2364 karabély, 788 revolver, 975 kard, 4031 ember. Fregattok: „Radetzky“ 3430 tonna, 600 lóerő, 19 ágyú, 274 karabély, 87 revolver, 99 kard, 453 ember (2. tartalék) ; „Laudon“, 3430 tonna, 600 lóerő, 19 ágyú, 274 karabély, 87 revolver, 99 kard, 453 ember (2. tartalék). Összesen 6860 tonna, 600 lóerő, 38 ágyú, 548 karabély, 174 revolver, 198 kard, 906 ember. Corvettek: „Duna“, 2440 tonna, 400 lóerő, 15 ágyú, 199 karabély, 60 revolver, 71 kard, 335 ember (felszerelve); „Dandolo“ 1700 tonna, 230 lóerő, 16 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 65 kard, 258 ember (2. tartalék); „Friedrich“, 1570 tonna, 230 lóerő, 16 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 65 kard, 258 ember (2. tartalék); „Szaida“ (épülőfélben); „Fazana“, 1970 tonna, 400 lóerő, 6 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 71 kard, 261 ember, (2. tartalék); Helgoland, 1820 tonna, 400 lóerő, 6 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 71 kard, 261 ember (1. tartalék); „Zrínyi", 1340 tonna, 230 lőerő, 6 ágyú, 97 karabély, 50 revolver, 57 kard, 211 ember, (2. tartalék) ; „Frundsberg“ , 1340 tonna, 230 lóerő, 6 ágyú , 89 karabély, 50 revolver, 57 kard, 203 ember (felszerelve) ; „Aurora“, 1346 tonna, 230 lóerő, 6 ágyú, 89 karabély, 50 revolver, 57 kard, 203 ember (javítás alatt). Összesen 13,520 tonna, 2350 lóerő, 79 ágyú, 990 karabély, 40 revolver, 514 kard, 1990 ember Jelző gőzösök: „Miramar,“ 1830 tonna, 450 lóerő, 2 ágyú, 71 karabély, 11 revolver, 36 kard, 160 ember (1. tartalék) ; „Erzsébet* 1570 tonna, 350 lóerő, 6 ágyú, 77 karabély, 25 revolver, 34 kard, 154 ember (1. tartalék). Összesen 3400 tonna, 800 lóerő, 8 ágyú, 148 karabély, 36 revolver, 70 kard, 314 ember. Ágyúnaszádok : „Velebich“ 900 tonna, 230 lóerő, 5 ágyú, 60 karabély, 25 revolver, 34 kard, 133 ember (2 tartalék); „Dalmata, 900 tonna, 230 lóerő, 5 ágyú, 60 karabély, 25 revolver, 34 kard, 133 ember (1 tartalék); „Hum“, 900 tonna, 230 lóerő, 5 ágyú, 60 karabély, 25 revolver, 34 kard, 133 ember (2. tartalék) ; „Nautilus“, 570 tonna, 90 lóerő, 3 ágyú, 57 karabély, 25 revolver, 26 kard, 115 ember (1. tartalék); „Albatros“, 570 tonna, 90 lóerő, 3 ágyú, 57 karabély, 25 revolver, 26 kard, 115 ember (felszerelve); „Kerka", 540 tonna, 90 lóerő, 3 ágyú, 48 karabély, 23 revolver, 24 kard, 105 ember (fölszerelve) ; „Narenta“ 540 tonna, 90 lőerő, 3 ágyú, 48 karabély, 23 revolver, 24 kard, 105 ember (fölszerelve); „Möve“ 370 tonna, 45 lőerő, 3 ágyú, 26 karabély, 15 revolver, 13 kard, 71 ember (fölszerelve) ; „Sansego“, 350 tonna, 90 lőerő, 2 ágyú, 26 karabély, 17 revolver, 18 kard, 71 ember (felszerelve). Összesen 5640 tonna, 1185 lóerő, 32 ágyú, 444, karabély, 203 revolver, 233 kard, 981 ember. Yacht gőzösök. „Greif“ 1350 tonna, 300 lóerő, 2 ágyú, 67 karabély, 16 revolver, 30 kard, 143 ember (1 tartalék); „Fantansie“ 230 tonna, 125 lóerő, 14 karabély, 7 revolver, 12 kard, 45 ember (1. tartalék). Összesen 1680 tonna, 425 lóerő, 2 ágyú, 81 karabély, 23 revolver, 42 kard, 188 ember. Kerekes gőzösök: „Andreas Hofer“ 850 tonna, 180 lóerő, 4 ágyú, 36 karabély, 23 revolver, 27 kard, 97 ember (felszerelve); „Fiume* 440 tonna, 120 lóerő, 4 ágyú, 28 karabély, 13 revolver, 14 kard, 75 ember (2. tartalék); „Taurus“ (ez évben készült). Összesen : 1290 tonna, 300 lóerő, 18 ágyú, 64 karabély, 36 revolver, 41 kard, 172 ember. Szállító gőzösök. „Gargano“, 1380 tonna, 180 lóerő, 2 ágyú, 28 karabély, 12 revolver, 23 kard, 87 ember (kórházi hajónak berendezve) ; „Triest“ 960 tonna, 160 lóerő, 2 ágyú, 28 karabély, 12 revolver, 17 kard, 81 ember (1. tartalék); „Pola“, 910 tonna, 120 lóerő, 2 ágyú, 28 karabély, 12 revolver, 14 kard, 70 ember (felszerelve). Összesen 3520 tonna, 460 lóerő, 6 ágyú, 84 karabély, 36 revolver, 54 kard, 238 ember. Műhelyhajó: „Cyclop“ 2150 tonna, 250 lóerő, 2 ágyú, 30 karabély, 8 revolver, 22 kard, 134 ember (javítás alatt). Monitorok: „Maros“ és „Lajtha“, mindenik 310 tonna, 80 lóerő, 2 ágyú, 20 karabély, 9 revolver, 7 kard. (Amaz 1. tartalék, utóbbi fölszerelve.) Összesen 620 tonna, 160 lóerő, 4 ágyú, 40 karabély, 18 revolver, 14 kard, 96 ember. Teljes összeg: 84,120 tonna, 14,330 lóerő, 340 ágyú, 4793 karabély, 1772 revolver, 2163 kard, 9050 ember. Ezen hadihajókon kívül, melyek a flottát alkotják, van még a hadi tengerészetnek jelentékeny számú mindennemű hajója, torpedo-naszád, hulk, tender, a kikötői szolgálatra s szükség esetében, partőrzési és állomási szolgálatra is.[466]

1878.

Pólából írják: Hadi tengerészetünk nagy részének a harmadik tartalékosztályból egyenesen első tartalékba történt áttétele nagy feltűnést keltett itteni körökben. Ez nem egyéb, mint haditengerészetünk mozgósítása. A középtengeri hajórajt képezendő «Don Juan», «Kaiser Max» kazamatta és a «Habsburg» pánczélos hajókon, továbbá a mintegy két héttel ezelőtt szolgálatba helyezett «Castozza» és «Kaiser» kazamatta-hajókon kívül felszerelés alá vették az «Erzherzog Albrecht», «Lissa», «Prinz Eugen»,

[466] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

«Ferdinand Max» és «Salamender» pánczélos hajókat is, úgy hogy pánczélos kottánk hét kazamatta hajóból és három pánczélos fregattéból áll, felszerelve a legnagyobb kaliberű 100 ágyúval, melyek közül 48 Armstrong, 52 pedig Krupp-féle.[467]

Bécs, 1878.02.11. Franczia-, Olasz- és Ausztria-Magyarország Konstantinápolyban lépéseket tettek hajóhadaik Konstantinápolyba bocsátása végett. Részünkről a Habsburg és Max pánczél fregattok fognak elküldetni.[468] A Kaiser Max parancsnoka Nöltling, míg a Habsburgé Lindner.[469]
Bécs, 1878.02.13. A Pol. Corr. jelenti Polából: Barry ellentengernagy, az osztrák-magyar Levantehajóraj parancsnoka a Habsburg pánczél fregattal ma délután a Levanteba (keletre) ment; további hajófelszerelésekről mit sem tudnak.[470]
1878.02.14-i hír: „A »Miksa-császár« kaszamáta-hajó kedden Kis-Ázsiába ment s a »Habsburg« páncélos hajó is készen állt, hogy szerdán szintén kövesse amazt.[471] 1878.02.17-én már elhagyta Polát. Az angol hajók mellett, a Monarchia azért küld hadihajókat Konstantinápolyba, hogy megakadályozzák azt, hogy az oroszok elfoglalják a várost és a Dardanellákat.[472]
Ezen az úton a Habsburgon volt hadapród, gróf Batthyányi Tivadar.[473]

A pólai arzenálban és kikötőben élénk tevékenység uralkodik. Minden arra mutat, hogy több hadihajó fölszerelése van készülőben. Eddigelé három osztrákmagyar kisebb pánczélos hajó ment teljesen fölszerelve a keletre, s pedig a „Miksa császár“, „Habsburg“ és „Don Juan d'Ausztria“ nevű hajók. Barry Alfréd ellentengernagy megtartotta a fővezényletet a keleti vizekben czirkáló osztrák-magyar hajóraj fölött. Tekintettel voltak talán arra is, hogy Barry is, ki angol származású, könnyebben fog érintkezhetni az angol hajóparancsnokokkal. A „Tegethoff“ nevű elsőrendű pánczéloshajó számára, mely majdnem teljesen elkészült már, megérkeztek már a monstre-ágyuk Krupp gyárából. A hajó 14 ágyúval és 1100 lóerejű géppel fog bírni.[474]

Cattaro, 1878.05.08. (»Pol. Corr.«) A »Habsburg«, »Kaiser« és »Don Juan« osztrák-magyar pánczél fregattok ma délután a cattarói Boccába érkeztek és horgonyt vetettek Megline előtt.[475]

1878.06.14-én már a levantei útra készítették fel. A kötelék az SMS Habsburg és az SMS Don Juan. A hajók Meligne-ben (Dalmácia) horgonyoznak.[476]

1878.07.26-án Bosznia-Hercegovina okkupációjának előkészítése során a Habsburg és a Kaiser Max, 200 tengerészt tett partra a raguzai helyőrség megerősítésére.[477]
A Habsburg és a Kaiser Max részt vett Ali pasa Hercegovinai evakuálásában. Három nagy kereskedelmi gőzhajóra egyenként 1600 főt szállítottak fel, továbbá a hajókra került a pasa háreme, 350 lő és 40 000 kilógrammnyi poggyász. A két hadihajó pedig 1200 főt vett a fedélzetére. A hajók Gabellából Prevesába mentek. [478]

Bécs, 1878.12.13. A Pol. Corr. jelenti Polából: Barry ellentengernagy, az osztrák-magyar Levantehajóraj parancsnoka a Habsburg pánczél fregattal ma délután a Levanteba ment; további hajófelszerelésekről mit sem tudnak.[479]

---

[467] Háború-Krónika, 1878 / 59. szám
[468] Pesti Napló, 29. évfolyam, 1878-02-12 / 39. szám
[469] Pester Lloyd, Februar Jahrgang 25, nr. 1878-02-05 / nr. 36
[470] Pesti Napló, 29. évfolyam, 1878-02-14 / 41. szám
A Hon, 16. évfolyam, 1878-02-14 / 41. szám
[471] Fővárosi Lapok 1878-02-14 / 37. szám
[472] Képes Néplap és Politikai Hiradó, 6. évfolyam, 1878-02-17 / 7. szám
[473] Fiume és a magyar-horvát tengerpart (Magyarország vármegyéi és városai, 1897) Fiume története / Fiume magyar kormányzat alatt / Fiume uj élete 1870-től 1897-ig
[474] Politikai Ujdonságok, 24. évfolyam, 1878-03-13 / 11. szám
[475] A Hon, 16. évfolyam, 1878-05-10 / 114. szám
[476] Neue Freie Presse, Juni 1878-06-14
[477] Neue Freie Presse, Juni 1879-06-21
[478] Das Vaterland, Februar 1879-02-14
Neue Freie Presse, Juni 1879-06-21
[479] Pesti Napló, 29. évfolyam, 1878-02-14 / 41. szám

A hajók neme és neve			Tonna-tartalma	Lóerő
Felszerelve	Kasamatta hajó	Don Juan d'Austria	3,550	650
		Kaiser Max	3,550	650
	Fregatta	Habsburg	5,140	800
	Korvettek	Donau	2,440	400
		Helgoland	1,820	400
	Ágyunaszádok	Nautilus	570	90
		Albatros	570	90
		Kerka	540	90
	Kerékgőzös	Andreas Hofer	850	180
		Taurus	550	150
	Szállító-gőzös	Gargnano	1,380	270
		Pola	910	160
	Göznaszád	Grille	360	90
		Alnoch	180	40
		Thurn-Taxis	120	40
		Gorzkowsky	40	18
		Triton	180	75
Iskola hajók szolgálatban		Adria	2,430	—
		Schwarzenberg	2,650	—
		Bellona	1,610	—
		Seehund	900	230
		Curtatone	600	—
I. tartalékban	Kasamatta hajó	Bustozza	7,060	1,000
	Szállító gőzös	Triest	960	220
Yacht tartalékban	Jelző hajó	Miramar	1,830	450
	Yacht	Greif	1,350	300
Ügyelőhajók	Vitorlás-Szkuner	Arethusa	170	—
	Hulk	Vulkan	720	—
Összesen			43,030	6,391
A többi a hadihajó-állományhoz tartozó hajók tonnatartalma, lóereje és ágyuik száma, valamint a hajón kívüli s az egyéb szakokhoz tartozó személyzet száma			76,430	11,315
Mindösszesen			119,460	17,706

[480]

1881.
Ebben az évben Polában volt.[481]

1882.
Ekkor 4 db 9 cm-es (3,5 hüvelykes) hátultöltős löveget kapott, továbbá felszerelték 2 db 7 vm-es (2,8 hüvelykes) hátultöltős löveget, egy pár 47 mm-es (1,9 hüvelykes) gyorstüzelő löveget és 3 db 25 mm-es (0,98 hüvelykes) automata löveget.

A flotta állt ekkor 8 páncélos kazamatahajóból (együtt 42 930 tonna, 5750 névleges lóerő, 68 nehéz és 40 közepes löveg, 3944 fő), 3 páncélos fregatt –közte az SMS Habsburg- (együtt 13 380 tonna, 2160 lőerő, 38 nehéz és 13 könnyű ágyú, 1350 fő), 2 fregatt (együtt 6860 tonna, 1200 lőerő, 30 nehézágyú, 914 fő), 3 korvett (együtt 6450 tonna, 1030 lóerő, 26 nehézágyú, 2 kis ágyú), 2 kisebb korvett (együtt 3790 tonna, 800 lőerő, 9 nehéz és 2 könnyű ágyú, 524 fő), 4 torpedóhajó (együtt 3360 tonna, 1280 lőerő, 16 nehézágyú, 540 fő).[482]

[480] Magyar Statistikai Évkönyv, 1878 (8. évfolyam, Budapest, 1881) X. Haderő
[481] Magyar Polgár, 15. évfolyam, 1881-07-29 / 171. szám
[482] Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1882-01-02

1883.
Vértezett fregatták a következők: Erzherzog Ferdinand Max, Habsburg és Salamander.[483]
„A bécsi tengerész-parancsnokság elrendelte továbbá a »Habsburg« pánczélos fregát felszerelését és az első tartalékba való állítását. Ez azonban nincs közvetlen összefüggésben a chinai tenger partján készülő eseményekkel, ámbár lehetséges, hogy az események alakulása következtében szükséges lesz ily nagy hajót kelet- Ázsiába küldeni. A »Habsburg« fölszerelését közvetlenül a védtörvény novellájának azon rendelete kívánta, amely szerint a tengerészetnél négy évig tart a tettleges szolgálat. Az 1880-ban besorozottak most ennélfogva nem helyeztetnek át a tartalékba, hanem még egy évig kötelesek szolgálni. A haditengerészet békelétszáma tehát, amely 1150 tisztből és tisztviselőből, továbbá 6286 altisztből és közlegényből állott eddig, szaporodik 1044 emberrel, úgyhogy nemcsak nagyobb lesz az egyes hajók legénységének száma, hanem még egy vagy két hajóval többet kell szolgálatba állítani, mint eddig."[484]

A hadihajók összes száma 44, ezek közül: vértezett kazemát-hajó 8, vértezett fregát 3, fregát 2, fedett naszád 3, alacsony párkányú naszád 2, torpedó-hajó 4, alacsony párkányú naszád (partvédelmi) 3, ágyimaszád 7, kerék-gőzös 8, csavargőzös 2, dunai monitor 2. , A vértezett kazemáthajó között a legelső „Tegetthoff", 7390 tonna tartalommal, 1200 lóerővel, hat nehéz és hat könnyű ágyúval. A hajóparancsnokság és hajótörzsszáma 35, fedélzeti és tüzéri szolgálat 365, kormányszolgálat 14 főnyi. Vízre bocsáttatott 1878-ban, a hajó újkori értéke 5.170,000 frt, becsértéke 5.024,125 frt. Az ágyuknak értéke 730,000 frt. A többi vértezett hajó a következő: Custoza, Lissa, Erzherzog Albrecht, Kaiser, Don Juan d'Ausztria, Kaiser Max és Prinz Eugen. Legrégibb ezek közt a Lissa, mely 1869-ben bocsáttatott vízre. Legtöbb ágyú szám szerint 10 nehéz és 6 könnyű a Kaiseren van. Vértezett fregatták a következőek: Erzherzog Ferdinand Max, Habsburg és Salamander. Cirkáló fregatták: Radetzky és Laudon. Az összes hadihajók tonnatartalma 90,140, lóerejük 17,185, az öszszes ágyuk száma 248 fő és 56 mellékágyú; az összes hajótestek újkori értéke 50.261.000 frt, becsértéke 31.551.825 frt, az összes felszerelések külön értéke 5.763.900 frt. A hadihajók legénységi lajstromának kimutatásából érdekesek a következő adatok: Van összesen 16 sorhajókapitány, 12 fregatt-kapitány, 27 naszád-kapitány, 123 sorhajó-hadnagy, 102 sorhajó-biztos, 214 tengeri hadfi stb. A parancsnokság és hajótörzs 738 főből, a fedélzeti és tüzéri szolgálat 7076 főből, a kormányszolgálat 141 főből áll. Továbbá a gépszolgálat 1262 főből, katonai- és porkoláb-szolgálat 201, egészségügyi szolgálat 62, kézművesi szolgálat 251, egyéb személyzet 638 főből. A hadihajók összes személyzetének létszáma 10,662. Az összes hajóknál a gépek működtetésére szükségelt anyagszerek mennyisége egy éven át a következő: Kőszén 69,100 tonna, tonnáját 18 frttal számítva 1.213,808 frt, olaj 85,730 kilogramm, kilóját 52 kr-al számítva 44,580 forint. Ezeken kívül kell 17,350 frt áru faggyú, 16,298 frt áru csepű, összes szükséglet 1.322,028 frt. A hadihajók öszszes lőszerszükséglete 191.384 frt 68 kr, ebből tisztelgésre szükséges lőszerre esik 5673 frt, a kézi és szobafegyverek lőszerszükséglete pedig 20.885 frt 86 kr.[485]

1883.11.30-án elavult hajónak tekintik az „Erzherzog Ferdinand Max"-t, a „Habsburg"-ot és a „Salamander" páncélozott fregattokat.[486]

1883.12.20-i hír: „ A »Habsburg« páncélos fregatté pedig készen áll, hogy a szudáni zavarok következtében a vörös tengerre induljon."[487]

1884.
„Az osztrák-magyar hajóraj, mely a Lissa, Tegetthoff, Habsburg és Ferdinand Max hadihajókból áll, a lussinpiccoloi kikötőből Lissát érintve (1884) jan. 25-én szerfölött viharos időjárásban a Calamotta csatornán manővíírozott s 26-án a gravozai kikötőbe érkezett. Innen pár napi időzés után a dalmát partok hosszában északnak fordulva jan. 31-én Sebenicoba evezett. A hajóraj menetközben nagy gonddal

[483] Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-10-26 / 246. szám
[484] Nemzet, 2. évfolyam, 1883-12-20 / 468. szám
[485] Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-10-26 / 246. szám
[486] Wiener Allgemeine Zeitung, November 1883-11-30
[487] Fővárosi Lapok 1883-12-20 / 297. szám

végrehajtott taktikai gyakorlatokkal foglalkozik. A hajókon ezúttal alkalmazzák először az új szerkezetű mitrailleuse fegyvereket, melyek ható erejét szerfölött dicsérik."[488]

1884.01.25-i hír: „A „Habsburg" páncélos hajó szolgálati állapotba helyeztetett s legközelebb Lang sorhajó kapitány parancsa alatt a pólai kikötőt elhagyva az adriai hajórajhoz csatlakozik, mely jelenleg Lissa szigete előtt horgonyoz."[489]

1884.02.05-én a „Lissa", „Tegethoff", „Ferdinand Max" és „Habsburg", Zárába érkezett. [490]

1884.04.04-én a „Lissa", „Tegethoff", „Ferdinand Max" és „Habsburg kötelék Polába érkezett.[491]

1884.05.20-i hír: „Mint Pólóból jelentik, az ottani arzenálban minden elkészült arra, hogy június 1-én, pünkösd vasárnapján megkezdhessék a hajóraj összpontosítását. Ez lesz az első hajóraj-összpontosítás Ausztria-Magyarországban és sok fáradtságába került Sternek dr. altengernagynak, míg az arra való költségeket összeszedhette a budget keretének átlépése nélkül. Részt vesz az összpontosításban négy vértes kazemata-hajó („Tegetthoff," „Lissa," „Kaiser," „Prinz Eugen"), két vértes fregatt (Ferdinand Max" és „Habsburg"), hat torpedó-naszád ő felségének „Kaiserin Elisabeth" nevű kerekes gőzhajójával, mint torpedó-anya hajóval, mely hajók két hajó-hadosztályból egy hajórajjá (Escadre) egyesítve július közepén kezdik meg a nagy gyakorlatokat, mely alkalommal a modern tengeri hadviselés több taktikai és technikai problémáit fogják megoldani és a legcélszerűbb tengerészeti támadó fegyvereket fogják kipróbálni. E vértes hajóraj gyakorlatainak folytatásakép egy nagy fahajóraj is fog gyakorolni és cirkálni a jóni, közép és tyrrhéni tengerekben. E gyakorlatok szeptember hó elejéig fognak tartani."[492]

A „Habsburg" parancsnoka Heinrich Fayenz fregattkapitány.[493]

1884.06.19-én Polában volt. „Pólából írják, hogy az ott állomásozó hajóraj három osztályból áll: a két elsőhöz a páncél, a harmadikhoz a torpedóhajók tartoznak. Az első osztályban van a „Lissa" kazematthajó, mint Pitner ellentengernagy zászlóhajója, továbbá a „Habsburg" és „Erzherzog Ferdinand Max" páncélfregattok.[494]

A hajóhadnak a hadgyakorlatokban résztvevői tegnapelőtt (1884.06.26-án) délután 3 órakor tűntek elő Trieszt mellett a tengeren. Az eső felhőszakadásszerűen omlott, s a hullámok erősen zajlottak, midőn a hajók láthatóvá lettek. Legelől jött a „Trieste", melynek főárbócán a tengernagy lobogója lengett, vele egyvonalban a Mühle, kapitány parancsnoksága alatt álló „Kerka" ; ezután következett Pitter tengernagy parancsnoksága alatt a lissai „Ferdinand Max", a „Lissa" és a „Habsburg", végre a Manfroni ellentengernagy vezénylete alatt álló „Tegethoff, Kaiser Ma x" és „Prinz Eugen". Daczára a viharos időjárásnak, a Sant Andrea partról rengeteg nép nézte a nagyszerű látványt, mely különösen megélénkült akkor, midőn az idő is kiderült.[495]

1884 júliusában (1884.07.08-10.) Fiume vizein volt hadgyakorlaton. „„Ferdinand Max" régibb keletű páncélozott fahajók. A „Ferdinand Max" még mindig ugyanazon szerkezettel bír, melyben volt a történelmi nevezetességű lissai csatában, midőn az olasz „Re d'Italia"-t ormányával kettéhasítva, azt elsülyesztette…….A hajóraj a programm szerint két hadosztályra osztatott. Az első hadosztály állott a „Lissa", „Ferdinand Max" és „Habsburg" páncélosokból, melynek Pittner ellentengernagy egyszersmind hadosztályparancsnoka is volt; a második hadosztály állott, Monfroni ellentengernagy parancsnoksága alatt, a „Tegetthoff", az „Eugen" és „Kaiser Max" páncélosokból, melynek tengernagyi

[488] Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-02-02 / 34. szám
[489] Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-01-25 / 25. szám
[490] Die Presse, Februar 1884-02-06
[491] Die Presse, April 1884-04-05
[492] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-05-20 / 139. szám
Pester Lloyd, Mai 1884-05-19 / nr. 138
[493] Die Presse, Mai 1884-05-29
[494] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-19 / 168. szám
[495] 1884. 18. évfolyam, 1884-06-27 / 147. szám

hajóját a „Tegetthoff“ képezte.”[496] A két hajókötelék „tengeri csatát” vívott egymással.[497] Ezt nevezték „Trieszti tengeri csatának”.

Ma reggel (1884.07.09.) 4 órakor kezdték fűteni a hadihajókat s 6-kor a pánczélos hajók már elhagyták horgonyozó helyüket. A tengeren 12 czéltáblát, egymástól 100 méter távolságra, vízszintes vonalban állítottak fel. Egy órával később jött meg a király yachtja s az ékalakban felállított pánczélosok közepén, a »Habsburg« és »Tegethoff« közé állott. Ezután a hajók egymásután, 1400 méternyire állottak fel a czéltábláktól s elkezdték azokat lőni előbb fedélzet, majd nehéz és ostromágyukkal, végre pedig golyószórókkal és revolverágyuk éles töltésével. Rendkívüli hatást idézett elő a sorlövés és az összpontosított keresztűz. A czélzás pontosságában a matróz-tüzérek rendkívüli eredményt mutattak föl. Rövid idő alatt három czéltáblát elsöpörtek a lövések, — ezek közül különösen kitűnt a »Habsburg« irányzója, — ami különösen azért nevezetes, mert a czéltáblák alig kivehető parányi pontoknak látszanak ilyen óriási távolságra. Összesen minden hajó 1000-et lőtt. Az egész gyakorlat alatt a »Miramar« vezénylőhídján állott a király és a trónörökös, a Yacht parancsnokával együtt. A szélövések után a pánczélosok egy homlokzatba állottak, mire a váratlanul megjelent torpedó-naszádok támadását vetették vissza; az egyes naszádok ezután a páncélosok mögé sorakoztak. A »Miramar« ezután kivonult a hadihajók közül, mire azok egy része csatárlánczot képezett míg a másik azt igyekezett keresztültörni. A két csoport aztán párhuzamosan haladt egymás mellett s folyton lövöldözte egymást. Pola megtámadását, az idő kifogyta miatt elhagyták. 1 órakor a hajóhad horgonyt vetett a Fasanaöbölben, mire a király azonnal maga elé terjesztete a magukat kitűnő lövőknek bizonyított irányzók névsorát A flotta majdnem minden hajóján voltak vendégek és idegen katonák tisztek, sőt a polgári osztály tagjai is. A délután folyamában ide érkezett a »Bertha« - yacht, János főherczeggel. A főherczeg azonnal a »Miramar« fedélzetére ment a királyt meglátogatni. 2 órakor zárták el a fasanai öblöt, az aknák egymásba kapaszkodó hosszú sorozatával. Egy horgonyhajó, a király előtt a tengerbe bocsátott aknákat egymásután húzta ki a vízfenékből. Délután 4 órakor az imposáns hosszú hajósor, élén a király yachtjával, viszszatért a pólai központi hadikikötőbe. 6 órakor udvari ebéd volt, melyre az összes tengernagyok, parancsnokok és a polgári hatóságok fejei, voltak meghíva. A czéllövés alatt az az intermezzo történt, hogy István főherczeg észrevett a lőtávolon belül, egy olasz lobogót viselő vitorlást, mely, minthogy tökéletes szélcsönd volt, nem tudott a lőtérből kijutni. István főherczeg a Kerkával ment a vitorláshoz, s azt szerencsére elvontatta minden baj nélkül a tűzokádó ágyuk torkolata elől. Mihelyt besötétült, fölragyogott ezer meg ezer mindenféle láng, villamos fény, papír lampion, bengáli tűz, ellepve a várost és tengert, s tündéri látványnyá változtatva Pólát. Ragyogó alakok úsznak a tengeren, óriásiak, változatosak s melyek között apró járművek siklanak el, egész gúláját hurczola a szikrázó gömböknek. 1/4 9 órakor már az egész tenger egy tűzragyogással van elborítva, melyek közül mint óriási tömegek válnak ki egy égőnek látszó épület, egy korona stb. ½ 9 órakor sugárzó tűzgolyó röpül égnek a király yachtjáról, s nappali fényt áraszt az öbölben egy pillanatra; fölzendül a néphymnus, s a király kíséretével együtt helyet foglal egy gondolában, melynek kormányát Hlawadil hadnagy igazgatja. A trombiták harsogása és a nép ezerhangú éljenzése közben indul meg a csónak, megtéve az elképzelhető legszebb utat, hatalmas, s csak körvonalaiban megvilágított pánczélos hajók, s ragyogással elborított dereglyék között. Minden oldalról rakéták sustorognak az égre s egy pillanatra az izzó csillaggömbök ezre hull alá a tengerbe. A fényes menet körüljárja az öblöt, az olajfák szigetét s 7 perczcel 9 óra előtt a rivai államépület előtt áll meg, ahol az udvari vonat várakozik. A király szemlét tart a matrózok díszőrsége fölött, meghallgatja a jelentéseket, elbúcsúzik a tengernagyoktól és helytartótól s köszöntve lép föl kocsijába. Egy perczre rá a vonat a nép örömrivalgásai közt megindult, lassan haladt el a ríván, melyet sok ezer főnyi tömeg lepett el. A fegyvergyár 24 tűzoltója magasra emelt fáklyával haladt a vonat előtt. A még egyszer végignézett a fényben úszó arénán, a tündériesen kivilágított városon. Egy utolsó lövés dördült el a kikötő erődjéből és az udvari vonat eltűnt a tivolis magaslatok mögött. A gyakorlatok alkalmából ő felsége a hajórajhoz a következő parancsot intézte: »Hadi tengerészetemhez! Azon kellemes benyomások következtében, melyeket reám korábbi években a tengerészetem fölött tartott szemle tett, azon óhajt tápláltam, hogy jelen legyek az erősbödött hajóraj idei gyakorlatain. Kiváló megelégedéssel mondhatom, hogy várakozásaim teljesen beteltek. A tengerészet ügyében a lefolyt évben minden téren tett haladás, a hajóraj tiszteletet parancsoló gyakorlati

[496] Ország-Világ, 5. évfolyam, 1884-07-26 / 30. szám
1884. 18. évfolyam, 1884-07-10 / 189. szám
[497] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-27 / 176. szám

képessége, a hajókon tapasztalható példás szolgálat és rend, a legénység tökéletes képzettsége, az egyes hajók és hajócsapatok ügyes és értelmes vezetése és végül a legfőbb parancsnokság öntudatos és erélyes működése, mi a gyakorlat minden mozzanatánál határozottan kitűnt, teljes megnyugvással töltenek el a jövő iránt és bizonyságát képezik annak, hogy haditengerészetem különböző közegei mily kitartó és odaadó buzgalommal teljesítették sokoldalú kötelességeiket. Örömmel és kiváló megelégedéssel fejezem ki ezért legteljesebb elismerésemet és megelégedésemet a tengernagyoknak, különféle rangú tengerésztiszteknek és a legénységnek, valamint a műszaki és kezelési személyzetnek is. Valóban örömet szereztek nekem e napok, melyeket derék hadi tengerészetem körében töltöttem, melynek kebelében Tegetthoff szelleme gyöngítetlenül uralkodik. Pola, 1884. jul. 9. Aláírva: Ferencz József s. k.« Ő felségének e parancsát ma a tengernagyok, hajóparancsnokok, törzstisztek s a haditengerészeti személyzet valamennyi ágának minden rangú képviselői jelenlétében Steineck tengerészeti főparancsnok hajóján a néphymnus hangjai mellett és ő felsége éltetése közt hirdették ki.[498]

1884.07.11-i hír: „Tegnap reggel Hat órakor fölszedte horgonyát a Tegetthoff kaszamáta-hajó és a Habsburg pánczélos fregatt s elszakadva a hajóhad zömétől néhány tengeri mértföldnyire északnak vonultak a csatornában, hogy az est beálltával torpedo-támadást hárítsanak el az uralkodó jelenlétében.”[499]

1884.07.16-i hír:” Fiumából táviratozzák ma délután. A hajóraj mai gyakorlata rendkívül jól sikerült. Részt vett benne hat pánczélos hajó, hat torpedó-gőzössel. Hajórajparancsnok és a gyakorlat vezetője Pittner ellentengernagy volt a Lissa pánczélossal, mely alá a Ferdinand Max (a lissai győző) és a Habsburg pánczélos hajó tartoztak.”[500]

1884.07.19-i hír: Ma volt az egyesült pánczéloshajó és torpedó-csapatok zárgyakorlata Sterneck báró altengernagy személyes vezérlete alatt a Polától nyugatra fekvő vizekben. Ezen vett részt a Habsburg is.[501]

1884.07.21: „Holnapután a Ferdinand Max, Habsburg, Tegetthoff, Prinz Eugen Kaiser Max hajók és a torpedónaszádok kilépnek a hajóraj kötelékéből és lassan kint tartalékba helyeztetnek.”[502]

A hadgyakorlat részletes leírása: „Alig vált bizonyossá, hogy a hajóraj ez idei gyakorlatait, melyek Polában kezdődtek, Fiumében fogja befejezni, a város rögtön hozzálátott az előkészületekhez, hogy ezen rá nézve eseményt képező alkalommal méltóan adjon kifejezést a város a feletti örömének, hogy végre tengerészetünk régi időtől tartó mulasztásait azzal fogja helyrehozni, hogy hadgyakorlatainak egy részét ezúttal magyar tengeren tartja meg. Amint Zichy Ágost gróf kormányzónak hivatalosan tudomására jutott a hajóraj megérkezésének ideje, nyári tartózkodási helyéről családjával együtt Fiumába rándult, hogy a maga részéről is hozzájárulhasson az ünnepélyek emeléséhez. A tengernagyi hivatal a közös hadügyminisztérium útján mindenekelőtt a magyar kormánynak, illetőleg Tisza miniszterelnöknek jelentette be a gyakorlatok megtartását, a kormány tagjait tiszteletteljesen megkíván azok megszemlélésére. A város középületei, valamint a városház tornya, a kormányzó palotája már kora reggel magyar nemzeti színű zászlókkal díszíttettek fel. A városház tornyáról az ország színei mellett ott lengett Fiume lobogója is; a kikötőben lévő összes hajók teljes lobogó-díszben voltak. A Giardino Publico, Fiume nyilvános kertje szintén teljes ünnepi mezt öltött a vendégek tiszteletére. Délután a szokásos vasárnapi kirándulások mondhatni mind elmaradtak, a város egész közönsége a nem csekély mérvű hőség dacára a tengerparton és a kikötő mólóin mozgott, várva a hajóraj megérkezését. 31/2 órakor a Cherson-sziget déli részén előtűnt a láthatáron a Polából jövő hajóraj, melynek élén a „Triest“ tengernagyi hajó teljes lobogódíszben haladt. Amint a hajóraj a kikötő felé közeledett, a „Clotild“ hatósági gőzbárka elébe evezett és a hajórajt a kikötő északi részéig kalauzolta, hol az a kikötő előtt 4 óra felé horgonyt vetett. A hajóraj 6 páncélosból állott „ Triest“ tengernagyi és „Kerka“ jelző gőzössel.

[498] Nemzet, 3. évfolyam, 1884-07-10 / 667. szám
Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-11 / 190. szám
[499] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-11 / 190. szám
[500] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-16 / 195. szám
[501] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám
[502] Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

Az „Elisabeth“ gőzös a 6 naszádból álló torpedó hajórajjal bizonyos szolgálati akadályok miatt ugyanakkor nem érkezhetett meg. 1. Képünk, melyet fiumei külön rajzolónk a természet után vett fel, ábrázolja a horgonyzó hajórajt, melyek közül a „ Tegethoff“ kettős gépezetű, a „Lissa“ tornyos, az „Eugen“ és „Kaiser Max“ új szerkezetű a kor színvonalán álló páncélosok, míg a „Habsburg“ és „Ferdinand Max“ régibb keletű páncélozott fahajók. A „Ferdinand Max“ még mindig ugyanazon szerkezettel bír, melyben volt a történelmi nevezetességű lissai csatában, midőn az olasz „Re d'Italia“-t ormányával kettéhasítva, azt elsülyesztette. Különben nemcsak a múlt emlékei nyomán tartják fenn a hajót, hanem miután kijavított állapotban a mai szolgálatnak is, eltekintve a hajótestnek mindenesetre a maiaknál gyengébb szerkezetétől, — egészen jól felel meg. A „Habsburg“ szintén régibb keletű s ha jól tudjuk, a lissai csata alatt szintén jó szolgálatokat tett. A „Triest“ tengernagyi hajó közönséges kerekes fahajó, különben igen ékes és kényelmes, harci jelleget azonban csakis a fedélzetről oldalt kikandikáló kisebb méretű két ágyú kölcsönöz neki. A hajóraj kiegészítő részét képezi a „Kerka“ 3 árbocos jelző gőzös, mely a nehéz szolgálatra fürgeségénél fogva nagyon alkalmas. Amint a horgonyok leeresztettek, a tisztikar és legénység az okvetlen szükséges őrségen kívül szabadságot nyert a partraszállásra. A körülbelől 2500 főre menő tengerészcsapat igen élénken tarkította meg a város utcáit és népesítette be annak mulatóhelyeit. A délután folyamán a „Triest“ tengernagyi hajón tisztelegtek Sterneck b. altengernagynál, Lobkovitz herceg tábornok és Hoffmann alezredes térparancsnok , a város részéről Thierry helyettes polgármester üdvözölte. Hétfőn reggel kellett volna megérkeznie az „Elisabeth“ anyagőzösnek a torpedó hajórajjal, azonban a helyett azon értesítést vette az altengernagy, hogy a torpedó hajóraj csak délután érkezhetik meg. Ezen késedelem következtében az altengernagy sietett hivatalosan értesíteni a kormányzót, hogy a már régebben 14-ikére kitűzött gyakorlatok csak 15-ikén lesznek megtarthatók, egyszersmind a kormányzót a Fiumében időző vendégekkel, valamint a város polgármesterét a gyakorlatok kényelmes megszemlélése céljából hajójára hívja meg. Dél felé Sterneck b. teljes díszben hadsegéde kíséretében hivatalos tisztelgését tette a kormányzónál, mit Zichy Ágost gr. a déli órákban hatósági gőzösön a „ Triest“-t tett látogatással viszonzott. A látogatás után két páncélos a magyar állam fiumei kormányzójának tisztelete jeléül 17 díszlövést tett. Miután délután a torpedó hajóraj csakugyan megérkezett, kiadatott a parancs az előkészületekre, a másnap reggel 7 órakor kezdődő gyakorlatokhoz. Kedden reggel a hadihajók már 4 órakor fűteni kezdték kazánjaikat és 3/47-re menetkészen állott az egész hajóraj. A főparancsnokságot az egész hajóraj fölött a gyakorlatok tartamára Pittner ellentengernagy vitte, kinek tengernagyi hajója a „Lissa“ páncélos volt. A hajóraj a programm szerint két hadosztályra osztatott. Az első hadosztály állott a „Lissa“, „Ferdinand Max“ és „Habsburg“ páncélosokból, melynek Pittner ellentengernagy egyszersmind hadosztályparancsnoka is volt; a második hadosztály állott, Monfroni ellentengernagy parancsnoksága alatt, a „Tegethoff“, az „Eugen“ és „Kaiser Max“ páncélosokból, melynek tengernagyi hajóját a „Tegethoff“ képezte. Zichy gróf, a kormányzó, Piret b. főrendi tag, Valencsics és Németh miniszteri tanácsosok, Gadl Jenő fregattkapitány és kormánybiztos, Thierry helyettes polgármester és Milencsics tanácsnok kíséretében a „ Triest“ tengernagyi hajón 1/18-kor jelent meg, hol Sterneckb. törzskara élén az alsó fedélzeten fogadta. Miután az altengernagy a vendégeket egyenként is szívélyesen üdvözölte, az egész hajóraj megindult, követve a „Triest“ tengernagyi hajó, a „Kerka“ jelzőgőzös által és északi irányban a faresinai csatorna felé tartott. Nemsokára az elindulás után a „Lissá“-ról kiadatott a parancs a háromszögű, ékalakú hadállás alakítására, mely parancsot az „István“ főherceg parancsnoksága alatt álló „Kerka“ jelzőgőzös ismételvén, az a nehéz páncélosok által valóban dicséretes gyorsasággal és pontossággal, néhány perc alatt vitetett ki olyformán, hogy a háromszög élén, az ék hegyét képezve, a „Lissa“ haladt, jobbról a „Ferdinand Max“ és „Habsburg“-gal, bal felől pedig tőszomszédságában a „Tegethoff“ az „Eugen“ és „Kaiser Max “-szal. A nyugati irányban haladó hadállás közepén evezett a „Kerka“ s a hadálláson kívül— mint szemlélő —a „Triest“. A város felé eső részén a tengernek kisért a „Messina“ és „Smyrne" Lloyd-gőzösök, melyeket a nagyközönség a zsúfolásig töltött meg. A háromszögű hadállás — mint Benkó báró sorhajóhadnagy úr (szíves ciceronénk) magyarázta — a haditengerészet terén egészen új taktika, melyet elhunyt Tegethoff tengernagy talált fel és praktice először alkalmazta a lissai csatánál. Ezen hadállás képezi 1866 óta tengerészetünk taktikájának alapját, melynek célszerű voltát az is bizonyítja, hogy folyton haladva, könnyen képezhető abból a cselekménynek megfelelő állás, így pl. támadásnál az ellenséges hajóraj közé mint ék fúrhatja be magát, a védelemnél pedig a hajók, közelségük folytán, könnyen támogathatják egymást s az ellenséges támadást ennélfogva könnyebben verhetik vissza. Következett erre a háromszögű hadállásból kifolyólag a különböző állások alakítása. Elsősorban azonban a „Lissa“ menetének gyorsaságát jelezte árbocán, melyet a taktika érdekében szükséges

egyenletes járás érdekében minden hajó mindenkor követni tartozik, ami természetesen ezúttal is követtetett. Néhány perc múlva a parancs teljesítését jelzi minden hajó. Háromnegyed nyolcra ismét új parancsjel volt a „Lissá"-n látható és kis időre a háromszögű hadállásból egyidejű fordulattal délnyugat-déli irányban az egész hajóraj arcvonalat képezett. Ezt követte a balszárnyon levő első hadosztálynak visszavonásával, a másodiknak pedig előtolásával a kettős arcvonal alakítása délkelet-kelet iránnyal. Az egyes hajók az állás alkalmával 200 méternyi távolságra voltak egymástól. Ezen állás megtartásával a hajók közti távolság 300 méterre tágíttatván, ezután az irány észak-északkelet felé vezetett, így haladva, három tengeri mértföldet tettek meg. Ezután ismét oldalt fordulattal megtartva a kettős arcvonalat, mint kettős hadoszlop, szintén 3 mértföldet haladt a faresiiai csatorna felé, a hajóraj a főhadoszlopot a „Lissa" vezette észak-északkeleti irányban. Ezen idő alatt megadatott a jel két hadosztályra való feloszlásra, minek következtében „Habsburg" és „Eugen" a hajóvaj jobb szárnyára eveztek, élükön „Tegethoff"-fal, míg a „Lissa" a maga hajóival a baloldalon maradt. Az így feloszlott hadosztályok közti távolság 1000 méter volt, míg az egyes hajók közti 600 méter. Körülbelül 1210 óra lehetett, midőn az „Elisabeth" anyahajó a fiumei kikötőből jőve, 6 torpedó naszáddal csatlakozott a két hadosztályhoz, egy-egy naszád osztatván be minden páncéloshoz. A hadosztály ez időben 2 zárt hadoszlopban haladt félerővel, egyszersmind feladatott a gépek működésének teljes beszüntetésére, melyet a hadosztályok hajói néhány perc múlva nagy pontossággal követtek. A gépek működésének egyenletessége folyton éber figyelem tárgyát képezi, miután egy hajórajnak pontos együttes működése csak akkor lehetséges, ha a gépek működése, illetőleg a hajók sebessége mindig kiegyenlíttetik. A két hadosztály parancs szerint a kitűzött irányban mintegy mértföldnyire haladt, míg a „Triest" ágyúlövésnyire oldalt maradt. Az első hadosztály nyugatészaknyugat irányban, a második hadosztály kelet-délkelet irányban egymás felé tartottak. A két hadosztály közti távolság mintegy 3 mértföldet tett ki. Balfelől, a város felé eső oldalon, haladt a „Tegethoff", „Eugen" a „Kaiser Max"-szal; jobbról, a tenger felőli oldalon, szemben a második hadosztállyal a „Lissa", a „Ferdinand Max" és „Habsburg" páncélosokkal. Minden hajót közvetlen egy-egy torpedó-naszád követett, így haladt a két hadosztály 10 óra utánig. 11 11-re a „Triest" tengernagyi hajóról egy ágyúlövéssel adatott ki a parancs a tüzelés megkezdésére. A két hadosztály ez időben a város déli irányában haladt a fenn jelzett rendben, az egyes hajók közti 300 méter távolsággal. A parancs kiadása után néhány percre első volt a „Tegethoff", mely ormányáról legmesszebb vivő ágyúival az ellenséges hadosztály felé a tüzelést megkezdte, mit a „Habsburg" és „Ferdinand Max" kivételével, miután ezek régibb szerkezetű hajók lévén és ormányágyúkkal nem bírnak, valamennyi követett. Elsőnek válaszolt a „Lissa", mint a „Tegethoff" után a legerősebb hajó. Néhány perc alatt átalános volt az ágyúzás, miközben egymás ellen tört a két hadosztály. — E pillanatot ábrázolja csataképünk. Amint az ellenséges két hadosztály mindinkább egymás felé közeledik, előtörnek a hajók közt a torpedónaszádok, egy-egy torpedót eresztve mindenikek az ellenséges hajók ellen. E műveletet természetesen ezúttal a torpedónaszád csak gőzsíppal jelzi, miután még a töltetlen torpedók eleresztése is azok fáradságos feltalálása miatt lehetetlen. Az ágyúzás mind kevesebb, minél közelebb jutnak a hadosztályok egymáshoz. Közben mitrailleusök tüzelése hallatszik, mik a torpedó naszádok ellen vannak irányozva. Még néhány perc, s a két hadosztály összecsap, tudniillik egymás sorait töri át, egy-egy hajó két ellenséges hajó közé kerülve. Néhány pillanatra a hat páncélos nagy füstfelhőbe burkolva marad, mindegyike egymásra két sor ágyújából egyszerre oldalsortüzet adván. Az összecsapásból, mely minden szemlélőnek nagyszerű látványt nyújtott, kibontakozva, a hadosztályok helyet cserélve, mindegyik az ellenkező oldalra jutott. Ezen improvizált csata a járművek súlyos volta dacára oly ügyességgel vitetett keresztül, hogy dacára a hajók nagy közelségének, az összecsapás pillanatában a legcsekélyebb mértékben sem érintették egymást, pedig a teljes sortűz nem csekély ingást okoz, a legnagyobb hajónál is. A legbámulatosabb volt a szemlélőkre nézve az a rendkívüli ügyesség, melylyel a torpedó naszádok rendkívüli sebességgel a hajók tömkelegén keresztül surrantak. A csata még egyszer ismételtetett, csakhogy azzal a különbséggel, hogy a két hadosztály helyet cserélve, most a „Tegethoff"-hadosztály a keleti, a „Lissa"-hadosztály pedig a nyugati oldal felől némi kanyarulattal jobbra indultak egymás ellen. E hadállás mintegy 3,1l-re be volt fejezve. Ezúttal nemsokára a „Lissa" kezdi meg a tüzelést ormányágyúiból, mit a „Tegethoff" rögtön viszonzott. A tüzelésben követik az „Eugen" és „Kaiser Max". A hadosztályok teljes erővel rontanak egymás felé, mire a harc általánossá válik. Az ágyúzás sokkal élénkebb, ezúttal a tüzelést jelző kürtök harsogása is hallatszik, a torpedó naszádok már jóval az összecsapás előtt a csatasor közepén megjelennek, támadásaikat folytonosan megújítva, azonban az élénk mitrailleus-tűz elől meg-meghátrálva, visszaszökdécselnek hajóik védelme alá. Folytonos csatározás közt, mely mindinkább élénkül, csapnak össze a hadosztályok a valóságot nagyon

megközelítő módon okádva egymásra a golyózáport. E látvány, mely mindenképp fölülmúlta az első összecsapást, a szemlélő közönséget éljenekre és evivákra ragadta. E második összecsapás annál érdekesebb volt, mert míg az ágyútűz az első után rögtön megszűnt, a tüzelés ezúttal folyton tartott, minden hajó, habár ellenfelétől távolodott is, azt mintegy célba vette s egymásra folyton igen élénken tüzeltek. A csata folytatását jelezve, mely tengeri hadászati taktika szerint az összecsapás után pl. komoly esetben követtetni szokott, így tartott a tüzelés körülbelül 11 utánig, mialatt a két hadosztály egymás ellen félkörben mozgott. 11 óra után néhány perccel a „Triest“ tengernagyi hajóról ismét ágyúlövés dördült el, mi parancs volt a kölcsönös tüzelés megszüntetésére. A parancsot 6 7 perc lefolyása után minden hajó teljesítette, és a tüzelést egymás után beszüntette és ezzel az érdekes gyakorlat be volt fejezve. Nemsokára jelzi a „Lissa“ a visszaindulási parancsot és az egész hajóraj a „Triest“ vezetése mellett a kikötő felé vette ismét útját, hová 12 óra előtt megérkezett és minden hajó előbbi helyén a kikötő előtt horgonyt vetett. A tengernagyi hajón volt vendégek, dacára a tikkasztó hőségnek, mely 48—52 C. között váltakozott, az egész hadgyakorlatot nagy élvezettel szemlélték és úgy Sterneck altengernagy, valamint a törzskar minden tagja előtt a látottak felett bámulatukat fejezték ki. Sinkovszky sorhajóhadnagy, mint gazda, gondoskodása folytán déli 12 órakor rövid, de kitűnő reggelihez ült a társaság, mely a kiállott fáradalmak után szívesen elfelejtette a hajón még mindig uralkodó hőséget. A házigazda szerepét maga Steineck altengernagy minden komolysága mellett nagy szívélyességgel teljesítette. A reggeli alatt a „Triest“ zenekara mulattatta a vendégeket, kiket kellemesen lepett meg egy igen csinosan eljátszott csárdás-induló Kovácstól, valamint több magyar népdal Kéler Bélától. Rendkívüli barátságos társalgás fejlődött ki a reggeli után a vendégek, a házigazda és a törzskar tagjai közt, mely alatt a tengerésztisztek több ízben elismerésüket fejezték ki a magyar kormány iránt, mely a magyar tengeri kereskedelem fejlesztése által nagyon sokat tett a partvilágítás érdekében, mely azelőtt nagyon el volt hanyagolva és a hajózást veszélyessé tette, és kiemelték, hogy ezen tevékenysége által igen jótékony pressziót gyakorol ez irányban az osztrák kormányra. Általában Magyarország felől oly meleg rokonszenvvel nyilatkoztak, mely teljesen megcáfolja azon tévhitet, mintha a haditengerészet tisztikarában valami rideg osztrák irányzat uralkodnék. Maga Sterneck b. cáfolta ezt meg legjobban a kormányzó ebédjén mondott talpraesett pohárköszöntőjével. Ugyanily módon, sőt még melegebben adott kifejezést Del'Adamy Géza, melyre az egész tengerészet tisztikarától megbízást nyert. Miután Zichy gr. kormányzó és a vendégek Sterneck altengernagynak, Montecuccoli grófnak, a „Triest“ parancsnokának, Benkó bárónak, Sinkovszky hajógazdának és Basso hadsegédnek irántuk tanúsított kiváló szívességekért köszönetet mondottak, meleg kézszorítással vettünk búcsút és visszatértünk a városba E hadgyakorlatnak különösen az kölcsönzött kiváló érdeket, hogy első eset, hogy haditengerészetünk magyar tengeren mutatta be magát harcképességében. És tagadhatatlan, hogy tekintve az egyes mozdulatoknál tanúsított pontosságot és gyorsaságot, melylyel e nagy hajó testek mozognak, valóban elismerésre ragadja a szemlélőt az a nagy könnyedség, melylyel hajórajunk az egyik hadállásból a másikba sokszor néhány perc alatt megy át. Ez a tisztikar kitűnősége és a legénység gyakorlottsága mellett teszi a legnagyobb tanúbizonyságot. E gyakorlatok alatt a törzskart képezték : István főherceg, mint a „Kerka“ jelző gőzös parancsnoka, Pittner b. ellentengernagy, mint a hadgyakorlat főparancsnoka, Monfroni b. ellentengernagy, mint hadosztályparancsnok, továbbá Gredik, Berthold, Brud, Spaun b., Fayenz és Primavesi sorhajó-kapitányok, mint a hat páncélos parancsnokai, továbbá részt vettek a gyakorlatban Palese fregatte-kapitány, Schellander, Chorinszky gr., Baricz, Kreiter, Biriczky, Morin, Müller és Speczler korvett-kapitányok, Montecuccoli, gr., Bankó b., Bassó Richárd, Sinkowszky Károly, Del' Adamy Géza és Fehér sorhajó-hadnagyok. Sterneck b. szerencsét kívánhat magának ily haditengerészethez, melyet mint Tegethoff tanítványa 1866 óta sikerült nevelnie és azt hisszük, hogy az ő példáját, melyet a lissai csata alatt mint a „Ferdinand Max“ parancsnoka adott, ily tisztikar soraiban mindenkor fel fogja találni. A fiumei ünnepélyek sorrendje szerint a gyakorlat napján a kormányzó által adott díszlakoma és fényes estély következett, melyen az egész város előkelősége a tengerész vendégek tiszteletére megjelent, mialatt fáklyás zenével járta be a nép a város utcáit. Másnap a város által a fényesen díszített és kivilágított Giardino publikában rendezett nagyszerű népestély zárta be az ünnepélyek sorozatát, mely a város polgárságának mintegy búcsúzóját képezte a rákövetkező nap hét órakor Polába visszatért hajórajtól. Egyesy Géza. [503]

[503] Ország-Világ, 5. évfolyam, 1884-07-26 / 30. szám

Az Erzherzog Ferdinand Max és a Habsburg értéke egyenként 1866-ban 2 404 600 gulden. 18984-ben az Erzherzog Ferdinand Max 688 400 gulden, míg a Habsburg értéke 879 400 gulden, mert a Habsburg kevésbé rossz állapotban van.[504]

1884.07.20-i hír szerint, másnap a Ferdinand Max, Habsburg, Tegethoff, Prinz Eugen, Kaiser Max és a torpedóhajók elhagyják a századot, és sorra átkerülnek a tartalék hajóállományba.[505]

1884.09.02. „A nagy hajórajból, mely a király előtt gyakorlatozott, a Lissa, Kaiser Max, Prinz Eugen Erzherzog Ferdinand Max és Habsburg pánczélos fregattok, valamint a Kaiserin Elisabeth (a volt torpedó anyahajó) tartalékban, azaz kevés számú legénységgel marad a kikötőben" (Polában).[506]

1884.12.06-án felmerült a Habsburg átépítésének a gondolata, de az is, hogy helyette esetleg wegy új hajót rendeljenek Angliából.[507]

1885.
1885.04.02-án Polába jelentik, hogy ekkorra kell Harcra kész állapotba hozni. [508]

„A tengerészeti hadgyakorlatok máj. 1-én megkezdődtek azzal, hogy az abban résztvevő hajók teljes fölszereléssel szolgálatba léptek. Az I. hadosztály a »Lissa« casematahajóból, mely Pittner báró ellentengernagy hajója, a »Habsburg« pánczélos fregattéból és az »Erzherzog Ferdinand Max«-ból."[509]
1885.05.03-án még azt írták, hogy géphiba miatt a Lissa nem fut ki és zászlóshajói szerepét a Habsburg veszi át. A fentiek szerint a Lissa még is ki tudott futni.[510]

1885.06.04-én a hajórajjal rövid ideig Muggia-ban horgonyzott. [511]

„Torpedógyakorlat Fiumében: A cs. k. gyakorlóraj a következő hajókból állott: a »Lissa« (báró Pittner ellentengernagy lobogójával) »Habsburg«, »Ferdinand Max«, »Prinz Eugen«", stb. [512]

1885.07.08-án a flottamanőverek közben a Habsburg egyik tengerésze a tengerbe esett. Őt a Kaiser Max mentettre ki a vízből. [513]

1885.10.07-i hír: „Ha ehhez hozzávesszük a nálunk történő mozgósítási előkészületeket s azt a hírt, hogy a polai arzenálban a monarchia három legnagyobb hadihajója, köztük a Habsburg számára teljes felszerelést készítenek s az összes legénységet behívták, bizony nem sok reményt táplálhatunk az európai béke tartóssága iránt."[514]

1886.
Póla, 1886.02.15. (Eredeti tudósítás.) [Az idei hajóhadgyakorlatok.] A költségvetésben ez idénre kitűzött hajóhadgyakorlatokra máris folynak a munkálatok, hogy a hajóraj a nyárra föl legyen szerelve. E hajóraj az idén kivételképen csak két pánczélos fregattéból, a »Ferdinand Max« és a »Habsburg«-ból, továbbá a »Lussin« torpedó és a »Póla« szállító hajóból fog állani, mely utóbbi nagy mennyiségben visz magával a torpedó támadás ellen használható védő eszközöket, és egész raj torpedónaszádot. E rajhoz tartozik a legújabb torpedó-hajó »Pather« is, a vele mintegy 12 torpedó-naszád. Mindebből azt lehet következtetni, hogy az idei hajóhadgyakorlat leginkább a torpedó fegyver használása s az ellene védekezés módjainak kipróbálására lesz irányozva.[515]

---

[504] Pester Lloyd, Juli Jahrgang 31, nr. 1884-07-20 / nr. 199
[505] Prager Tagblatt, Juli 1884-07-20
[506] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám
[507] Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 31, nr. 1884-12-06 / nr. 336
[508] Pester Lloyd - Abendblatt, April Jahrgang 32, nr. 1885-04-02 / nr. 75
[509] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-05-23 / 978. szám
[510] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-05-03 / 121. szám
[511] Die Presse, Juni 1885-06-04
[512] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-07-04 / 1018. szám
[513] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1885-07-10
[514] Pesti Hírlap, 7. évfolyam, 1885-10-07 / 275. szám
[515] Nemzet, 1886. 5. évfolyam, 1886-02-17 / 1245. szám

„Hadi gyakorlatok a tengeren. A nyáron tartandó tengeri hadi gyakorlatokkal már most (1886.02.20.) foglalkoznak a pólai kikötőben. A gyakorlatokban csak két pánczélos hajó vesz majd részt: a «Ferdinand Max» és a «Habsburg».”[516]

1886.08.02-i hír: „Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképen történt meg: I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg” és „Ferdinand Max” kazamatahajók. Tegethoff, Custozza, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d'Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg pánczélos fregattok. Rauther és Leopard torpedó hajók. Zára, Spalató, Sebenico, Lasin és Loup torpedó csónakok, Adler, Habicht, Falke, Sperber torpedónaszádok, Miramar, Greif, Fantasie czirkáló és jelző hajók. Ezekhez csatlakoznak a Kaiserin Elisabeth, Cyelop és Rela nevű nagy szállítóhajók a Gargano nevű tengeri katonai kórház és a Maros és Lajtha nevű folyamnaszádok. A főtörzshöz tartoznak a következő flottahajók: Radetzky, Lauden, Saida, Erzherczog, Friedrich, Falanz, Helgoland, Zrínyi, Frundsberg és Aurora pánczélfregattok. Végül kilencz ágyúnaszád és pedig: Hum Nautilus, Albatros, Kerka, Narentatensego, Andreas Hofer, Triest és Taurus. II. mellékcsoport áll a Novara és Ferdinand Max tüzérhajókból, a Velebich, Carlatone, Schwarzenberg, torpedónaszádokból, az Artemisia és Chameleon czirkáló korvettekből, a Minerva folyamnaszádból és a Move és Bravó nevű szállító schoonerekből. A harmadik mellékcsoport hat fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik. E szerint a magyar hadiflotta áll 66 kisebb nagyobb hajóból, melyekhez természetesen nincsenek hozzávéve a kis segédhajók és az apróbb torpedó Csolnokok. Az őszi flottagyakorlatokon már e beosztás szerint fognak működni. A főcsoport három szárnyra van osztva, melyekhez öszszesen 24 torpedónaszád és 40 torpedósajka tartozik. Az összes hajókon majdnem 500 ágyú van.”[517]

1886 augusztusában még hadrendben állt, mint páncélos fregatt. Testvérhajója az SMS Erzherzog Ferdinand Max kazamatahajóként szerepel.[518]

„Az idei hajógyakorlatok. A költségvetésben ez idénre kitűzött hajógyakorlatokra máris folynak a munkálatok, hogy a hajóraj a nyárra föl legyen szerelve. E hajóraj az idén kivételképen csak két pánczélos fregattéból, a „Ferdinand Max“ és a „ Habsburg “-ból, továbbá a „Lussin“ torpedó és a „Póla“ szállító hajóból fog állani, mely utóbbi nagy mennyiségben visz magával a torpedó támadás ellen használható védő eszközöket és egész raj torpedó-naszádot. E rajhoz tartozik a legújabb torpedó-hajó „Pather“ is, a vele mintegy 12 torpedó-naszád. Mindebből azt lehet következtetni, hogy az idei hajóhadgyakorlat leginkább a torpedó-fegyver használása s az ellene védekezés módjainak kipróbálására lesz irányozva.”[519]

1886-tól őrhajó, majd laktanyahajó Pólában. Ekkor az 1882-ben felszerelt lövegeit leszerelték és fegyverzete 1 db 26 cm-es (10,2 hüvelyk)-es ágyú és egy 24 cm-es (9,4 hüvelyk)-es ágyú.

1887.

1887.04.13-án már a hadrendből való törlése vetődött fel.[520] A Salamander, az Erzherzog Ferdinand Max és a Habsburg az utolsó három még hadrendben álló egység azok közül, amelyek a lissai csatában mint páncélosok harcoltak.[521]

1887.06.19-i hír: „Pólában a király ő felsége ott időzése alatt a »Habsburg« páncélos fregatton nagy tengerészeti udvari bált is rendeznek.„[522]

---

[516] Ország-Világ, 7. évfolyam, 1886-02-20 / 8. szám
[517] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[518] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[519] Székely Nemzet, 4. évfolyam,1886-02-20 / 28. szám
[520] Pester Lloyd, April Jahrgang 34, nr. 1887-04-13 / nr. 101
[521] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1887-04-16
[522] Fővárosi Lapok, 24. évfolyam, 1887-06-19 / 167. szám

1887.07.06-án bocsátották vízre a Rudolf trónörökös tornyoshajót Pólában. Délután 3 órakor a „Habsburg“ pánczélos hajón ünnepélyes fogadás lesz, melyre a királyt is oda várják.[523] Az óriási hajó fedélzetét tarkaszínű zászlókkal óriási sátorrá változtatták át; a kéményt és az árboczfákat virágfüzérek díszítették, a sarkokba déli növényei, között szökőkutak voltak felállítva. Gyönyörű arannyal áttört szőnyeg képezte a bejáratot Midőn a király, Mária Terézia főherczeg asszony, Károly Lajos és más főherczegekkel megjelent a hajón, nagy lelkesedéssel fogadták. Számára drága perzsa szőnyegekből külön elfogadó szalont készítettek. Itt foglaltak helyet a főherczegek, s itt fogadta a király a vendégek hosszú sorát. Elsősorban Magyarország és Ausztria jelenlévő képviselőivel társalgott hosszasabban az uralkodó. A jelenlevő nők közül többeket bemutattak a főherczeg nőnek. Miután az udvar félórás időzés után elhagyta a hajót, a társaság is lassankint szétoszlott. Este a hajókat fényesen kivilágították s lampionokkal díszítették fel. [524]

Póla, 1887.09.20. A tizenegy hajóból álló angol hajóraj az Edinburghi herczeg parancsnoksága alatt ma reggel ide érkezett. Midőn az edinburghi herczeg a látogatások viszonzása czéljából partra szállt, az osztrák-magyar hadihajók a nagy zászlókat vonták föl és a »Habsburg« hadihajó elsütötte ágyúit.[525]

1888.
1888.01.22-én a Pólába befutó dán felségjelzésű hajót fogadta tiszteletadással.[526]
1888.11.22-én a hadműveleti flotta a következőkből állt: Rudolf koronaherceg toronyhajó, Stefanie főhercegnő toronyhajó, Tegethoff, Custozza, Lissa, Albrecht főherceg, Kaiser, Kaiser Max, Don Juan d'Austria, „Prinz Eugen” kazamata hajók és a „Habsburg” páncélos fregatt.[527]

1889.
1889.09.07-én Pólából Triesztbe hajózott Manfroni altengernagy temetésére, hogy ott a díszlövéseket leadhassa.[528]

1891.
A Magyar Királyi Csendőrség zsebkönyvében az SMS Habsburg páncélos fregatt ekkor még mindig a vértes hajók között szerepel.[529]

1892.
1892.10.07-i hír: „A 27 évvel ezelőtt épült és már teljesen elavult »Habsburg« pánczélosnak egy partvédő új hajóval való pótlására terveztek ekkor már a költségvetésben.[530] Az új hajót ekkor 3,5 millióból építenék meg.[531]

1893.
1893.05.21-én egy páncél-fregatte-ja van a tengerészetnek, az pedig a Habsburg, 5140 tonnás, 3500 lóerejű géppel, 14 nehéz, 6 könnyű és 9 gyorstüzelő ágyúval.[532]

1893.09.30-i hír:” Pólából jelentik, hogy B. Albert, a „Habsburg“ páncélos korvett hadapródja, a tengerész-kaszinóban agyonlőtte magát. A 26 éves fiatalembert szerelmi affaire űzte a halálba.”[533]

1893.12.20-i hír: „Pola, dec. 19. Az „Elisabeth“ cirkáló hajó ma délelőtt 11 1/2 (fél 12-kor) órakor a szabad kikötőbe érkezett. A hajón volt Ferenc Ferdinánd főherceg is. Az erődök és a „Habsburg"

[523] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1887-06-28 / 97. szám
[524] Kolozsvár, 1. évfolyam, 1887-07-09 / 159. szám
Die Presse, Juli 1887-07-07
[525] Nemzet, 6. évfolyam, 1887-09-21 / 1817. szám
[526] Das Vaterland, Januar 1888-01-22
[527] Pester Lloyd, November Jahrgang 35, nr. 1888-11-22 / nr. 323
[528] Neue Freie Presse, September 1889-09-07
Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1889-09-08
[529] Zsebkönyv a Magyar Királyi Csendőrség számára 1891
[530] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-07 / 3631. szám
[531] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-07 / 3631. szám
[532] Budapesti Hírlap, 13. évfolyam, 1893-05-21 / 139. szám
[533] Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-09-30 / 270. szám

páncélos fregatta úgy a hajó megérkezésekor, mint a partraszálláskor huszonnégy ágyúlövést tettek. Az összes hadihajók nagy zászlódíszt öltöttek."[534] Ferenc Ferdinánd ekkor érkezett haza földkörüli útjáról.

1893.12.23-án laktanyahajóként szerepelt az SMS Habsburg.[535]

1894.
Pola, 1894.04.06. Vilmos császár ma délelőtt 10 és fél órakor Koch tengerészkapitány, a „Moltke" parancsnokának kíséretében partra szállt. Ez alkalommal a német hadihajó felvonta az osztrák-magyar lobogót és 21 ágyúlövést tett, melyeket a „Habsburg" kikötő-őrhajó viszonzott.[536] Máshol ekkor is laktanyahajóként szerepel.[537] Az biztos, hogy áprilisban volt még fegyverzete. A források felváltva nevezik laktanya és őrhajónak, minden rendszer nélkül. Az is biztos, hogy a hajón jelentős legénység szolgált még ekkor. Ezek kadétok, tüzérek, orvosok, tengerészek, gépészek a cikkek szerint.

1894.04.24-én Polában az SMS Habsburg kikötői őrhajó és a Satellit torpedóvadász, összeütközött, mikor az utóbbi behajózott a kikötőbe. A torpedóvadászba az SMS Habsburg szaladt bele, és annak jelentős sérüléseket okozott. A Habsburg szinte teljesen sértetlenmaradt. Emberélet nem került veszélybe. A baleset valószínűleg félreértett parancsok eredményeként történt abban a pillanatban, amikor a „Satelit" horgonyt akart vetni, és nem hátra, hanem teljes sebességgel előrehajtott.[538]

1895.
1895.05.15-i hír: „Bál a Habsburg fedélzetén. Néhány nap óta a tenger már Pola mellett is csöndes. A kacér yachtok elrepültek, a hatalmas hadihajók felszedték a vitorlákat, a sok előkelő idegen elszéledt minden irányban. Az elmúlt szép napok méltó befejezése volt az a bál, (május 11-én este) amelyet báró Sterneck tengernagy szombaton délután a Habsburg fregatton rendezett. Mint lapunknak írják, a hajó fedélzetén Khittel sorhajó-kapitány, a fregatt parancsnoka fogadta a vendégeket. A fedélzet olyan volt, mint egy tropikus kert a liguriai tengerparton, még a komor ágyúcsöveket is virágfüzérek ölelték körül. A chamaerops-pálmák legyezői alatt világos tavaszi ruhákban ültek, csevegtek, kacagtak a szép olaszszemű asszonyok és leányok. Mikor azonban a hajó zenekara egy bécsi keringőbe kezdett, kibukkantak a pálmák alól és vidám táncra kerekedtek a bronzszinti tengerésztisztekkel, akik a délelőtt folyamán még puskaporfüstben játszottak háborúsdit. Az előkelő társaság estig maradt együtt, amikor csodaszép, tavaszi időben benzinmotoros csónakokon tért vissza a városba."[539] A tervek szerint 1895.05.11-én Polát a király és császár a Habsburg fedélzetén szándékozott elhagyni a bál után.[540]

Hajórajunk kiegészítése (1895.12.31.) Magasabb helyről jött rendelet következtében a jelenleg Pólában horgonyzó „Narenta" és „Habsburg" hadihajók személyzetét kiegészítik. Ugyancsak egy korábbi rendelet értelmében a pólai tengerészeti parancsnokság még más három hadihajó tökéletes felszerelését rendelte el, egyszersmind meghagyta, hogy mindaddig, míg a három hadihajó tökéletesen fölszerelve nincs, a meghatározott időn felül is dolgozzanak, annak készenlétbe való helyezésén.[541]

(1895.04.06-án Triesztben egy „Habsburg" páncélos hajót bocsátására készültek.[542] Ez az SMS Monarch, amit 1895.05.09-én bocsátottak vízre. 1894.04.09-én Triesztben vízre bocsátották a Habsburg kereskedelmi hajót.[543]) A sajtóban szerintem összekeveredtek a Habsburg és a Monarch adatai.

1898. 1898.10.22-én törölték a flottából.

---

[534] Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-12-20 / 351. szám
[535] Die Presse, Dezember 1893-12-23
[536] Fővárosi Lapok 1894-06-06 / 155. szám
Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-04-07 / 97. szám
[537] Die Presse, Februar 1894-02-14
[538] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1894-04-26
[539] Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-05-15 / 132. szám
Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-04-17 / 104. szám
[540] Kolozsvár, 9. évfolyam, 1895-04-18 / 88. szám
[541] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-12-31 / 359. szám
[542] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-04-06 / 95. szám
[543] Kolozsvár, 9. évfolyam, 1895-04-11 / 84. szám

1899-1900-ban lebontották.
1899-ben kezdték meg az SMS Habsburg (II.) sorhajó építését.

TENGERI HADERŐ

MAGYARORSZÁG ÉS AUSZTRIA HADITENGERÉSZETE.

HADIHAJÓK.

Szám	A hajó neve		Tonnás	Lóerő	Nehéz	Közép	Könnyű	Gyors tüzelő
					lövegek			
1	Rudolf trónörökös	tornyhajó	6870	6500	3	6	2	11
2	Stefánia trónörökösné	tornyhajó	5060	6500	2	6	2	11
3	Tegetthoff	karamánhajó	7300	6400	6	5	2	15
4	Custozza	karamánhajó	7000	4400	8	—	8	11
5	Albrecht kir. herceg	karamánhajó	5940	3600	8	—	8	11
6	Don Juan d'Austria	karamánhajó	3550	2700	8	—	6	11
7	Miksa császár	karamánhajó	3550	2700	8	—	6	11
8	Jenő herceg	karamánhajó	3550	2700	8	—	6	11
9	Kaiser	karamánhajó	3810	3200	10	—	8	11
10	Mária Terezia		5200	7000	2	8	2	18
11	Ferenc József	torp.-szóróhajó	4000	6400	2	6	2	11
12	Erzsébet királyné	torp.-szóróhajó	4000	6400	2	6	1	11

CIRKÁLÓ HAJÓK.

1	Habsburg (páncél fregatt)		5540	3500	14	—	6	9
2	Panther	torpedóhajó	1550	3500	—	2	—	10
3	Leopard	torpedóhajó	1550	3500	—	2	—	10
4	Tiger	torpedóhajó	1675	4000	—	4	—	10
5	Zara	torpedóhajó	840	1000	—	—	5	7
6	Spalato	torpedóhajó	840	1000	—	—	5	7
7	Sebenico	torpedóhajó	840	1200	—	—	5	7
8	Lussin	torpedóhajó	1000	1000	—	2	1	7
9	Blitz	torpedóhajó	360	2600	—	—	—	8
10	Meteor	torpedóhajó	350	2600	—	—	—	9
11	Komet	torpedóhajó	360	2600	—	—	—	8
12	Planet	torpedóhajó	480	3500	—	—	—	10
13	Trabant	torpedóhajó	540	3500	—	—	—	10
14	Satellit	torpedóhajó	510	4000	—	—	—	9

TORPEDÓ NASZÁDOK.

1	Adler		95	825	—	—	—	2
2	Falke		95	825	—	—	—	2
3	Habicht		78	900	—	—	—	2
4	Sperber							
5	Boussard							
6	Condor							
7	Uhu							
8	Geier							
9	Kranich							
10	Ibis							
11	Würger							
12	Reiher							
13	Flamingo							
14	Marabu							
15	Weihe							
16	Secretär							
17	Harpie							
18	Gaukler							
19	Elster		78	1000	—	—	—	2
20	Rabe							
21	Krähe							
22	Star							
23	Kukuk							
24	Kibitz							
25	XXXIII—XXXIX sz.		64	700	—	—	—	2
26	XI—XXXII sz.		47	600	—	—	—	1
27	IX—X »		37	450	—	—	—	1
28	I—VIII »		27	300	—	—	—	—

JELZŐ HAJÓK.

Szám	A hajó neve	Tonnás	Lóerő	Nehéz	Közép	Könnyű	Gyorstüzelő
				lőveg			
1	Miramar (yacht)	1830	2500	—	—	2	—
2	Greif (yacht)	1370	1000	—	—	2	—
3	Phantaise (yacht)	400	4000	—	—	—	—

VONATHAJÓK.

1	Pelikan (torpedó-raktárhajó)	2481	200	—	—	2	8
2	Cyclop (műhelyhajó)	2150	850	—	—	2	—
3	Pola (anyagszállitó hajó)	910	650	—	—	2	—

FOLYAMI HAJÓK.

1	Maros (monitor)	310	200	—	2	—	2
2	Leitha (monitor)	310	200	—	2	—	2
3	Körös (monitor)	448	1250	—	2	—	4
4	»a« Jár»ér»naszád	30	200	—	—	—	1

ÁLLOMÁS- ÉS KÖVET-HAJÓK.

1	Radetzky (fregatt)	3430	2700	—	15	2	7
2	Laudon (fregatt)	3430	2600	—	15	2	7
3	Donau (korvett)	2343	1800	—	10	1	4
4	Saida (korvett)	2440	1800	—	11	1	—
5	Frigyes kir. hereg (korvett)	1570	800	—	14	1	—
6	Fasana (korvett)	1970	1700	—	4	3	—
7	Zrinyi (korvett)	1340	1000	—	2	5	2
8	Frundsberg (korvett)	1340	1000	—	2	5	2
9	Aurora (korvett)	1340	1000	—	2	5	2
10	Hum (ágyunaszád)	900	800	—	4	1	—
11	Nautilus (ágyunaszád)	570	400	—	2	1	—
12	Albatros (ágyunaszád)	570	400	—	2	1	—
13	Kerka (ágyunaszád)	540	250	—	2	1	—
14	Narenta (ágyunaszád)	540	260	—	2	1	—
15	Sansego (ágyunaszád)	350	260	—	2	—	—
16	Holer András (kerekes hajó)	850	350	—	1	3	—
17	Taurus (kerekes hajó)	550	550	—	—	5	—

KIKÖTŐ ÉS PARTI SZOLGÁLATRA VALÓ JÁRÓMŰVEK.

1	Grille	360	300	—	2	—	—
2	Triton	180	360	—	—	2	—
3	Hippos	97	250	—	—	—	3
4	Büffel	97	250	—	—	—	3
5	Dromedar	175	350	—	—	—	3
6	Salamander	268	350	—	—	—	—
7	Najade	554	—	—	—	—	—
8	Gigant	260	400	—	—	—	—

TÜZÉR ISKOLAHAJÓK.

1	Novara	2650	—	—	13	4	8
2	Ferdinánd Miksa kir. hereg	5140	3500	—	—	—	—
3	Alfa	1350	—	—	—	—	—
4	Schwarzenberg	1700	—	—	6	—	—

MATRÓZ ISKOLAHAJÓK.

1	Artemisia (vitorlás brigg)	180	—	—	—	2	—
2	Camäleon (vitorlás brigg)	200	—	—	—	2	—
3	Möve (vitorlás shonner)	370	—	—	—	2	—
4	Bravo (vitorlás shonner)	200	—	—	—	2	—
5	Salamander	3100	—	—	—	—	—
6	Helgoland	1800	—	—	—	—	—
7	Bellona	1610	—	—	—	—	—
8	Dalmat	900	—	—	—	—	—
9	Elisabeth	1470	—	—	—	—	—

A HABSBURG (1866) páncélosfregatt kormánykerekének fele[544]

Parancsnokai:
1866 Faber sorhajókapitány
1869 Joseph Aurnhammer v Aurnstein sorhajókapitány
1870 Ritter v. Gröller sorhajókapitány
1878 lovag Lindner Károly sorhajókapitány
1884 Lang (Laag József) sorhajó kapitány
1884 Heinrich Fayenz fregattkapitány
1885 Friedrich Stecher fregattkapitány[545]
1895 Khittel Vladimir sorhajó-kapitány

Admirálisok:
1871 lovag Millosich György ellenadmirállal
1878 lovag Barry Alfréd ellentengernagy

[544] Haditechnika 26. 1992 / 4. szám / MODELLEZŐKNEK
[545] Pester Lloyd, März Jahrgang 32, nr. 1885-03-31 / nr. 89

SMS Kaiser (1855-1918) vitorlás sorhajó, csavargőzös majd páncélos kazamata hajó, utóbb Bellona a neve

SMS Kaiser 1858 csavaroshajó

ütegfedélzetes propeller és vitorlás sorhajó

1871-től vértes kazamatahajó, vérteshajó, koshajó
1902-től Bellona hulk néven vitorlás iskolahajó
uszály - laktanyahajó
(Nem azonos a BELLONA osztrák Hulk-kal, ami 1842-1903 között szolgált és 44 ágyús fregatt volt.)
1918 utáni sorsa ismeretlen

Eredetileg 92 ágyús sorhajónak építették a 91 ágyús angol HMS Agamemnon és a francia Algésirason terveinek felhasználásával. Az angol és a francia gőzmeghajtású vitorlás sorhajók voltak az angol és a francia flotta első gőzmeghajtású sorhajói, amik az 1850-es évek elején álltak hadrendbe. Az 1859-ben hadrendbe állt SMS Kaiser volt az osztrák, majd az Osztrák-Magyar Monarchia egyetlen ilyen építésű és típusú hajója. [546] A hajót a Szardíniai Királyság megerősödése miatt kezdték meg építeni, hogy Ausztria erővel lehessen jelen Itáliában. Az első gőzfregatt az Angliában épülő Radetzky lett. Habsburg Ferdinánd Maximilian főherceg következő hajónak egy sorhajót kívánt építtetni. Az HMS Agamemnon terveit az angolok átadták az osztrákoknak, mert a Habsburgok az 1853-56-os Krími háborúba nem avatkoztak be. A francia Algésirason kiváló teljesítménye azonban a tervek módosítását idézte elő.

Az SMS Kaisert, Axel Ljungstedt svéd mérnök tervezte, aki 1850-56 között dolgozott Ausztriában.
A hajó eredeti méretei bizonytalanok. Wilhelm von Rüstow kortárs történész szerint *a* Kaiser 74 méter (242 láb) hosszú volt, 5337 tonna (5423 t) vízkiszorítással. A modern haditengerészettörténész, Andrew Lambert azonban azt állítja, hogy hossza 74,02 méter (242 láb 10 hüvelyk) volt 5194 tonnán (5277 tonnán) és a szélessége16,21 méter lehetett. A hajón jelentős tengerészgyalogság is volt.

Épült: Polai Arzenál – Oliva sziget
Építés kezdete: 1855.03.25. (máshol 1856.05.25)
1856.01.24-én I. Ferenc József császár és király jóváhagyta a hajó nevét. **Vízrebocsátás**: 1858.10.04.[547]
(Egyes tervek szerint már augusztusban vízre akarták bocsátani, de végül október lett belőle.[548])
Hadrendbe állt: 1859

Vízkiszorítása 1858-ban: 5194 hosszú tonna (5277 tonna)
más adat szerint 5467 t, vagy 5500 t

Hossza: 74,02 m (242 láb 10 hüvelyk)
Szélessége: 16,21 m (53 láb 2 hüvelyk)
Merülése: 7,30 m körül

Meghajtása: **Meghajtása**: 6 db széntüzelésű kofferkazán 26 tűztérrel (üzemi nyomás 1,05 atm)
1 db kéthengeres, vízszintes gőzgép (Maudslay Sons and Field típusú)
1 db hajócsavar 5,75 m (18,9 láb)
Három árbocos sorhajó vitorlázat.

[546] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858)
[547] Klagenfurter Zeitung, April 1858-04-24
[548] Die Presse, Juli 1858-07-18

1 db 2 szárnyú, balra forgó hajócsavar, 5,90 m átmérővel[549]
Három árbocos sorhajó vitorlázat. Vitorlafelület: 2650 m2.

Teljesítménye: (800 LE)
Üzemanyaga: A szénraktárak 522 -560 tonna szenet tárolnak, ami 8 napig elég.
Fogyasztás teljes fordulatszámon: óránként: 3,472 t szén, naponta:74,2 t szén
Sebessége: 12,5 csomó
Legénysége: 904 fő

Fegyverzete 1863-ban:
16 db 60 fontos előltöltős löveg
(Lőszer kiszabat lövegenként: 50 db üreges ágyúgolyó, 20 db kartácstöltetű lövedék)
74 db 30 fontos, részben sima csövű löveg
(54 db 30 fontos, II. oszt. elöltöltő rendszerű ágyú és 20 db 30 fontos, IV. oszt. elöltöltő rendszerű ágyú. Lőszer kiszabat lövegenként: 80 db tömör ágyúgolyó, 15 db kartácstöltetű lövedék, 5 db üreges ágyúgolyó.)
2 db 24 fontos hátultöltős löveg (Talán ezeket írják 2 db 12 fontos bronz ágyúknak.[550])
1 db bronz 24 fontos tarack, csónaklöveg
2 db nehézbronz 12 fontos tarack, csónaklöveg
1 db könnyűbronz 12 fontos tarack, csónaklöveg
400 db puska, 200 db pisztoly, 40 db revolver, 300 db szablya

A lövegek elhelyezése: 16 db 60 fontos löveg volt az alsó ütegfedélzeten, közel a vízvonalhoz, amelyeket 74 db 30 fontos löveg egészített ki a felső fedélzeten. A 2 db 24 fontos löveg volt elől a felső fedélzeten. A lövegeket a stabilitás miatt helyezték így el.

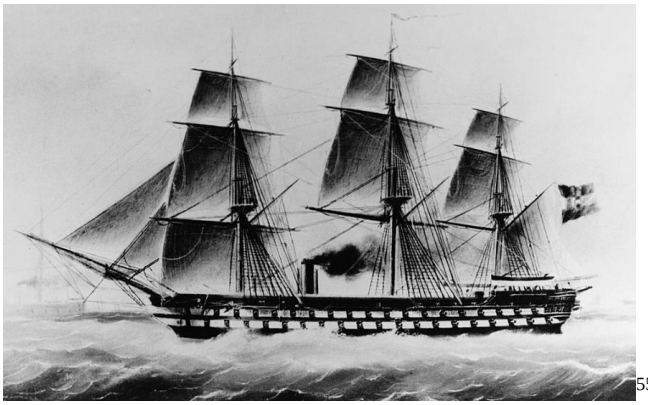
Fegyverzete 1866-ban:
90 db simacsövű 30 fontos ágyú
2 db 24 fontos hátultöltő rendszerű ágyú

Fegyverzete 1867-ben:
2 db 24 fontos hátultöltő rendszerű Wahrendorf ágyú az ágyúlőrésekben
12 db 24 fontos hátultöltő rendszerű Wahrendorf ágyú, mint oldallövegek
70 db 30 fontos, II. oszt. elöltöltő rendszerű ágyú
2 db 4 fontos, elöltöltő rendszerű orrágyú, csónaklöveg
250 db szuronyos puska, 270 db pisztoly, 40 db revolver, 350 db tengerészkard, 100 db rohamfejsze, 100 db rohamcsáklya

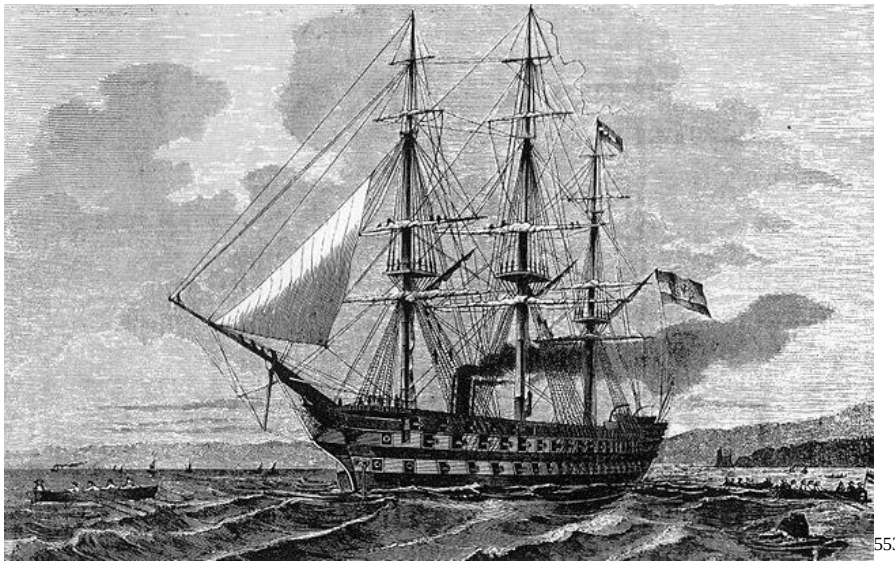
Egyebek: állítható kémény, 4 db elfordítható szellőzőkürtő.
Horgonyok: 4 db főhorgony, kb. 4500 kg-os, 4 horgonylánc, 182 m hosszú, 6,35 cm-es átmérővel. 1 db oldalhorgony, kb. 1200 kg-os, 1 db kis horgony 700 kg-os, a lánca 68,60 m hosszú.
Csónakok: A fedélzeten 1 db nagybárka, 1 db nagycsónak, 2 nagyobb és 2 kisebb oldalcsónak, 1 db jolle, 1db pk-i csónak.
Ismertető jegyek: Két ütegfedélzet, 3 árboc, teljes (hajó) vitorlázat. kémény az előárboc mögött.

[549] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

[550] Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám

 [551]

A hajó megépítéséhez rengeteg fa kellett. Példaként legyen itt az 1778-ban szolgálatba álló, 104 ágyús, 3 500 tonna vízkiszorítású angol HMS Victory, amely elkészítéséhez közel 6000 fát kellett kivágni, amelyek közel 90%-a tölgy volt.[552]

 [553]

Átépítése Pólában páncélos kazamatahajóvá:
Átépítés kezdete: 1869.02.02.
Átépítés vége: 1873 december
Vízkiszorítása 1871-ben: 5720 hosszú tonna (5810 t)
Vízkiszorítása teljes terheléssel: 6310 rövid tonna[554] (6108,34 tonna)
(Más forrás szerint üresen a vízkiszorítása 3548 hosszú tonna, de ezt én kevésnek találom.)

Hossza: hajó hossza vízvonalon 77,75 m-re (255,1 láb)
(más forrás szerint 75,87 m (249 láb) vagy 77,40 m)
legnagyobb hossza 81 m (80,98 m)
Szélessége: 17,76 m (58.3 láb) (máshol 17,06 m)
(Más forrás szerint 15 25 m (50 láb), de szerintem ez téves adat.)

Merülése: 7,11 - 7,37 m (24,2 láb) (máshol 7,40 m)
(más forrás szerint 6,15 m (20 láb 2 hüvelyk))[555]
7,64 m teljes terheléssel

[551] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858)#/media/File:Kaiser_(ship,_1859)_-_NH_87010.jpg
[552] https://hu.wikipedia.org/wiki/HMS_Victory_(sorhaj%C3%B3)
[553] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php
[554] https://military-history.fandom.com/wiki/List_of_ironclad_warships_of_Austria-Hungary
[555] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php

Az ágyúlőrések magassága a vízvonal felett 2,43 m
Merülés változás: 1 cm = 12,3 t[556]

Meghajtása: Új meghajtórendszert kapott.
1 db fekvő, 2 hengeres (2,083 m átmérőjű, 1,22 m lökethosszúságú) Maudsley rendszerű gőzgép
6 db nagyobb kazán, üzemi nyomás 1,75 atm
1 db 2 szárnyú Griffith hajócsavar 6,26 m átmérővel (később 5,75 m átmérővel)
1876-ban: 1 db 4 szárnyú hajócsavar, 5,79 m átmérővel
3 db árboc, árbocmagasság a felső fedélzettől: előárboc: 32,20 m, főárboc: 33,50 m, tatárboc: 25,30 m orr-sudár: 10,40 m. Vitorlafelület: 2820 m2, 1880-tól: 1410 m2

Teljesítménye: 2786 LE (2078 kW) (máshol 2143,4 LE)
(máshol 3058 LE) 1876-ban: 3108 LE

Sebessége: 11,55 csomó (21,39 km/h) (máshol 12,5 - 13,28 csomó)
11,9 csomó, 60-as fordulatszámmal, 1876-ban: 12,72 csomó

Fordulási kör: Átmérő: 356 m, ideje: 5 perc 40 mp.

Üzemanyaga: 520 tonna szén
Szénfogyasztás: Teljes erőnél óránként: 3,472 t

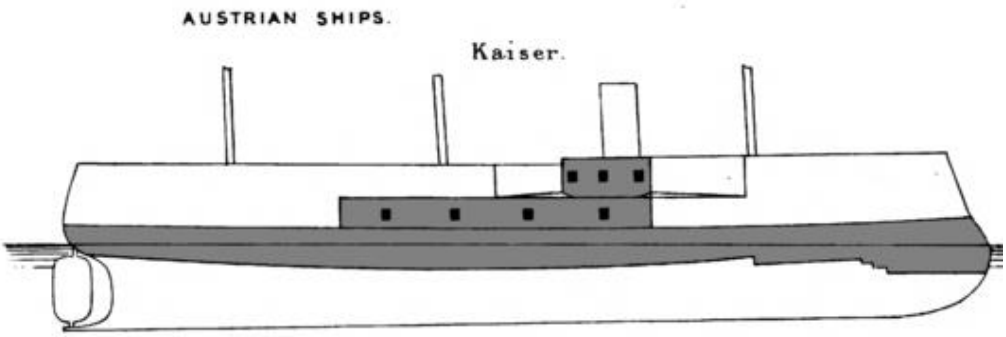
Hatótávolsága: 1519 tengeri mérföld (2813 km) 10 csomóval (19 km/h)

Személyzete: 400 - 541 fő
Személyzet 1870-ben: 1 sorhajókapitány (hajóparancsnok), 1 korvettkapitány, 4 sorhajóhadnagy, 3 sorhajózászlós, 8 tengerészkadét, 1 korvettorvos, 1 segéd-számvivő, 1 számvivő gyakornok, 4 gépészmester, 18 tisztiszolga, 458 fő fedélzeti és tüzér szolgálat, 13 fő kormányosi szolgálat, 8 fő fegyvermesteri szolgálat, 41 fő gépész szolgálat, 2 fő betegápoló, 10 fő szakmunkás (hajóács, dugarozó, vitorlaszabó, puskaműves) 2 fő szakács, 1 fő élelmező, mester, 1 fő pincér.
1875-ben: 479 fő.
1877-ben 541 fő.[557]

Páncélzata:
Öv páncél 101,6 - 152 mm (6 hüvelyk), ami a gépteret védte. A hajó két végén az öv páncél 102 mm-re (máshol 101,6 mm) csökkent le.
1873-ban állítólag az övpáncél 200 – 115 mm, de szerintem ez téves adat.
Kazamata páncélzat 140 mm
Ütegsor válaszfal páncélzat 127 mm (5 hüvelyk)
Páncélfedélzet 19 mm
Páncélzat összsúlya: 865 t
A hajón két sor páncéllemez volt, amik, jórészt a már leszerelt páncélos fregattokról származtak.

[556] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

[557] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf



Kaiser vonalrajza rekonstrukciója után, feketével jelölve a páncélozott felület

Fegyverzete 1871-ben:
10 db 9 hüvelykes (229 mm, 300 font)-es elől töltős Armstrong ágyú.
Ezek az ágyúk egy központi, kétszintes kazamatába lettek elhelyezve. (8 db a kazamatában, 2 db a lövegállásban) Lövegcső súly: 12,7 t. Lövegbölcső súly: 7,620 t. Lövedéksúly: 120 kg Kilövőtöltet súlya 23 kg.)
6 db 10 cm-es (8 fontos) elől töltős löveg eléltöltő rendszerű Bogenzug ágyú a fedélzeten
2 db 7 cm-es Bogenzug eléltöltő rendszerű Uchatius csónaklöveg

Fegyverzete 1873-ban:
8 db 21 cm-es Krupp hátultöltős ágyú
4 db 23 cm (9 hüvelykes) eléltöltős Uchatius ágyú
Ezek az ágyúk egy központi, kétszintes kazamatába lettek elhelyezve.
6 db 8 fontos ágyú a hajó orrában

Fegyverzete 1880-ban:
10 db 23 cm-es eléltöltő rendszerű Armstrong löveg a lőréseknél
6 db 9 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű löveg a kazamatában
2 db 7 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű csónaklöveg
8 db 2,5 cm-es Palmkrantz szórólöveg

Fegyverzete 1883-ban:
10 db 23 cm-es eléltöltő rendszerű Armstrong löveg a lőréseknél
6 db 9 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű löveg a kazamatában
2 db 7 cm-es acélbronz hátultöltő rendszerű csónaklöveg
3 db 4,7 cm-es revolverágyú
3 db 2,5 cm-es Palmkrantz szórólöveg

Fegyverzet kiegészítés 1886-ban:
4 db 4,7 cm-es gyorstüzelő löveg
3 db 35 cm-es torpedócső (1 az orrban, 1 – 1 oldalt)
(torpedókészlet: 2 db A típusú és 2 db B típusú torpedó)[558]

Csónakok: 1 db I. oszt. gőzbárka, 1 db II. oszt. nagybárka, 1 db I. oszt. kutter, 2 db III. oszt. kutter, 1 db I. oszt. mentőkutter, 1 db I. oszt. mentő-gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db I. oszt. jollboot, 1 db I. oszt. jolle, 2 db kiscsónak.

Horgonyok: 2 db Admiralitás típusú horgony: 8794 kg, 8482 kg. 2 db Martintípusú horgony: egyenként 7400 kg. 3 db Martin típusú horgony: 2000 kg, 1900 kg és 1500 kg.

Egyéb felszerelés: 2 db fényszóró, 60 cm-es átmérővel.

[558] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

Flottafejlesztés:
1850-ben a Hans Birch von Dahlerup dán származású altengernagy által vezetett tengerészeti bizottság tette le a flotta új alapjait. Ekkor cserélték le az olasz tengerészeti nyelvet németre. A tervezett új flottának a következő egységekből kellett volna állnia: 6 sorhajó, 10 fregatt, 6 korvett, 24 gőzös, 6 brigg, 6 sóner és 36 ágyúnaszád. A haditengerészeti főparancsnokság Pólába került. A hadihajógyártás Velencéből a Tonello fivérek trieszti gyárába került át. Később, ehhez csatlakozott a pólai hajógyár is. Triesztben haditengerészeti akadémiát is nyitottak. Dahlerup utóda gróf Franz von Wimpffen altábornagy, a tengerpart kormányzója lett. A flottafejlesztésekkel adjutánsa, báró Bernhard von Wüllerstorf-Urbair kapitány, későbbi admirális foglalkozott.[559]
1850.04.12-én I. Ferenc József császár és király jóváhagyta a későbbi hadiflotta fejlesztési tervét.
1855.07.21-én felterjesztettek a császárnak egy tervet, hogy a brit HMS Agamemnon hajócsavaros sorhajó mintájára építsenek egy hajót Polában, az Olíva-szigeten. 1855.10.23-án a császár és király jóváhagyta az építést.

Az 1856-od párizsi béke szabályozta a tengerjogot és a semleges lobogó alatti tengeri kereskedelmet. Az egyesülő Olaszország fokozatosan sértette meg ezt a tengerjogot. Ez nagyban elősegítette az osztrák flotta fejlesztését, mert a hadiflotta segíti a nagyhatalmi pozíció megteremtését.[560] A flotta fejlesztését Franciaország montenegrói terjeszkedése is szükségessé tette.[561]
A hajó pályafutása:
1856.
1856.05.25-én a szabad ég alatt megkezdték a talajegyengetési munkálatokat, a sólyapálya kialakítását, és néhány kunyhó felépítését.

Pólából, mart. 25-kéről írják: „Tegnap történt itt meg az első ausztriai sorhajú gerinczének ünnepélyes beszerelése, mely Spoglio Olivi hajógyárában fog építtetni. Délelőtti 10 órakor az összes ütegek lövegei Ő cs. Fensége Ferdinand Miksa Főherczeg s tengerészeti főparancsnok megérkezését jelenték „Elisabeth“ hadigőzös fedélzetén, melyet követtek „Vulcan” és „Achilles” hadigőzösök, fogadták pedig az ünnepélyesen földíszített „Schwarzenberg“ és „Novara” cs. k. fregattok, „Titania“ corvett, „Saida* és „Artemisia“ sónerek, ágyúdörgések és a fedélzeteken kiállított legénység örömrivalgásai közt. A fölszentelés 11 1/2 órakor történt meg. Az első sorhajó „Kaiser“ nevet viselend.[562] A hajó 90 ágyús, s 800 lóerejű.”[563]
A szélesség - hosszúság 1 : 4-hez arányával a cs. és kir. flotta legtömzsibb hajója volt.[564]

1856.12.10-én (máshol 9-én) I. Ferenc József császár, Pólában megtekintette az épülő Kaisert.[565]

1857.
1857.05.09-én Josef Tonello vette át az építés további irányítását. 1857.05.30-án kifogások merültek fel az építéssel kapcsolatban, és újból összeállították a hajó orrbordázatát, az összes tatborda közötti távolság megnövelésével pedig a hajó kb. 3,78 m-rel hosszabb lett. Decemberben elkészültek a bordák felszerelésével.[566]

1858.
1858 januárjától a hajó a parton volt és figyelték a fa kiszáradását, tömítések megfelelőségét.

A monarchiában történt legnagyobb és legnehezebb vasöntést végezték el (1858.09.14-én[567]) a Trieste Stabilimento Tecnico-ban. A cég már korábban készített 300 lóerős gőzgépet a Duna fregattra, de ennél jóval nagyobbat gyártott a Kaiser részére. Ez a gőzgép 800 lóerős. Akinek van fogalma is az ilyen

[559] Földi Pál: Az Adria királynője; Az Osztrák-Magyar Haditengerészet története 1870-1918, Csengőkert Kiadó, 2015.
[560] Das Vaterland, August 1862-08-24
[561] Klagenfurter Zeitung, Oktober 1858-10-09
[562] Pesti Napló, 7. évfolyam, 1856-04-02 / 1825. szám
[563] Budapesti Hírlap, 1856-03-28 / 73. szám
[564] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[565] Budapesti Hírlap, 1856-12-16 / 290. szám
[566] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[567] Budapesti Hírlap,1858-09-19 / 214. szám

szokatlan méretekről, az értékelni fogja a pontos modellezés nehézségeit és azt a precizitást, amit az ilyen munka megkövetel. A három-harmincezer font (13607.77 kg) súlyú henger gyártásához szükséges öntöttvasat rövid, hat óra alatt folyékony állapotba hozták két speciálisan felszerelt olvasztókemencében. A teljes izzó masszát két nagy öntöttvas merőkanálba gyűjtötték, és nagy emelőeszközök segítségével a formához vitték, ahol aztán kiöntötték. Amikor az öntésért felelős mérnök, Georg Strudthoff úr jelt adott, és a felszabaduló, 330 centiméteres, füstölgő és izzó lávaként sziszegő tömeg nagy tűzpatakot formált, az épület feldübörgött, és minden jelenlévőt csodálattal töltött el. Az elem kiemelése rendben megtörtént az öntőformából. A kolosszális gőzhenger belső átmérője 82 hüvelyk (208,28 cm), súlya kifúrva és teljesen készen 250 százsúlyt (százsúly = 112 font = 12700.59 kg) tesz ki. Ez a teljesen sikeres, pompás öntés nemcsak a helyi ipar örvendetes előrehaladását hirdeti, hanem tulajdonképpen azt is bizonyítja, hogy ezen a területen lehetséges az emancipáció egy olyan országból, amely eddig a gépészetben egyedüli meghatározó volt. A felhasznált nyersvas tömege harmincezer-háromszáz (13743.85 kg) fontot tett ki.[568] Máshol a felhasznált nyersvas 330 mázsaként szerepel.[569]

1858.08.05-i hír: Ferdinánd Miksa Főherczeg s tengerészeti főparancsnok Úr Ő császári Fensége múlt hó 24 n a „Fantasia“ gőz-yachton Polába utazott, s ott az egész napot a munkálatok, különösen a „Császár“ sorhajó-t.[570]

Trieszt, 1858.09.26., [Linienscíff Kaiser. Egyéb] Az Eco di Fiume a következő megjegyzéseket tartalmazza a Kaiser csatahajóról: „Ennek a nagy hadihajónak a gerincét 1856. március 25-én fektették le a Pola melletti szűz Oliveninsel (Oliva) szigeten. Hossza a két egyenes között 2428/18 bécsi láb (76,74 m) (1 bécsi láb = 0,31608 m), a teljes hossza a Verdén (vízvonalon) 255 láb (80,6 m). A legnagyobb szélesség 54 láb (17 m), a magassága 41/128 láb (12,9 m). A teljes hajó tömege teljesen felfegyverkezve, fegyverekkel, lőszerrel, élelemmel, szénnel, gépekkel és teli kazánokkal, árbocokkal és 1000 férfi felszereléssel együtt 9 441 600. bécsi font, ami 5211 osztrák tonnának (5836,9 normál tonna) (1 osztrák tonna = 1120.12 kg) felel meg. (2000 font tesz ki egy tonnát, 1 osztrák font 0.560 kg). Ezzel a terheléssel a hajónak 214/12 láb (6,7 m) merülése lesz elöl és 238/12 láb (7,5 m) a tatnál.

A hajó leírása a sajtó szerint.
91 db Maria-Zellben öntött löveg. A felső hajóüteg 19 löveg, 18 db harmincfontos és 1 db negyvennyolc fontos löveg.
A köztes fedélzeti üteg 34 db harminc fontos löveg, végül az alsó ütegsor 38 db löveg, 26 db harmincfontos és 12 db hatvanfontosságyú.
A csavargép 800 lóerős, és a trieszti Stabilimento tecnico-ban gyártották. Közvetlen működésű a Penn rendszer szerint, 2 hengerrel és 6 kazánnal rendelkezik. Maga a csavar átmérője 186/15 bécsi láb (5,85 m), a szárnyak szélessége pedig 37/12 láb (1,17 m); a csavart a géppel összekötő tengely átmérője 16 hüvelyk (42,1 cm) (1 bécsi hüvelyk = 2,634 cm), hossza pedig legalább 122 láb (3,85 m).
A szénraktárak 560 tonna szenet tárolnak, ami 8 napig elég.
Az élelmet a sok raktárba tárolják, és 14 napra elegendő egy 1000 fős legénység részére, a vízellátás 32 napra elegendő. Magához a géphez egy desztillálókészüléket csatlakoztatnak, amely magából a tengerből bármilyen mennyiségű vizet tud szolgáltatni.
A hajó építési tervét a zseniális Ljungstedt ezredes (svéd származású, és mostanra elhagyta a császári szolgálatot) készítette.
A hajó teljes belsejének részletes terveit a Senne kapitánya, Theodor Shunt készítette, akinek felügyelete alatt a teljes hajót a trieszti Tonelli úr építette. A hajó építésének anyaga Stájerországból származott, amelynek erdei szolgáltatták a fát, bányái pedig a vasat. A hajót október 4-én bocsátják vízre, jövő nyáron pedig már szolgálatba áll.
Október 3-án két birodalmi hadigőzös viszi a meghívott vendégeket, Trieszt kormányzóját Mertens bárót, a helyőrség tábornokait és törzstisztjeit, majd a haditengerészeti parancsnokság szakasz- és osztályvezetőit Polába. Az ünnepség az előre jelzett program szerint zajlik, de Ferdinánd Max főherceg

[568] Klagenfurter Zeitung, August 1858-08-12
Klagenfurter Zeitung, September 1858-09-17
[569] Budapesti Hírlap, 1858-08-01 / 174. szám
[570] Budapesti Hírlap, 1858-08-05 / 177. szám

nem lesz jelen. A Lloydot arra is felkérik, hogy tegyen elérhetővé néhány gőzhajót a nyilvánosság számára. Két hajó, az egyik a 420 tonnás Rate és a másik a 441 tonnás Iginio hajó. Az erőszakos bóra ma is folytatódik, és hatással van a kommunikációra a kikötőben. [571]

Mint ismeretes, 1858.10.04-én, őfelsége jelenlétében vízre bocsátják a „Kaiser" osztrák sorhajót Pólában.[572] Ekkor van a császár névnapja is. A Kaiser 91 ágyús hajó, és birodalom legnagyobb hajója. A vízrebocsátásánál a flotta is jelen volt. Évszázadok óta nem volt ilyen szép és hazafias ünnep a császár jelenlétében.[573] Jelen volt ekkor a Titania korvett, a Huszár brig, a Diana és az Artemis vitorlások, a Bellona, Adria, Radetzky Venus, Duna fregattok, stb.[574]
A „Kaiser" nevű ausztriai sorhajó, püspöki fölszentelés után, a fenséges főherczegi pár jelenlétében, déli 12 órakor, a nép öröm kiáltása közt vízre bocsáttatott. Este ünnepélyes lakoma és hajóverseny tartatott.[575]
A vízrebocsátásnál jelen volt Ferdinand Max főherceg. Az árbocokat és az egyéb felszerelési tárgyakat a velencei Arzenálban állították össze, majd teherhajókkal Polába szállították. A teljes díszbe öltözött császárt ábrázoló orrfigurát egy trieszti szobrász készítette Ferdinand Max főherceg kívánságára. A jobb keze az orrárboccal párhuzamosan nyúlt előre, balkezében a birodalmi almát tartotta, és egy kagylón állva a palástja eltakarta a lábait.[576]

Az osztrák flotta állt ekkor: 1 sorhajóból, 4 vitorlás és 3 csavaros fregattból, 5 vitorlás és 2 csavaros korvettből, 5 briggből, 9 gőzhajóból, 3 goeletteből, 4 brig szkúnerből, 12 ágyús csónakból, 20 szállítóhajból és 4 gőzjachtból. [577]

A hajó vízrebocsátása[578]

Az SMS Kaiser volt az első hajó, amit a Pólai hajógyárban építettek. A hajógyárat 1856.12.09-én alapították. Ez lett a polai cs. kir. hajógyár és tengerszertár vagy a helyben használt nyelveken: k. k. Seearsenal Pola, i. r. Arsenale del Mare Pola, c. kr. Pomorski Arsenal Pula.[579]

1958.10.12-én Ferdinánd Miksa Főherczeg ura cs. Fensége egy a „Novara" hajó által küldött természeti tárgyakkal teli ládát ajándékozott a triesti városi múzeumnak, s a „Császár" sorhajó építésénél foglalkodott munkásoknak Tonello építész által 500 frtnyi ajándékot kézbesittetett. [580]

---

[571] Die Presse, September 1858-09-29
[572] Pester Lloyd, Jahrgang 5, nr. 1858-09-22 / nr. 216
[573] Innsbrucker Nachrichten, September 1858-09-24
[574] Die Presse, Oktober 1858-10-07
[575] Pesti Napló, 9. évfolyam, 1858-10-06 / 2596. szám
[576] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[577] Klagenfurter Zeitung, Oktober 1858-10-18
[578] https://www.tyrol-phila.at/schiff-sm-linienschiff-kaiser-42596.html
[579] https://mtajogtortenet.elte.hu/media/a3/e5/97b0a8805364c61ee51e6fff5730512b92d76ecc6ffea4d9c2cd5f733f86/Batho-Gabor-Pula.pdf
[580] Budapesti Hírlap, 1858-10-14/ 235. szám

1859.
1859-ben főgép nélkül Porto di Malamoccoba vontatták, ahol a Spignon világítótorony előtt horgonyozták le. Velencéből és Polából odaszállították a rendelkezésre álló előkészített ágyúkat és védelmi eszközöket.[581]
1858.07.28-29-én a Santa Lucia a Vulcan és a Radetzky kíséretében a Muggia-öbölbe vontatta.
1859.07.30-án belépett a trieszti Muggiai-öbölbe.[582] Itt folytatódott a hajó további felszerelése.[583] A belső munkálatokat különböző trieszti cégek végezték el. (A felkészületlen újságíró szerint a hajó Velencéből érkezett. Ennek oka, hogy eddig ott épültek az osztrák hadihajók és a sajtó jeles képviselője még nem tudott a pólai hajógyárról.[584])

1859.09.25-i hír: „A „Kaiser" ámbár berendezéséig, a cabinek, salon felbutorzásáig kész, mégis csak 4—5 hó múlva leend tökéletes használható állapotban. „[585]
1859.11.10-én a felszerelése már majdnem teljesen elkészült,[586] és befejezték a főgép beépítését.

1859.12.06-án kezdte meg próbaútjait saját géperejével. Ekkor a trieszti Muggia-ból Pólába hajózott át önerőből. Kapitánya Friedrich von Pöck. Mint táviratilag jelentik a „Kaiser" nevű sorhajó próbaútja, mely öt és egy félóra alatt ment Triestből Poláig, a Stabilimento tecnico triestino-ban készült 800 lóerejű gőzgéppel tökéletesen kielégítőig ütött ki.[587] Salvore előtt a gerince érintette a tengerfeneket. A fedélzeten tartózkodott Anton Bourguignon ellentengernagy is.[588]

1859.12.31-én felmerült, hogy a hajó Japánba indul. De nagyméretű legénysége miatt, ezt túl sokba kerülne, ezért egy kisebb hajót indítottak útnak.[589]

1860.
1860.02.25-én egy kisebb javítás után ismét vízre bocsátották, de a javítások még 28-án is tartottak. 1860.06.06-án készült teljesen el.[590] 1860.06.06-án a próbajáratáson megrepedt az egyik hengere, a Promontore Fok előtt pedig súrolta a tengerfeneket.[591]

1860.06.08-án Ritter v. Faust admirális hajója. A személyzet 1 tengernagy (ha zászlóshajó) 1 sorhajókapitány parancsnok, 1 fregattkapitány másodtiszt, 1 sorhajóhadnagy, körülbelül 10 tiszt, 1 pap, 3 orvos, 2 könyvelő. Továbbá körülbelül 950 ember, köztük tengerésztüzérek és tengerészgyalogosok (12/5-os tengerészgyalogos század). A hajón volt 25 kadét is. A hajó sebessége önmagában motorteljesítménnyel, vitorlák nélkül, kedvező szélben 13 tengeri mérföld/óra.[592]

1860.06.19-én Peb (Pecz) fregattkapitány veszi át a „Kaiser" sorhajó parancsnokságát. Ekkor a hajó **Palermóban** volt.[593]

1860.07.25-i hír: Ausztriának van egy propeller sorhajója, a Kaiser, ami 800 lőerős, legénysége 900 fő és fegyverzete 100 ágyú, úgy, mint 16 db 60 fontos ágyú, 1 db 48 fontos ágyú , 79 db 30 fontos ágyú, 1

[581] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[582] Klagenfurter Zeitung, August 1859-08-01
[583] Die Presse, August 1859-08-04
[584] Budapesti Hírlap, 1859-08-02 / 185. szám
[585] Budapesti Hírlap, 1859-09-25 / 229. szám
[586] Die Presse, November 1859-11-10
[587] Budapesti Hírlap, 1859-12-14 / 295. szám
[588] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[589] Die Presse, Dezember 1859-12-31
[590] Die Presse, Juni 1860-06-14
[591] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[592] Klagenfurter Zeitung, Juni 1860-06-08
Die Presse, Juni 1860-06-09
Die Presse, Juni 1860-06-12
[593] Klagenfurter Zeitung, Juni 1860-06-22
Pesti Napló, 11. évfolyam, 1860-06-21 / 3108. szám

csónakágyú és 11 „rakéta” (röppentyű).[594] Más forrás 2 db 24 fontos ágyút írt az 1 db 48 fontos löveg helyett, és 70 db 30 fontos löveget jelez csak.

Röppentyű: röppentyűk állványra szerelt kezdetleges rakétafegyverek voltak. A röppentyűütegek kezdettől (18-19. századtól) fogva a tüzérség kötelékébe tartoztak. Már akkor is jellemző volt rajuk mindaz, ami modern társaikat jellemzi: nagy mozgékonyság, de gyengébb találati pontosság. Lélektani hatásuk sem volt elhanyagolható, erős fény- és hanghatásuk révén.

1860.07.25-én Póla közelében az SMS Kaiser kisebb sérülést szenvedett, mikor elhaladt a Cap Compare mellett, mivel bal oldalával nekiütközött a sziklának és számos rézlemeze megsérült a hajógerincen. A sérüléseket búvároknak kellene felderítenie, és ki kellene javítani a sérüléseket.[595]

1860.08.08-i hír szerint az SMS Kaiser a Szíria-i partokhoz készül Pólában. Innét az akció kezdetekor, 2600 fővel a fedélzetén Triesztbe érkezik a napokban.[596] 1860.08.18-án Triesztbe érkezik majd, az ellentengernagy zászlóshajójaként egy tengeri ünnepségre megy. A hajó szíriai útját lefújták.[597] 1860.08.19-én viszont még mindig Pólában volt.[598]
1860.08.18-án délbe befutott Triesztbe Pólából, hogy ott ünnepelje meg a császár születésnapját.[599] Parancsnoka Wipplinger sorhajóhadnagy.[600]
A korábbi Pólából Triesztbe vezető úton Ferdinand Max főherceg irányította a hajót.

A Kaiser, minden szakértő szerint nagyon szép hajó. Az elülső részét különösen szabályos és arányos formák jellemzik. A hajó belső elrendezése is nagyon célszerűen lett kialakítva. Ritter von Fant ellentengernagynak két szobája van. Az egyik az alsó lövegtérben és ezt a felső kabinnal egy belső lépcső köti össze. Hátul a hajó tatjánál, kívül egy kecses erkély fut körül. Az első és második tisztnek a felső fedélzeten van a kabinja a főfedélzet alatt. A második fedélzeten kapott helyet a tisztikar szalonja és ebédlője. Ezekben 24 fő kényelmesen elfér. Ezen a szinten sorakoznak egymás mellett a tiszti kabinok is. Ezek egymásba nyíló ajtókkal kapcsolódnak egymásba. Csata esetén ezeket az ajtókat kinyitják és így egy folyósó keletkezik, miközben az ágyúkat síneken a hajó falához tolják. Így szabadon tudnak mozogni a tisztek, orvosok, asztalosok stb. A személyzet 2 főtiszt, 12 beosztott tiszt, 25 kadét, 1 káplán, 3 orvos és 2 hivatalnok, valamint 900 tengerész.[601]

1860.09.01-én a hírek szerint egy rövid adriai kifutásra készült a hajó.[602]
1860.09.23-án a dalmáciai Lussin vizein hajózott a Bellona fregattal és a Lloyd Trieste gőzössel. Ferdinand Max főherceg, altengernagy ekkor az SMS Kaiser-en volt.[603]
1860.09.26-án Triesztben volt.[604]
1860.11.30-án Pólában volt.[605]
1860.12.03-án befutott Rovigno-ba és valószínűleg Triesztbe fog tovább menni. [606] Triesztben Ferdinand Max főherceg, altengernagy zászlóshajója lesz.[607] A hajó végül 1860.12.05-én futott be a Muggia-öbölbe.[608]
1860.12.25-i hír: „A Kaiser sorhajó tegnap elhagyta a St. Andre öblöt Bourguignon ellentengernaggyal – de Ferdinand Max főherceg nélkül." [609]

[594] Die Presse, Juli 1860-07-25
[595] Klagenfurter Zeitung, Juli 1860-07-28
[596] Die Presse, August 1860-08-08
[597] Die Presse, August 1860-08-18
[598] Die Presse, August 1860-08-19
[599] Die Presse, August 1860-08-21
[600] Klagenfurter Zeitung, August 1860-08-21
[601] Die Presse, August 1860-08-22
[602] Die Presse, September 1860-09-01
[603] Die Presse, September 1860-09-23
[604] Klagenfurter Zeitung, September 1860-09-29
[605] Die Presse, November 1860-11-30
[606] Die Presse, Dezember 1860-12-04
[607] Das Vaterland, Dezember 1860-12-06
[608] Klagenfurter Zeitung, Dezember 1860-12-11
[609] Die Presse, Dezember 1860-12-25

1861.
1861.02.02-i hír: Elővigyázatosságból a "Kaiser" sorhajót szárazdokkba vitték, hogy megvizsgálják a gerincet, mivel kétszer is nekiütközött a tenger alatti szikláknak, és a hajó gerincét a biztonság végett meg kell vizsgálni. [610] A megfeneklés miatt megrepedt orrtőke könyököt kicserélték, a hajótest vízvonal alatti részét borító rézlemezek sérüléseit betömítették. A külső rézborítást a hajó teljes hosszában egy lemezszélességgel (0,79 m) megmagasították. A tatfedélzetről addig láthatatlan kormányállás fölé egy nyílást vágtak. A tatfelépítmény alatt a nagyobb kényelme érdekében megváltoztatták belső elrendezést. A javítás befejezése után Friedrich Pöck sorhajókapitány parancsnoksága alatt a Hajóraj zászlóshajója lett.[611]
1861.05.18-án és 21-én zászlódíszben tisztelgett Triesztben a Muggia-öbölben a császárt és feleségét szállító yacht előtt. Ekkor a Kaiser több manővert is bemutatott az uralkodó előtt.[612] Május 25-én még Muggia-ban volt. [613]
1861.06.02-án Triesztben volt.[614] Innét 06.05-én Boche di Cattaróba fog tovább hajózni.[615]
1861.06.10-én viszont már Pola felé hajózott. Ezen az úton a hajtóműve megsérült. Ez időigényes javítást von maga után. A hibát az okozta, hogy a hajtómű körüli fa részek nem egyidősek, és ennek következtében a hajtómű elmozdult és a hengerek helyzete egyenletlenné vált. Általánosságban elmondható, hogy a haditengerészetnek a szükséges anyagi források hiánya miatt még mindig nincs jelentős faraktára, mint a többi haditengerészetnek, ezért hiányzik a jó anyag új épületekhez, de még nagyobb javításokhoz sem.[616]
1861.09.23-án Triesztbe érkezett a Kaiser és a flotta többi része.[617]
1861.10.09-én egy bizottsági ülésen megvitatták a hajóval kapcsolatos eddigi tapasztalatokat. Megállapították, hogy a főgép alapzatát meg kell erősíteni. Decemberben az Osztrák Lloyd trieszti szárazdokkjába vitték.[618]
1861.12.03-i hír szerint az alacsony vízállás miatt, ami a bóra következménye, a Kaiser sorhajót nem tudják eljuttatni a dokkba. Erre december 9-én lesz esély a vízállás változásával.[619]

1862.
1862.01.03-án már elkészültek a javítással, de a vízállás miatt nem tud újra szolgálatba állni.
Nem sajtó forrás szerint a hajó 1862.03.09-én futott ki Muggia-ból és az isztriai partok előtt cirkált, majd 10-én este 18 órakkor befutott Polába.[620]
1862.03.14.-i hír: A Kaiser sorhajó javítása 12-én fejeződött be. A hajó 13-án álló helyzetben végzett motorpróbát, fedélzetén a műszaki bizottsággal. Ezt követi majd egy 40 órás próbaút az isztriai partvidéken, majd teljes felszerelés végett Pólába megy. Ugyan ekkor, a császári flotta összes hajója parancsot kapott a bevetéshez szükséges felszerelésre.[621] Tehát a hajógép javítása közel 9 hónapot vett igénybe. Menetben a hajó nyugodtan viselkedett és nem remegett be. 48-s fordulatszámmal elérte a 11,75 csomó sebességet, de a kellő gőznyomást csak a fűtőszemélyzet legnagyobb erőfeszítésével tudták fenntartani.[622]

1862.07.12-én Polában, d. u. hallatlan vihar dühöngött. Mintegy 4 óra tájban az addig fújdogált déli szél egyszerre erős nyugati széllé változott és elszakíta a Ferencz erődnél állomásozó „Kaiser“ sorhajó horgonyláncát, úgy hogy az nyíl sebességgel hajtott a part felé. A közelebb érkezett „Novara“ csavargőzöst és a „Montecucolli“ hadi brigget szintén megragadó a vihar, elszakító és nem kevesebb

[610] Das Vaterland, Februar 1861-02-02
[611] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[612] Die Presse, Mai 1861-05-21
Die Presse, Mai 1861-05-22
Klagenfurter Zeitung, Mai 1861-05-23
https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[613] Die Presse, Mai 1861-05-28
[614] Die Presse, Juni 1861-06-05
[615] Die Presse, Juni 1861-06-07
[616] Die Presse, Juni 1861-06-14
[617] Die Presse, September 1861-09-24
[618] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[619] Die Presse, Dezember 1861-12-03
[620] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[621] Die Presse, März 1862-03-14
[622] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

gyorsasággal hajtá a szárazi oldalra. Erre a szél ismét megfordult és a három hadihajót éjszaknyugati széllel az arsenal felé dobta, hol az „Adria“ és „Radeczky“ horgonyoztak. Szerencse, hogy e hajókat ideje korán megállásra bírták, különben mindnyáját nagy szerencsétlenség érte volna. A kár különben így is elég nagy. Egy bragazzo és egy naszád matrózokkal együtt elsülyedt. A kereskedelmi hajókon szenvedett kár 1800 ft. A katonai uszoda is igen megrongáltatott. A vihar a szárai lakosoknak szintén sok kárt okozott, úgy hogy a károsultak részére a városban segélyt gyűjtenek.[623]

1863.
1863-ban kicserélték, illetve megjavították a törzsárbocokat.
Személyzet 1863-ban:
1 sorhajókapitány, hajóparancsnok, 1 fregattkapitány, első tiszt, 5 sorhajóhadnagy, 5 sorhajózászlós, 18 tengerészkadét és gyakornok, 1 sorhajóorvos, 1 korvettorvos, 2 sebész, 1 számvivő, 1 segéd-számvivő, 6 gépész és algépész mester, 1 hajólelkész. Fedélzeti altiszti és legénységi állomány: 595 fő
Gépész - fűtő altiszti és legénységi állomány: 54 fő, Tengerészgyalogság: 146 fő-. Zenekar: 12 fő.
Vegyes: 19 fő (szakács, fedélzet dugarozó, hajóács, kádár, vitorlaszabó),17 fő tisztiszolga.
Személyzet: Összesen: 826 fő békeidőszakban. Háború esetén: 892 fő. Ténylegesen: 904 fő.[624]

1864.
1864.02.01-én az Osztrák Birodalom csatlakozott Poroszországhoz a Dánia elleni második schleswigi háborúban. A háború oka, hogy Nagy-Britannia és Oroszország azt szerette volna, hogy az Északi-tengert a Balti-tengerrel összekötő dán szoros, egy viszonylag gyenge halalom kezébe, például Dániáéba kerüljön, hogy az angol és orosz hajók a szorost könnyedén igénybe vehessék. Ez viszont sértette a porosz – osztrák érdekeket. A terület a dánok ősi földje volt (itt volt az első dán főváros Hedeby is, de a térség 1460-tól a Német-Római Császárság része.

1864.02.21-én a Kaiser gőz sorhajót és a Friedrich gőz korvettet (22 ágyú, 250 LE, 150 fő) készítik fel az Északi-tengeri bevetésre. [625]
1864.02.25-án az SMS Kaiser és a Friedrich mellett, az északi vizekre készítik fel a Radetzky gőz fregattot, a Hum, Réka, Möve és a Narenta ágyús csónakokat.[626] Hozzájuk csatlakozik majd az Elisabeth gőzös március elején a levantei vizeken.[627]
1864.03.14-én azonban az SMS Kaiser még Dalmáciában volt, ahová két hegyiágyús üteget szállított.[628] Sajtóhírek szerint Bernhard von Wüllerstdorf-Urbair admirális az Elisabeth fedélzetén van és a Kaiser-rel és két fregattal együtt csak 1864.03.31-én fog áthaladni a Gibraltári-szoroson. [629]

Úticél az Északi-tenger. 1864.03.19-én csatlakozott Bernhard Wüllerstdorf-Urbair kötelékéhez.
A kötelék 1864.03.27-én járt Lissa vizein. [630] A késlekedésnek politikai okai voltak. A kötelék célja, hogy megerősítse a már az északi vizeken lévő Schwarzenberg és Radetzky csavarfregattokat, amely hajókat Wilhelm von Tegetthoff vezetett. Ekkor Friedrich Pöck sorhajókapitány parancsnoksága alatt állt.
A flotta pénzügyi támogatását az osztrák kormány megfelelően előkészítette. Erre példa a következő cikk: Hamburg, mart. 12. A „Hamb. Börsenhalle“ írja: A börzén beszélték, hogy „Kaiser“ osztrák csavarsorhajó részére az itteni bankároknál hitellevelek érkeztek be; hat hajókalauz már előbb Triestbe rendeltetett és oda elutazott.[631]
Az út során a hajó a gyakorlatlan fűtők, a rosszminőségű szén és az algákkal erősen benőtt hajófenék következtében félerővel csak 5 csomó sebességre volt képes. Kigyulladt a kazán fából készült borítása és csak hosszas vesződség után sikerült eloltani. A víz gyakran elárasztotta az elülső lőporkamráját.

[623] Sürgöny, 2. évfolyam, 1862-07-23 / 168. szám
[624] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[625] Das Vaterland, Februar 1864-02-21
[626] Das Vaterland, März 1864-03-03
[627] Innsbrucker Nachrichten, März 1864-03-07
[628] Das Vaterland, März 1864-03-18
[629] Das Vaterland, März 1864-03-23
[630] Klagenfurter Zeitung, März 1864-03-30
A Hon, 2. évfolyam, 1864-03-30 / 73. szám
[631] A Hon, 2. évfolyam, 1864-03-15 / 61. szám

1864.03.30. – 1864.04.02-án Meljine-ben volt.
1864.04.03-05-én Korfu következett. Egy matróz meghalt és három megbetegedett.
1864.04.11-16-án járt Algier-ban.
1864.04.19-21-én horgonyzott Gibraltárban.
1864.04.23-28-án Lisszabon-t kereste fel.
1864.04.30. – 1864.05.04-én Vigo-ban (Spanyolország) járt.
1864.05.06-10-ig Brest-ben kötött ki, ahol felvették a postát. Ekkor már a flotta többi részétől külön hajózott. Brest után viharossá vált a tenger, ami nagyban lelassította.

(A Radetzky és a Schwarzenberg 1864.05.04-én három porosz ágyús csónakkal együtt behatolt az Elba torkolatába, ahol dán hajókkal csaptak össze.
Ugyan ekkor a Kaiser és a Don Juan d'Austria páncélos fregatt, a Friedrich gőzkorvett és az Elisabeth admirális hajó Brest vizein volt.[632] Brestbe 1864.05.06-án érkeztek meg a hajók.[633]
1864.05.22-én Von Wüllerstorf báró ellentengernagy levélben írta le köteléke Pólából Vigoba (Spanyolország) vezető viszontagságos útját. Egyik szerencsétlenség követte a másikat. Iszonyatos viharok tomboltak az Adriai-tengeren, a hajóknak hihetetlenül keményen kellett dolgozniuk, és a „Kaiser" sorhajó hátramaradt, bár az „Elisabeth" mindössze négy mérföldet tett meg óránként.
Más hajó, teljes erővel csak 9 mérföldet tudott megtenni, de a Kaisernek ez is sok volt. Április 22-ről 23-ra virradó éjszaka a „Don Juan" hirtelen jeleket adott a Vincent-fok körül. Amikor a többi hajó megindult feléje, már nem lehetett látni, és csak fél óra elteltével voltak újra láthatók a fényei. a „Don Juan" hajótestében 45 lábnyi víz volt, amit a szivattyúk nem tudtak elviselni. 300 emberélet és 2 milliós tőke forgott kockán. Nagy erőfeszítéssel el tudták érni a 70 mérföldre lévő Lisszabont, és a hajók tengeri alkalmassága meglehetősen gyengén teljesített ezen az úton. A levél egy pontján ez áll: „én". Nem arról beszélek, hogy pl. Például a Scirocco során az Adriai-tengeren összesen száz ember volt tengerképes a "Kaiser"-en, és a legénység többi tagja pedig nem. A szegény ördögöket nem hibáztathatják ezért, de miután a hajók évekig Pólában hevertek, így felszerelték őket olyan legénységgel, amit éppen találtak. (A legénység az indulás előtti napon érkezett a fedélzetre.) Nemcsak a legénység, hanem a mérnökök és a tűzoltók is kevés tengeri kiképzésben részesültek, és ezért nem tudtak dolgozni.
A hajók elszakadtak egymástól, így például az Elisabeth fedélzetén Gibraltárban, nem tudták, hogy a kötelék többi része Algírban volt. Ott viszont senki nem tudott semmit az Elisabeth-ről. A "Don Juan" páncélozott fregatt és a "Kaiser" propellere olyan súlyosan megsérült az út során, hogy javításra volt szükség, és a páncélozott fregattot Lisszabonban kellett hagyni stb. Minden hajó harcra kész. De az admirális jól tudta, hogy mindenki fel fogja tenni a kérdést, hogy a flottát miért nem szerelték fel időben. Ugyan így, felteszik a kérdést, hogy az újoncokat miért nem képezték ki időben. Attól tart, hogy egy tengeri csata esetén a köteléknek a kiképzési hiányok miatt, nehéz dolga lenne. A nehézségek miatt a kötelék lekéste a helgolandi csatát.
A háborút az 1864.05.09-i helgolandi csata döntötte el a tengeren. A csatát taktikailag a dánok nyerték, de gyakorlatilag fel kellett oldaniuk a porosz partok blokádját, így az osztrák hajók elérték a céljukat. A csata után az Elba szabaddá tételéhez a Kaiser kötelék közeledése is hozzájárult. A csata után három nappal fegyverszünet állt be.)

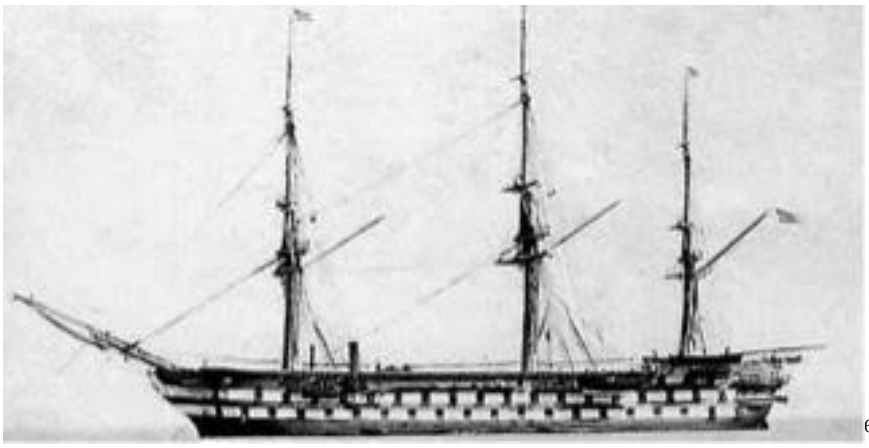
1864.05.13-14-én érkezett Cherbourg-ba.
1864.05.16. – 1864.06.19-én Den Helder-ben vetett horgonyt.
Az SMS Kaiser köteléke 1864 júniusában ért a porosz vizekre, de a porosz – osztrák hajórajjal a dán flotta nem mert megütközni és a porosz partok blokádját sem merte megkísérelni. [634]
Bernhard von Wüllerstorf-Urbair admirális és Wilhelm von Tegetthoff köteléke a hollandiai Den Helder-ben egyesült 1864.06.27-én és Cuxhaven-be hajóztak tovább, ahová 30-án futottak be.
1864.06.30-án összeütközött a Seehund-dal, de alig keletkezett valami kár a hajókban. Ez után este 21 órakkor horgonyt vetett Helgoland előtt.

[632] Die Presse, Mai 1864-05-06
Das Vaterland, Mai 1864-05-08
[633] Das Vaterland, Mai 1864-05-08
Sürgöny, 4. évfolyam, 1864-05-10 / 106. szám
[634] https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Heligoland_(1864)

1864.07.01-09 és 1864.07.14. – 1864.10.01-ig Cuxhaven-ben tartózkodott a Fríz-szigetek blokádja céljából.
Az osztrák és porosz haditengerészeti erők Dánia nyugati partjainál lévő szigetek elfoglalását támogatták. Az SMS Kaiser itt tengeri csatába nem került. Parancsnoka Friedrich von Pöck volt.
1864.07.03-án az osztrák északi-tengeri flotta a következő egységekből állt: Kaiser sorhajó, 90 ágyúval Bernhard von Wüllerstorf-Urbair báró admirális zászlóshajója. A Kaiser parancsnoka báró Friedrich von Pöck sorhajókapitány. A „Schwarzenberg" csavaros gőzfregatt 50 ágyúval, Von Tegetthoff tengernagy zászlóshajója. A hajó kapitánya Sternek báró fregattkapitány. A „Radetzky" csavaros fregatt 31 ágyúval, Alfred Barry fregattkapitány parancsnoka alatt, aki egy trieszti születésű angol. Az „Erzherzog Friedrich" csavaros korvett 22 ágyúval, parancsnoka v. Wipplinger fregattkapitány. A „Don Juan d Austria" 28 ágyús fregatt. A vonal parancsnoka, Pokorny kapitány. 6. Második osztályú löveghajó „Seehund" 7 ágyúval, Kronawetter parancsnoksága alatt. A „Wall" másodosztályú ágyús csónak 7 ágyúval. Szintén az Északi-tenger felé vezető úton van a „Kaiser Max" páncélos-fregatt 28 ágyúval. A parancsnoka, Morelli kapitány. Az „Elisabeth" gőzgépes korvett 8 ágyúval. [635]
1864.07.13-án este a Kaiser csatahajó, a Don Juan páncélos fregatt, a Schwarzenberg és a Radetzky fregatt, és a Friedrich korvett kihajózott horgonyzóhelyükről (Sylt északi csücskétől két tengeri mérföldre nyugatra), és megvárták ott a Seehund ágyús csónakot.[636]
1864.07.21-én a kötelék Cuxhaven-ben volt az Elba torkolatának déli partján. A „Schwarzenberg" osztrák fregatt ma reggel indult javításra Bremerhaven-be. [637]
1864.08.10-én a Kaiser a kötelék fő részével még mindig Cuxhaven-ben volt.[638] Ugyan itt volt a Kaiser és a hajóraj fő része augusztus 16-án is.[639] A Kaiser és több osztrák hajó még szeptember végén is az Elba vizén volt.[640]
1864.08.17.: Ő cs. kir. Apóst. Felsége legm. születésnapját Kuxhavenben (Cuxhaven község Ritzebüttel hamburgi járásban, a kis Wetterung és az Elba összefolyásánál) is fényesen megünnepelték. Estve 9 óra tájban kötöttek ki a „Kaiser" és „Schwarzenberg" hadigőzösök zenekarai, és Wüllerstorf és Tegetthoff urak lakása elé vonulva a néphymnust kezdték játszani. Ez volt a jel a hadihajók kivilágítására, ugyanis mintegy varázsütés által érintve, a „Kaiser" sorhajó egyszerre tűztengerben fénylett, ezután a „Schwarzenberg", „Don Juan d' Austria" és „Miksa" fregattokról ragyogó tűzijáték volt látható. Másnap az egész kikötő, valamint a hajók is egész nap lobogókkal voltak díszítve. 10 órakor ünnepélyes nagymise volt a dómban, délután pedig díszlakoma a „Kaiser" fedélzetén, mely alatt Goldenzweig szállító a tengerészeket magyar borral vendégelte meg.[641]
1864.10.05-12 között Brest-ben volt. Itt megjavították a gőzgép excenter rúdját.
1864.10.06-án a Kaiser, a Kaiser Max páncélos, a Friedrich korvett s az Elisabeth Bremerhaven-ben volt,[642] a sajtóm szerint.
1864.10.11-én a Kaiser, Seehund, Schwarzenberg Brest-ben volt. [643]
1864.10.16-án Bremerhaven-t elhagyta a Kaiserin Elisabeth, és a Radetzky fregatt. Feltehetőleg a viharos idő miatt Dwasgat-ban lehorgonyoztak. Brestbe viszont már 1864.10.11-én befutott az SMS Kaiser, majd 12-én a Seehund ágyús csónak és a Schwarzenberg gőzfregatt.[644]
1864.10.18. – 1864.11.07 között Cadiz-t kereste fel. Közben a háború 1864.10.30-án ért véget.

[635] Das Vaterland, Juli 1864-07-03
[636] Die Presse, August 1864-08-01
[637] Das Vaterland, Juli 1864-07-27
[638] Die Presse, August 1864-08-10
[639] Die Presse, August 1864-08-20
[640] Die Presse, September 1864-09-26
[641] Sürgöny, 4. évfolyam, 1864-08-28 / 196. szám
[642] Neue Freie Presse, Oktober 1864-10-07
[643] Klagenfurter Zeitung, Oktober 1864-10-22
[644] Neue Freie Presse, Oktober 1864-10-20

Az osztrák hajókötelék a Dán vizeken[645]



646

1864.11.17-én Lissa-ban szenet vett fel.
1864.11.19-én, fedélzetén Bernhard von Wüllerstorf-Urbair báró ellentengernaggyal, a Kaiser befutott Polába.[647]
1864.11.27-én leszerelték. Egy angol Cég ajánlatot tett a páncélos hajóvá történő átépítésére, de visszautasították.[648]

A Kaiser hajó felszerelése már korábban is problémát okozott. Wikenburg gróf haditengerészeti miniszter 1862. június 20-i nyilatkozatában elmondta, hogy ha a Kaiser folyamatosan felszerelve lenne, akkor értékéből évente félmilliót veszítene. Ezért, a király engedélyével a hajó nem volt mindig teljesen felszerelve. A Birodalmi Tanács ezért nem hibáztatható azért, hogy a hajó nincs mindig felszerelve. [649] Ez volt a helyzet volt 1864-ben is.

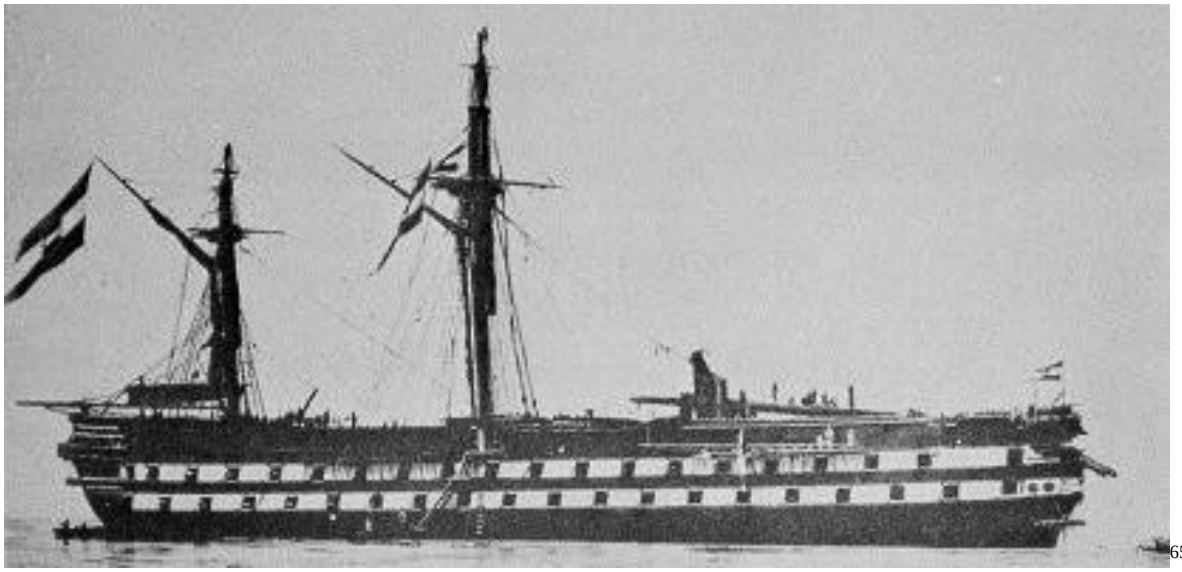
1866.
1866.02.01-én a Kaisert a harmadik tartalék vonalba helyezték.[650]
1866.05.26-án már az újrafelfegyverzésén dolgoztak. [651] Az SMS Kaisert 1866.06.07-16 között kidokkolták, de lényegében csak 1866.06.27-én vált bevethetővé.[652] Ekkor már két napja a Fasana-csatornában a volt a flotta többi egységével együtt.

---

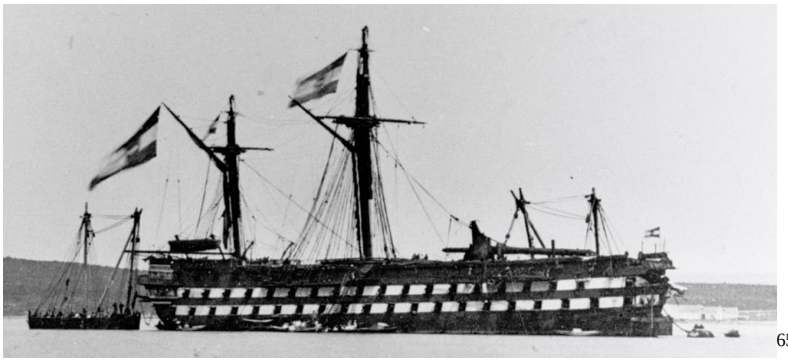
645 https://www.youtube.com/watch?v=SG3GaX7mbfI
646 https://stracmark.blogspot.com/2014/04/building-sms-kaiser.html
647 Neue Freie Presse, November 1864-11-24
648 https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
649 Die Presse, Juni 1864-06-08
650 Die Presse, Februar 1866-02-01
651 Klagenfurter Zeitung, Mai 1866-05-26
652 Das Vaterland, Juni 1866-06-27

A flotta képzetlen legénységének a problémája ekkor is felmerült, de végül a csatában jól helyt álltak a jól képzett tiszteknek köszönhetően.[653]

1866-ban Anton von Petz sorhajókapitány zászlóshajójaként részt vett a **Lissa-i tengeri csatában 1866.07.20-án**. A csata leírását lásd az SMS Erzherzog Ferdinand Max (I.)-nél. A lissai csatában harcolt a Castelfidardo páncélossal, a Varese páncélossal, a Principe di Carignano-val. Később az Affondatore páncélossal csapott össze. Nekiment a Re di Portogallo-nak, hogy védje az SMS Erzherzog Friedrich-t és az SMS Erzherzog Elizabeth vitorlásokat. A Re di Portogallo és az Affondatore súlyos találatokat ért el az SMS Kaiseren. A csata későbbi szakaszában az Affondatore megpróbálta kosolással elsüllyeszteni, de nem sikerült neki. Az SMS Kaiser súlyosan megrongálta az Affondatore-t. A csata során a Kaiser legénységéből huszonnégyen meghaltak és harminchéten megsebesültek.
A korabeli sajtó a veszteségekről mást írt: „ A „Kaiser“ osztrák sorhajó, 4 olasz pánczélos hajó által körülvéve, egyet elüttetett, s a többit visszanyomta; ez alkalommal elvesztvén a hajó orrán és elején levő árboczokat, 22 halottat és 82 sebesültet.[654]
A korabeli sajtó szerint a lissai csatában az SMS Kaiser is páncélozva volt. „Különösen ügyesen működött a „Kaiser“, mely amerikai módszer szerint sínekkel és horgonylánczokkal volt pánczélozva, s nemcsak az „Affondatore“ kishajó lökései elől tért ki ügyesen, hanem az utóbbira oly eredményes lökést intézett, hogy közel volt hozzá, az egyensúlyt elveszteni.”[655] Ez azonban téves információ. Ellenben az osztrák hajóraj többi hajóját jórészt így páncélozták.
Más sajtócikk viszont ismeri, hogy a hajó ekkor nem volt páncélozva. „Legtöbbet vesztett a Kaiser sorhajó, mely pánczéltalan létére a pánczélos Red Portogallo tornyos hajót támadta meg s akkor még a legerősebb kishajó által is hátulról lett kereszttűzbe fogva. Mind a mellett is a fahajó vitézül megvédte magát a két vashajó ellen.”[656] Az olaszok a hajót a sérülései miatt úgy kezelték, mint amelyik elsüllyedt. A Monarchia sajtója számára is nagy meglepetést okozott, hogy a Kaiser ilyen jól helyt állt a csatában, és, hogy a sérülései ellenére sem süllyedt el. Az ütközet során 850 lövést adott le, 12 találatot kapott a baloldalán és 3 találatot a jobboldalán, míg a jóval többet a vitorlázatán és kötélzetén.[657]


[658]

[653] Das Vaterland, Juli 1866-07-23
[654] A Hon, 4. évfolyam, 1866-07-22 / 168. szám
Das Vaterland, Juli 1866-07-21
[655] A Hon, 4. évfolyam, 1866-08-14 / 187. szám
[656] Nemzet, 5. évfolyam,1886-10-06 / 1474. szám
[657] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[658] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858)


[659]

Az SMS Kaiser közvetlenül a csata után. A képen látszik a törött kémény és a hiányzó orrárboc, valamint a hajó orrának deformálódása, amely sérüléseket a Re d'Italia-val való ütközéskor szerzett.

Érdekesség, hogy az olasz Affondatore-t a csatában 22 találat érte –olasz jelentések szerint 34 találatot kapott valójában[660]-, jórészt az SMS Kaiser-től. A hajó ugyan eljutott Ancona kikötőjébe, de ott egy viharban elsüllyedt 1866.08.06-án. Az olaszok tagadták, hogy a sérülései miatt merült el a páncélos, de 7 évig harcképtelenné vált.

1866.07.23-án futott be a sorült Kaiser, több hajótól kísérve, Póla kikötőjébe. Akkor úgy számolták, hogy a flotta sérült hajói 10 nap múlva újra bevethetővé válnak. [661]

A Kaiser veszteség listája:
Elesettek a Kaiseren 17 fő a lista szerint, noha források 22 - 24 elesettről írnak:
Johann Svidarovic 3. osztályú tengerész, Mathias Lenaz főkormányos, August Mardefan 1 osztályú tengerész, Simon Tebaldi 2 osztályú tengerész, Franz Nuklich 3 osztályú tengerész, Johann Gerkovic, Joh. Lazarus Borovic, Johann Ivancovich, Mathias Senta, Angelo Demeneghetti, Peter Polovinco, Elias Evitic, Anton Stauice, Peter Boncopid, Alois Spadolin tengerészgyalogosok, Paul Sinayrsky, Baselius Huzetowsky.
Súlyosan sebesültek 27 fő: (máshol 37 fő szerepel)

[659] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php
[660] Neue Freie Presse, April 1867-04-14
[661] Das Vaterland, Juli 1866-07-28

Matteo Buchovich 1 osztályú kormányos, Ivan Pindulid 2. osztályú kormányos, Vinzenz Vianello negyedmester, Dominif Ballarin, Peter Ghezzo 1 osztályú tengerész. Anton Ciosotti, Joseph Colombo, Thomas Tottich, Thomas Blafevid, Joseph Scarpa 2. osztályú tengerészek, Franz John, Markus Fabianic 3 osztályú tengerészek, Joseph Sambo, Johann Paulicevich, Anton Alduch, Mathias Stanich, Stephan Solid, Mathias Mestrovich, Anton Bufetto, Janko Pastovic, Marino Lietatovih, Felix Turina, Simon Marcovid, Andreas Bujetto, Ivan Bonacich, Simon Lucef, Ivan Busn tengerészgyalogsági közlegények.
Könnyebben sebesültek 35 fő: (máshol 38 fő szerepel[662])
Johann Sofkvic 1 osztályú tengerész, Lorenz Penjo 1 osztályú tengerész, Anton Gavagnin, Anton Grubich, Florian Lupich, Alois Bidinotti és Anton Pitazou 2 osztályú tengerészek. Johann Boschiero, Gregor Bovolenta, Peter Obraxuch,, Gregor Obraxu, Johann Baldin, Miael Gregori, Elias Erzegh, Simon Curabäza, Markus Martinovi, Anton Rigovich, Anton Risvan, Anton Czendic, Simon Popovic, Imre Sivich, Armund Grubinich, Vinzenz Bobbo, Lukas Gersaß, Franz Bilaver, Santo Rosetti, Vinzenz Bianello, Dominik Scavelli, Georg Barig és Ivan Rucinof, Tambour Alois Berti, Joseph Sipie 2. osztályú tengerészek. Adam 1. osztályú gépész, Reiza tengerészgyalogos közlegény, Franz Madiera kürtművész. A 82 fő sebesült helyett 62 fő sebesült szerepel a listán.[663]
(A forrás a többi hajó veszteségéről is írt.)
A hajó orvosa Dr. Moriz Bernstein volt. Ő a **Wiener Medizinische Wochenschrift, 1866-ban: Von der Seeschlacht bei Lissa** cím alatt leírta a hajó érdekesebb sebesültjeinek a kórképét.[664] Őket ő látta el a hajó műtőjében. Segítője a hajó farán lévő műtőben dr. Ferdinand Vaytey fregattorvos volt.[665]

„— Hősi halál. Spalatóból írják f. évi aug. 20 ról . A lissai tengeri csata után egy vontató hajóval hozták ide a sebesülteket és halottakat. Az utóbbiak közt volt egy közember a „Kaiser“ sorhajóról, ki rendkívüli körülmények közt lelte hősi halálát. Azon perczben, midőn a hajó négy ellenséges járműtől körül vala véve, a közlegény az ellenséges lobogó után nyúlt és megkísértette azt leszakítani. Egy olasz tiszt ezt látva, odaugrott és revolverével rálőtt a merészre. Golyók által ismételve találva, utolsó erejét összeszedve, fogaival és körmeivel oldotta le a diadaljelt. Azon perezben, midőn azzal a fedélzetre bajtársai karjaiba dőlt, még egy halálos sebet kapott. Ezen közember kedvéért lett a temetésből nagyszerű gyászünnepély. A spalatóiak ez alkalommal kegyeletes érzelmüknek akartak kifejezést adni. A koporsókat kettesével vitték, melyek közt e hőse babérkoszorúval volt díszítve. Polgárok és katonák kisérték ezt, fáklyákat víve A házak, melyek előtt a halottas menet elvonult, gyászjelvényekkel valónak ellátva. A boltok be voltak zárva; virágok és égő gyertyák valának az ablakokba téve; fekete kendők fehér keresztekkel lógtak le. Az elhunyt dalmata volt.”[666]

A csatában a többi hajót is ideértve, nevesebb elesettek és sebesültek:
Az elesettek között van: Eric Of Klint és báró Moll sorhajó-kapitányok, valamint Proch Robert s. k. hadn; nehéz sebet kaptak: Frank József és báró Minutillo hadn.; könnyű sebet kaptak : Bagatschnig Hugó és Gebhardt Ferdinand hadn.; igen könnyen, csupán forgács által arczban sebesíttettek : kap: Kern Károly, hadn.: Steiskis Gyula és báró Spaun Hermann; tengerész-hadfiak: Mader Ignácz, Srambuchi Viktor, Hanslik Ede, Süss Ágoston és Hirschen. Petz hajóvezér arczán könnyű fa-szálka sebet kapott. A közlegénységből azokon kívül, kik a sorhajón voltak, van 10 halott 42 nehéz sebesült. A sebesültek többnyire puskagolyók által a már süllyedő fregattáról sebesíttettek. A sorhajót kivéve, a többi csekély rongálást szenvedett.[667]
A közlegénységből a „Kaiser“ veszteségén kívül meghalt 10 és megsebesült 42 fő. Ezek puskagolyók által estek el és sebesültek meg.[668]

A legsúlyosabb károk kijavítása után 1866.07.21-én este elindult Lissa-ból. 1866.07.22-én befutott Fasanába. 1866.08.11-én este megérkezett Triesztbe. 1866.08.13-án Muggiában a hajóra szállt Albrecht főherceg. A hajó átment Triesztbe, hogy megcáfoljon egy olasz propagandatudósítást, miszerint elsüllyedt az ütközetben. Polában egy új orrdíszt készítettek a számára. A megsérült orrfigura helyett,

[662] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[663] Die Debatte, August 1866-08-02
[664] Wiener Medizinische Wochenschrift, 1866 / Hauptteil
[665] Neue Freie Presse, März 1869-03-09
[666] Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-09-05 / 202. szám
[667] Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-07-24 / 167. szám
[668] Fővárosi Lapok, 3. évfolyam, 1866-07-24 / 167. szám

melyet egy raktárba szállítottak megőrzésre. Az új orrdíszt a Schwarzenberg vitorlás fregattról szerelték le. Ez sast ábrázolt.
1866.08.20-án a hajó ismét tengerképes és harcra kész állapota került.
1866.08.17-én először ült össze a sorhajónak páncélos hajóvá történő átépítésével foglalkozó bizottság. Kilenc tag szavazott a fából készült sorhajó megtartása mellett, és csak Schunk főmérnök vélekedett úgy, hogy a fahajók kora lejárt, és eljött a páncélos hajóvá történő átépítés ideje.
1866.09.04-én Tegetthoff admirális, a Kaiser fedélzetén, Triesztben tartandó bálról értesítette a meghívandókat.[669] A bál 1866.09.05-én szerdán volt.[670] A hajó középső fedélzetén két nagy tánctermet alakítottak ki. A falakra világos vásznak kerültek, amikre tükröket raktak fel. A tereket gyertyák világították meg. A falakra trófeák és virágos növények kerültek. Egy szökőkutat is kialakítottak. A mennyezetről egy nagy csillár lógott le. Ennek gyertyatartói pisztoly és szuronycsövekből voltak. A fogadáson több mint 1000 fő vett részt. [671]
A bál után a hajót októberben leszerelték az aktív flottából.[672]

1867.
Az 1867-es kiegyezéskor a Császári-Királyi hajóhad a következő hadihajókból állt : 1 csavargőzös sorhajó, 7 csavaros páncélos fregatt, 8 kisebb csavaros fregatt és korvett, 13 csavaros ágyúnaszád, 16 kerekes ágyúnaszád, valamint 14 különböző rendeltetésű tengeri kerekes gőzös, vagyis összesen 59 gépi meghajtású hajó. Ezen kívül volt még 34 említésre méltó vitorlás vagy evezős hadihajója, közöttük 2 fregatt, 2 korvett, 7 brigg és 4 goelett avagy szkúner.[673]

1868.
1868.03.10-én Josef Romako lefektette egy kazamatahajó terveit. 1866.05.14-én megbízást adtak a hajó megvizsgálására. A vizsgálat eredménye szerint, a bordázata teljes egészében jó volt, míg a többi szerkezeti elemet is jó állapotúnak találták. 1866.06.26-án eldöntötték a páncélos hajóvá történő átépítését. 1866.08.03-án I. Ferenc József császár és király jóváhagyta az átépítési tervet. Szeptemberben kiszerelték a felhasználható részeket, majd intézkedtek a vízvonalig való lebontásáról, és kidokkolták egy úszódokkban.[674]
1868.11.18-án már a sajtóban is közölték, hogy a Kaiser-t átépítik páncélos kazamatahajóvá.[675]

1869.
1869.02.02-án szárazdokkba került, és megkezdődött a hajó átvizsgálása. 1869.02.24-25-én kivontatták az Oliva-szigeti sólyára.[676] A hajó jó állapota miatt, átépíthető volt páncélos kazamatahajóvá. A vízvonal alatti régi fa deszkát kicserélték, de a hajótestet a vízvonal felett vassal teljesen átépítették.
1869.06.12. elkezdődött az idős sorhajó átépítése az SMS Lissa kazamatahajó mintájára (a hajótest fából készült részét bepáncélozták, a páncélozatlan részt vasból készítették, a fedélzettartó keresztgerendákat vasból gyártották, és a hajótat szerkezetét is vasból állították össze).
Az orrát megerősítették egy erős kossal és a hajó új farrészt is kapott. A hajó hossza vízvonalon 77,75 m-re (255,1 láb) nőtt, szélessége 17,76 m (58.3 láb), merülése 7,37 m (24,2 láb). Vízkiszorítása 5720 hosszú tonnára (5810 t) nőtt.
Eredeti kazánjaihoz túlhevítőket adtak, hogy nagyobb teljesítményt biztosítsanak, motorjai pedig 13 csomós (24 km/h; 15 mph) sebességet produkáltak 3130 lóerőről (2330 kW). Igaz, szolgálatban csak 11,55 csomót (21,39 km/h) volt képes elérni (13,29 mérföld/óra) 2786 lóerő (2078 kW) mellett. 10 csomós (19 km/h; 12 mph) utazósebességgel 1519 tmf (2813 km; 1748 mérföldet) tudott megtenni.
A hajó ekkor új fegyverzetet és egyben páncélzatot is kapott.
Az átépítési munkálatokhoz ú munkásokat vettek fel. A munka lassan haladt az anyagok odaszállítása és a vashajóépítésben szerzett kevés tapasztalat miatt.

---

[669] Die Presse, September 1866-09-04
[670] Die Debatte, September 1866-09-05
[671] Die Debatte, September 1866-09-10
[672] Die Presse, September 1866-09-15
[673] https://hu.wikipedia.org/wiki/Cs%C3%A1sz%C3%A1ri_%C3%A9s_Kir%C3%A1lyi_Haditenger%C3%A9szet
[674] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[675] Neue Freie Presse, November 1868-11-18
[676] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

Az átalakítási munka 1871 – 1873-ig tartott. A költségvetési hiány lassította a páncéllemezek beszerzését Angliából. Mire elkészült, megjelentek a toronypáncélosok.

1870.
A Kaiser átépítés alatt van.[677]
1870.12.30-án már felvetették, hogy a Kaiser esetleg hadrendbe állítható újra.[678]

1871.
1871.01.04-én még Pólában, dokkban volt.[679] Pontosabban ekkor még a sólyán volt.

1871.09.16-i hír: A „Kaiser" sorhajót átépítették páncélozott kazamatahajóvá. A hajó ekkor 5424 tonnás, 800 lóerős, és tíz háromszáz font súlyú löveget kapott.[680] Ez 10 db 9 hüvelykes (229 mm)-es elől töltős Armstrong ágyú valójában.[681] Más forrás szerint a kész hajó 5800 tonnás, legénysége pedig 471 fő.[682] Megnövelték a hajó hosszát, átalakították az orr vonalát és a vízvonal felett teljesen páncélozták. Lövege angol mértékben vett 9 hüvelykes Armstrong lövegek. A hajó átépítése nagyon jól sikerült.[683]

1871.11.16-a előtt rakodott ki egy angol teherhajó, angol páncéllemezetek a Kaiser számára a pólai Oliva-szigetnél. A hajót a dokk vizére engednék, és a felső rész páncélzatát a vízen úszó hajón szerelnék fel. [684]
1871.12.21-23-án lecsúsztatták a sólyapályáról, és úszódokkba állították.[685]

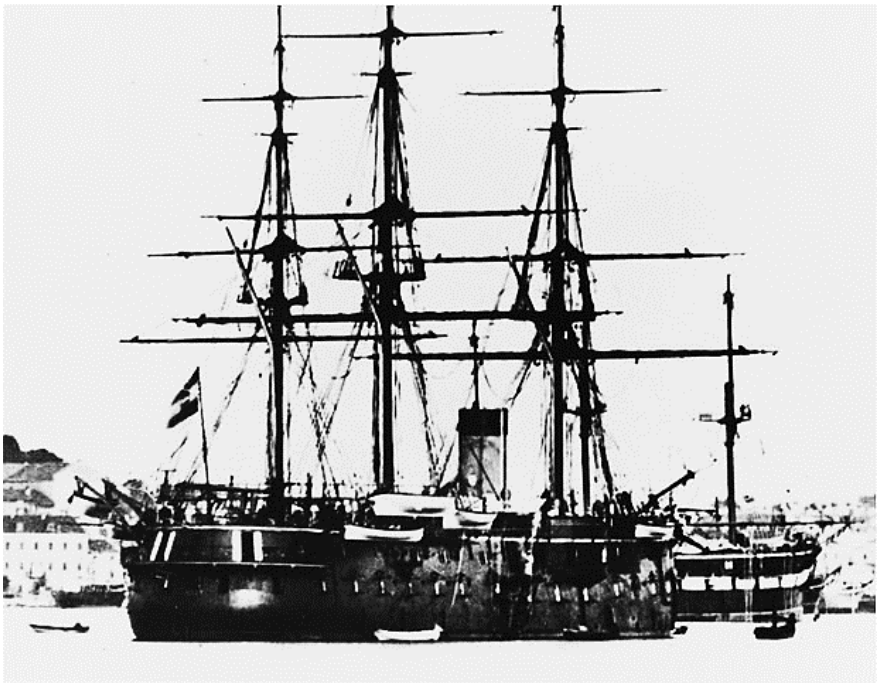
1872.
1872.01.15-én szándékoztak a Kaisert vízre bocsátani.[686] Pontosabban, ekkor hagyta el a dokkot és tért vissza a tenger vizére.

1873.
1873 januárjában beszerelték a gépi berendezéseket. 1873 áprilisban beállították az árboctörzseket, majd májusban felszerelték a kéményt.[687]
1873.12.21-én a kész hajó megkezdte a tengeri próbákat. A hajót viszont az olasz Duilio osztály elavulttá tette, a maga 4 db 45 cm-es forgótornyos lövegével és nagyobb páncélzatával, valamint gyorsabb sebességével.
A hajó ebben az évben a felszerelt flotta része. Ekkor 5900 tonna, 800 LE és 16 ágyú van rajta.[688]

1874.
1874 februárjában újabb próbautat tett.
1874.02.10-én befejezték a felszerelését.
1874.02.11-én a Kaiser csatlakozott az aktív flottához. A hajó befutott Triesztbe. A hajó parancsnoka Karl Kern sorhajókapitány. 1874.02.12 – 1874.08.03. között Maximilian Daublebsky von Sterneck ellentengernagy zászlóshajójaként szolgált.
1874.02.14-én Spanyolországba indult Triesztből, mivel Spanyolországban zavargások törtek ki.

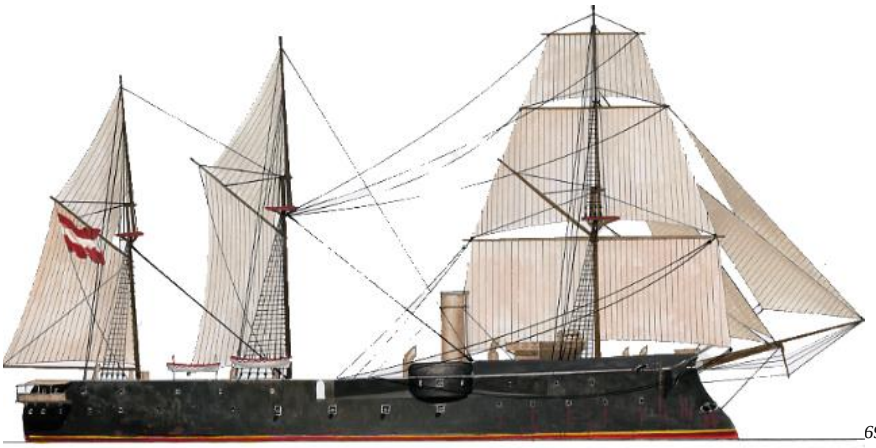
---

677 Grazer Volksblatt, Januar 1870-01-22
678 Neue Freie Presse, Dezember 1870-12-30
679 Grazer Volksblatt, Januar 1871-01-04
680 Neue Freie Presse, September 1871-09-16
681 Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
682 Die Presse, November 1873-11-06
683 https://www.litres.ru/book/aleksey-borisov-13329512/bronezavry-xix-veka-boevye-korabli-1865-1885-67371119/chitat-onlayn/?page=4
684 Neue Freie Presse, November 1871-11-16
685 https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
686 Neue Freie Presse, Januar 1872-01-16
687 https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
688 Magyar Statistikai Évkönyv, 1873 (3. évfolyam, Budapest, 1875) X. A Császári és Királyi Hadsereg és a Magyar Királyi Honvédség



Kaiser kazamatajóvá való átépítése után[689]

A spanyolországi út elején, a rossz idő miatt hat napra (1874.02.17-23.) kikötött **Gravosa**-ban (Ragusa). Innét **Messinába** hajózott (1874.02. 26-27.), ahol a helyi hatóságok nagy örömmel fogadták.
1874.02.28-án vitorlával haladt Szicília előtt. A gőzgép 30-as fordulatszámával 9,8 csomó sebességre volt képes.
Útja tovább a **Bonifaco-szoroson** át vezetett és 1874.03.04-én kikötött **Barcelonában**. Barcelonában volt 1874.03.04 – 1874.04.04-e között. Ott csatlakozott hozzá az SMS Frundsberg gőzkorvett. A két hajó ez után közösen folytatta útját: 1874.04.10-én befutottak **Cartagena**-ba. **Cadiz** (1874.04.18. – 1874.05.04.), **Gibraltár** (1874.05.05-21.), **Tanger** (1874.05.22-24.) **Malaga és Valencia** (1874.05. 25. – 1874.06.06.) útvonalon. Gibraltárban csatlakozott hozzájuk az SMS Fasana gőzkorvett. Ez után visszatértek **Barcelonába (**1874.06.12. – 1874.07.21.), ahol csatlakozott hozzájuk az SMS Dalmat gőz ágyúnaszád. A négy hajó együttes lőgyakorlatot tartott.
1874.03.16-án az SMS Kaiser találkozott az olasz Principessa Clotilde gőzkorvettel. Az olaszok invitálására a Kaiser kapitánya az olasz hajón ünnepelte meg II. Viktor Emmanuel trónra lépésének 25. évfordulóját. 1874.07.04-én az USA Juniata fedélzetén ünnepelte a kapitány az USA függetlenségének kikiáltását.



690

A hajó 1873-ban

[689] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858)
[690] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php

1874.07.16-án egy nemzetközi csónakversenyen a tengernagyi gigg első díjat nyert.
1874.07. 26-29. Palermo-ba érkezett.
1874.08.02-07-én Gravosa (Ragusa)-ba futott be.
1874.08.09-én megérkezett Polába, ahol javításra küldték.
1874.09.16. - 1874.11.09. között gyakorló utat hajtott végre a dalmát partok mentén. A kormányozhatósága nagyon jó volt amikor gépi erővel haladt, de vitorlázás közben elégtelennek bizonyult.
1874.12.17-én lőgyakorlatot hajtott végre.
1874.12.19-én horgonyt vetett a Muggia-öbölben.[691]

1875.
1875.01.07-én kifutott Muggia-ból.
1875.01.21-én Moriz Manfroni von Monfort sorhajókapitány parancsnoksága alatt elindult Polából és csatlakozott a Hajórajhoz.
1875.02.11-19-én Pireusz-ban volt.
1875.02. 20-24-én Syra-t kereste fel.
1875.02.25. –1875.03.14-én Szmirna-ban horgonyzott.
1875.03.15-24-én Syra-ban állt meg.
1875.03.31-én megérkezett Polába.
1875.04.08-án a császári szemle alkalmából a Fasana-csatornában tartózkodott. Azután Dalmáciába kísérte a császárt. [692]

Az 1875 áprilisi hadgyakorlaton részt vett. A pólai hajóhadosztály gyakorlata délutáni két órára volt kitűzve. A hadosztály: Radetzky fregatte, admirálhajó, Kaiser kazamatahajó, Frundsberg korvette és Nautilus agyúnaszád, (a hajóhadosztályhoz tartozó Dalmát agyúnaszád jelenleg Konstantinápolyban áll) — dr. Sterneck, ellenadmirál vezérlete alatt a pólai kikötőn kívül, a fazanai part és Brioni szigetek által képezett zárt tengeren — ú. n. fazanai csatornán — foglalt állást, szemben a Brioni sziget ormán álló Tegetthoff-erőddel. Ugyanazon csatorna ez, melyben a lissai csata előtt hajóhadunk tartózkodott és tartotta gyakorlatait, mielőtt hős tengernagya a diadalmas csatára vezette. Ő Felsége a »Fantasy« yacht fedélzetén érkezett meg a gyakorló térre. Az egész gyakorlat hatalmas kép volt, melyben a kitűnően kiképzett legénység harczképessége fényesen kitűnt. Ő Felsége azután a »Kaiser« nevű kazamata hajója fedélzetére ment át, ahol az »öreg« ágyukkal tartatott gyakorlatot. Ezek a kilencz hüvelykes (23 centim) elöltöltő Armstrong-ágyuk, melyek 250 fontos golyókat vetnek. A gyorsaság, melylyel az óriási ágyukat kezelték, Ő Felsége különös elismerésében részesült. A »Kaiser«-nek 10 ily ágyúja van, melyek közül kettő a felső emeleten (u. n. Reduit), mint vadászfegyver van alkalmazva, vagyis úgy, hogy előre is irányozhatok. Ezenkívül a hajónak a külfedélzeten egy könnyű ütege van — hat vontcsövű ágyúval — üdvözlési czélokra. A »Kaiser« azelőtt (kétfedélzetű) fasorhajó volt, és csak 1869-ben jön átalakítva és felpánczélozva. [693]
1875.05. 29-én Polában leszerelték.

1875-1902 között tartalékba helyezték.
Ennek ellenére az 1870-es és 1880-as években folyamatosan korszerűsítették és javították a teljesítményét.

1876.
1876 első négy hónapjában tartalékban volt. Az év további részében javításokat és módosításokat hajtottak rajta végre.
1876.10.21-én egy új, négyszárnyú hajócsavart szereltek fel rá. Az új hajócsavar 7,62 m (25 láb) átmérőjű volt.

[691] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[692] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[693] Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-04-13 / 83. szám

Ebben az időben próbáltak javítani a teljesítményén is. 1876.12.07-én a hajó 12,72 csomós (23,56 km/h) sebességet ért el, 3108 indikált lőerővel. Felszerelték a Harvey féle vontatott torpedó irányítására szolgáló szerkezettel, továbbá elektromos lövegelsütő rendszerrel látták el.
A Harvey vagy "uszony-torpedó", olyan harci eszköz, a*melyet hosszú kötelekkel vontattak az ellenséges hajó feneke* alá és ott hozták működésbe.[694] Ez a fegyver nem nevezhető hatékonynak és igen gyakran az azt bevető hajóra is veszélyt jelentett.
A hajó visszakerült a tartalék hajórajba.

1877.
1877 áprilisában a munkálatok befejezése a hajón való munkálatokat.
A „Kaiser“ 5810 tonna, 800 lóerő, összesen 20 ágyúja van, 290 karabélya, 88 revolvere, 105 kardja, 479 ember és a 2. tartalék hajóhadhoz tartozik.[695]
Ebben az évben a mozgósított flotta részét képezte.[696]
Utóbb 2. osztályú tartalékba került.

1880.
Ebben az évben csökkentették a kötélzetét és a hajó új kazánokat kapott. A kazáncserét a fedélzet átvágásával tudták csak megoldani. Ekkor csökkentették az árboczatát, így hasonlóvá vált a többi kazamatahajóhoz. Eltávolították az árbocsudarakat, és a vitorlafelületet 1410 m2 –re csökkent.

1881.
Módosították fegyverzetét is. Új, másodlagos tüzérséget kapott, amely 6 db 9 cm (3,5 hüvelyk)-es 24-es kaliberű hátultöltős lövegből állt, amit kiegészített 2 db 7 cm (2,8 hüvelyk)-es 15-ös kaliberű ágyú és 4 db 47 mm (1,9 hüvelyk)-es 33-es kaliberű gyorstüzelő ágyú. A hajó ekkor elektromos világítást kapott.[697]

1882.
1882-ben kapott 3 db 47 mm (1,9 hüvelyk)-es Hotchkiss revolverágyút és 4 db 25 mm (0,98 hüvelyk-es géppuskát az árbockosarakba. Ekkor a hajót újjáépítették.[698] Lebontották az eredetileg beépített hátsó parancsnoki hidat, de a térképszoba platformja megmaradt. Áramfejlesztővel és fényszóróval látták el. Módosították az elektromos lövegelsütő berendezését is.[699]

1883.
Ebben az évben vértes kazamatahajó Legtöbb ágyú szám szerint 10 nehéz és 6 könnyű a Kaiseren van.[700]

1885.
Ebben az évben fegyverzetét kiegészítették 3 db 35 cm =14 hüvelyk)-es torpedócsővel.
Egy-egy indítószerkezetet a két oldalára, egy csövet pedig az orrba helyeztek el, oda, ahol a már eredetileg is volt egy meglévő orr-horgonynyílás.
Az 1876-ben kapott vontatott torpedórendszert (Harvey vagy "uszony-torpedó) leszerelték.

1886.
1886 májusában jóllehet 38 bordájáról megállapították, hogy elkorhadt, de ez nem befolyásolta lényegesen a hajó eresztékeinek szilárdságát.[701]

1887.

---

[694] **Gáspár Ferenc**: A föld körül 4. Vitorlával Ázsia körül (Budapest, 1907)I. rész. A tenger és haditengerészet / A torpedó
Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-05-08 / 128. szám
[695] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám
[696] Háború-Krónika, 1877-1878 (1-87. szám) 1878 / 59. szám
1881.Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1877-05-02
[697] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[698] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php
[699] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[700] Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-10-26 / 246. szám
[701] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

Ekkor már a pótlását tervezték.[702]
1887-ben új gyorstüzelő lövegeket kapott és torpedók elleni védőhálót helyeztek el rajta.[703]

1888.
1888.02.11-én próbautat hajtott végre. Utóbb ezt több rövidebb út is követte.
A hajót 2. Tartalékba helyezték.

1889.
Ekkor már a Kaiser pótlására tervezett kos-hajóra tervezett összegről szavaztak.[704] Ez az új hajó a Kaiserin Elisabeth» lesz majd.[705]

1891.
Ebben az évben vérteshajként van számontartva.

1893.
Egy vizsgálóbizottság szerint a hajó nem alkalmas az üzembehelyezésre.

1895.
Ebben az évben felmerült, hogy eladják Venezuelának, de végül az üzlet elmaradt.
1896.
1896-ban a hajó további részein is korhadás jelei mutatkoztak.[706]

1897.
Ebben az évben törölték az aktív flottából.
Eltávolították a keresztvitorla rudakat és a csonka rudakat, az elkorhadt orrárbocot pedig egy rúddal pótolták. A hajón most, már csak az elő és főárboc maradt meg egy jelzőlobogók felhúzására szolgáló keresztrúddal.[707]

1899.
Ebben az évben elvégeztek egy vizsgálatot a hajón, majd próbautat tett, melyen 11,3 csomós sebességet ért el.[708] Így a hajót újból aktivizálták.

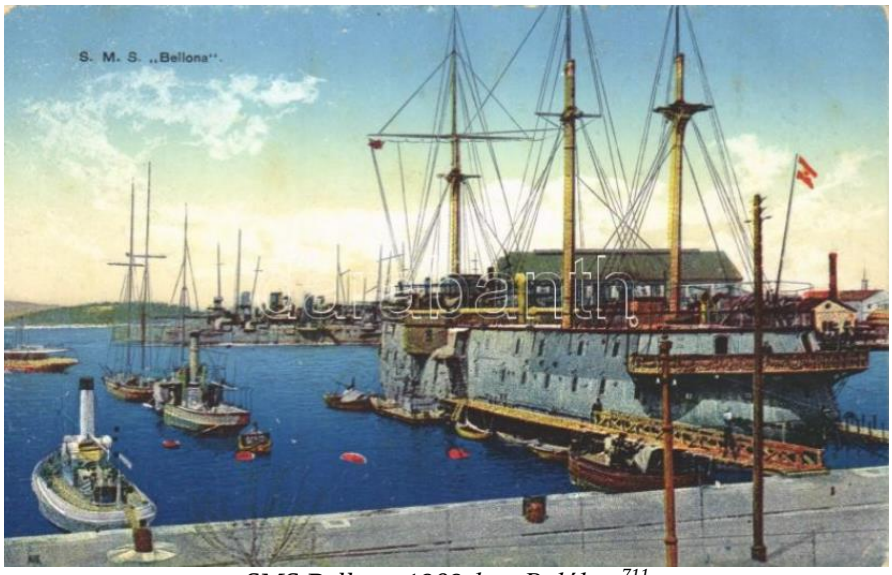
1900.
A hajó 2. Tartalékban volt.

1901.
Ebben az évben eltávolították a teljes fegyverzetét.

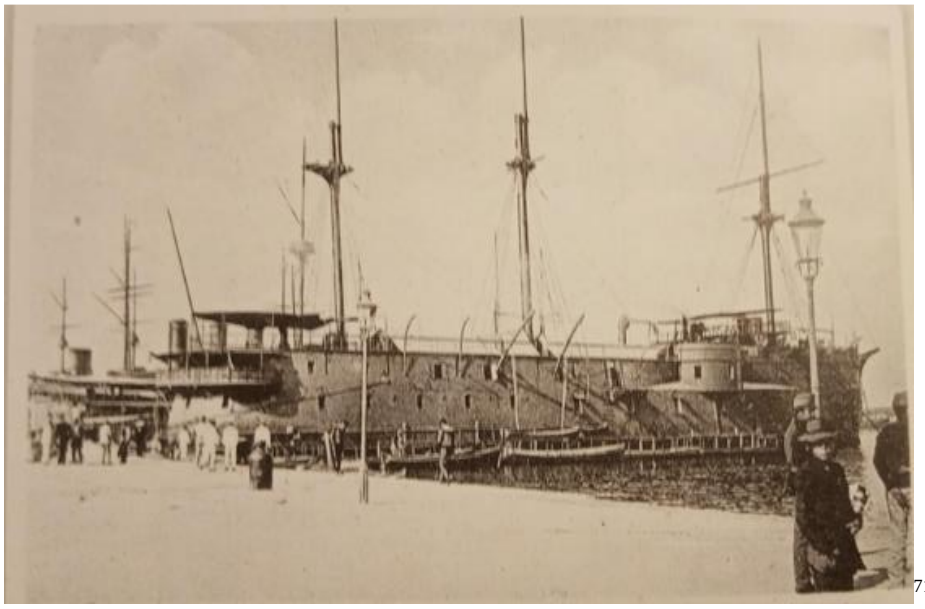
1902.
1902.01.04-én hivatalosan törölték a haditengerészet lajstromából.
1902-ben átnevezték Bellona-ra, és eltávolították a hajtóműveit. Kikötői laktanyahajó lett belőle Polában. Besorolása „hulk" lett. Ekkor eltávolították a hajógépeit is.
„(Nyugalomba helyezett páncélos.) Pólából írja tudósítónk, hogy ő Felsége a király rendeletére a «Kaiser» nevű páncélost, mely a régi flótának egyik leghatalmasabb páncélosa volt, a hadicélokra szolgáló hajók sorából törülték és «Bellona» név alatt kikötőőrhajóvá alakítják át. A pólai kikötőben levő «Bellona» nevű őrhajó pedig, mely még a lissai ütközetben az első támadó hajók közt szerepelt, most végleg nyugalomba vonul, amennyiben leszerelik és szétrombolják."[709] A cikk szerzője

[702] Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-11-01 / 301. szám
[703] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[704] Budapesti Közlöny, 23. évfolyam, 1889-07-24 / 170. szám
[705] Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-12-16 / 287. szám
[706] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[707] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[708] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[709] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-02-11 / 36. szám

összekeverte a két hajót. Lissanál a Kaiser volt ott, amit most kereszteltek át Bellona-ra. A régi Bellona nem volt ott a lissai tengeri csatában.
1910-1917 között a II. tartalék hajóraj személyzetének laktanyahajója.
1918-tól a haditengerészeti kiképző iskola személyzete is a fedélzetére került.
A háború végén Olaszország kapta meg. A hajó további sorsa ismeretlen.[710]



SMS Bellona 1909-ben Polában[711]

712  713

[710] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_(1858)
[711] https://naval-encyclopedia.com/industrial-era/1860-fleets/austria/sms-kaiser.php
[712] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/297/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~80/SMS-Bellona-osztrak-magyar-haditengereszet-uszaly-laktanyaja-a-matrozoknak-ex-SMS-Kaiser-~II1589728
[713] Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai" – Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft., 2024

714

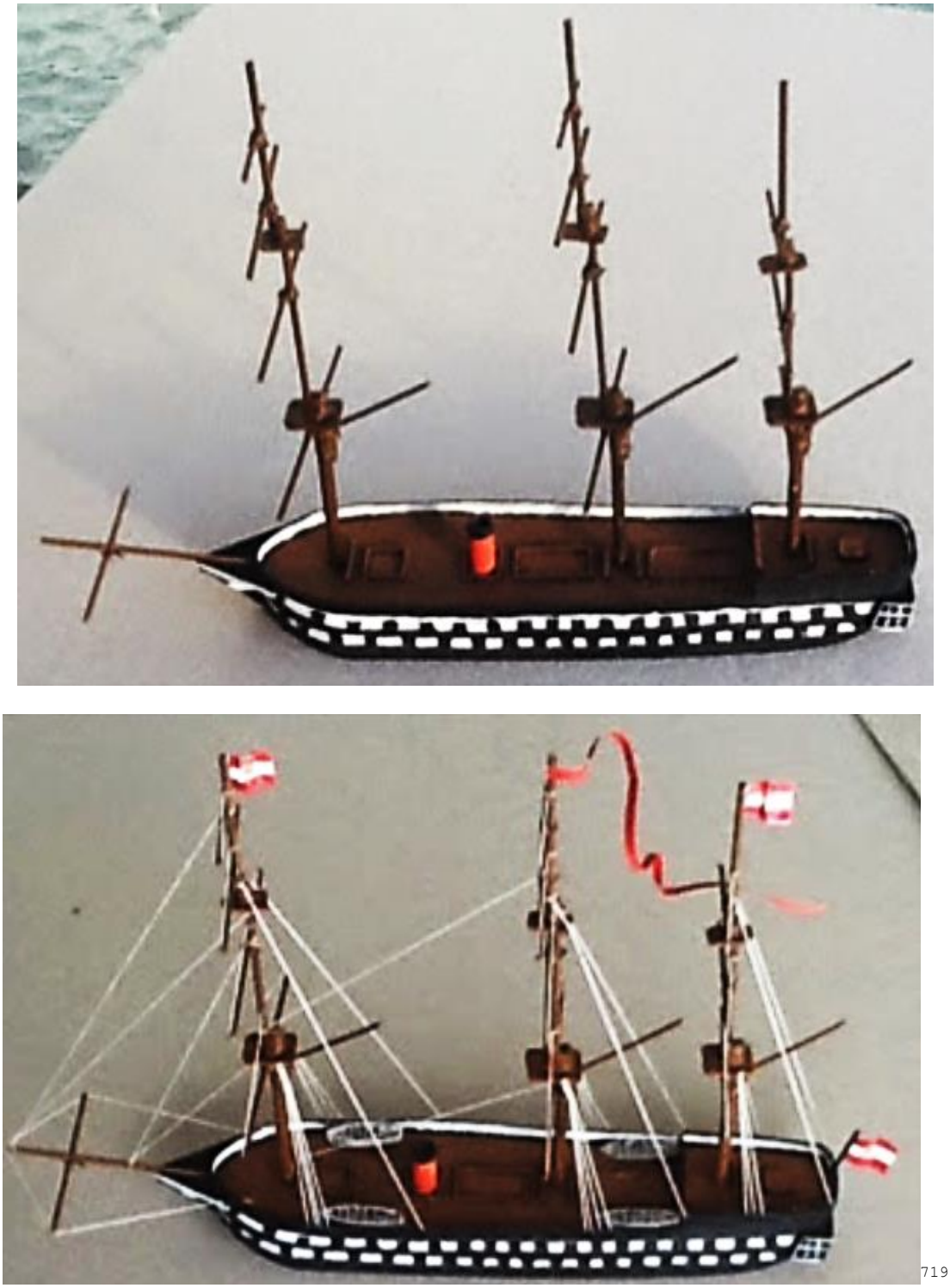
715

1914.08.03-i hír: „A katasztrófa ' Póla, augusztus 3. Az Est tudósítójától. Pólában állandó a sürgés-forgás s az ezzel járó zaj, amelyet ma délután öt óra tájban messzi túlharsogott egy hatalmas dördülés. Senki sem tudta, mi történt. Fél hétkor feltűnt egy torpedónaszád, amely partraszállított néhány félmeztelen, eszméletlen állapotban levő embert. A Bellonáról matrózruhákat vittek a partra, ott felöltöztették a mezíteleneket és betegszállító kocsikon bevitték őket a kórházba. Néhány perc múlva egész Póla tudta, hogy az öt órai dördülés azt jelentette, hogy az osztrák Lloyd Baron Gautsch nevű gőzöse elsülyedt……_Rémes látvány volt a megmentett asszonyok csoportja. Egy magyar orvost a Bellonáról kirendeltek az asszonyok ápolására. Az orvos, aki részt vett a balkáni háborúban is, kijelentette, hogy ott megközelítőleg sem volt része olyan borzalmas látványban, mint amilyent a megmentett asszonyok csoportja nyújtott.”[716]

1915.05.10-i hír: A vak katonáknak a Bellona hajó tisztikara és legénysége 265 korona 40 fillért gyűjtött.[717]

1916.03.31-én a megvakult katonáknak: Dr. Darvas Gyula e. é. önk. Póla S. M. S. „Bellona" hajóról 20 Koronát adott.[718]

[714] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/465/kategoriak~Mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~1000008/cca-1880-SMS-Bellona-ex-Kaiser-1859-1920-hadihajo-Polaban-regi-negativrol-keszult-mod~II2969221
[715] https://pohlednice.sbiram.cz/s-m-s--bellona--oficialni-postovne-pouzity-pohled--datace-1903/
[716] Az Est, 5. évfolyam, 1914-08-19 / 206. szám
[717] Az Est, 6. évfolyam, 1915-05-10 / 129. szám
[718] Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-03-21 / 81. szám



[719]

A hajó modellje

[719] http://stracmark.blogspot.com/2014/04/building-sms-kaiser.html

[720]

Parancsnokai:
1859-1860. Friedrich von Pöck sorhajókapitány (utóbb tengernagy, flottaparancsnok 1871-1883)
1860.06.19-én Peb (Pech, Pecz) fregattkapitány (Feltehetőleg Anton von Petz elsőtiszt.)
1860. augusztus Anton Ritter von Wipplinger[721] sorhajóhadnagy
1862. Richard Barry sorhajókapitány[722]
1864. Friedrich von Pöck sorhajókapitány
1866. Anton von Petz báró sorhajókapitány
1869-1873 között átépítették.
1874. Karl Kern sorhajókapitány[723]
1875. Moriz Manfroni von Monfort sorhajókapitány
1902. Ferdinand Boublay parancsnok, sorhajó hadnagy [724]

Admirálisok:
1859 Anton Bourguignon ellentengernagy
1860 Ritter v. Faust admirális
1860 Habsburg Ferdinand Max főherceg, altengernagy
1864 Bernhard von Wüllerstorf-Urbair admirális
1874 Maximilian Daubblebsky von Sterneck ellentengernagy

[720] https://shipstamps.co.uk/forum/viewtopic.php?t=18421
[721] Neue Freie Presse, Februar 1867-02-04
[722] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[723] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[724] https://one.bid/en/documents-1902-1913-az-s-m-s-bellona-ket-kimutatasa-az-1902-szeptembereben-es-1913-marciusaban-fedelzetre-lepett-szemelyekrol/2215026

Lissa kazamatahajó 1869

SMS Lissa kazamatahajó

Vízkiszorítása: 7086 hosszú tonna (7200 tonna)

Hossza: 89,38 m (293 láb 3 hüvelyk) a teljes hossza
86,76 m (284 láb 8 hüvelyk) a vízvonalon
Szélessége: 17,32 m (56 láb 10 hüvelyk)
Merülése: 8,5 m (27 láb 11 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db egyszeres tágulású, vízszintes, 2 hengeres gőzgép
7 db kazán 30 tűztérrel és egy kéménnyel a hajó közepén
1 db hajócsavar (6,62 m = 21,7 láb)
Vitorlázata 3112 m2
1886-ban a vitorlázatát jelentősen csökkentették 1404 m2-re, ami 15 110 négyzetláb.

Teljesítménye: 3619 LE (2699 kW)

Sebessége: 12,83 csomó (23,76 km/h)
1871.05.09-én elérte a 13,29 csomót (24,61 km/h) 2961 LE (2731 kW) teljesítmény mellett.

Hatótávolsága: 1420 tengeri mérföld (2630 km)
Üzemanyaga: szén

Személyzete: 620 fő

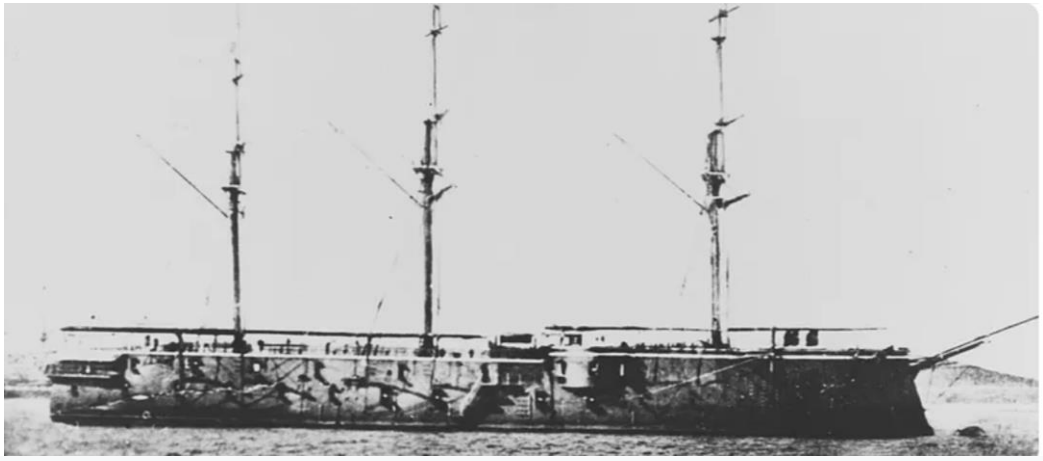
Páncélzata:
öv páncél 152 mm (6 hüvelyk) kovácsoltvas páncél. Ez alatt 770 mm (30,3 hüvelyk) vastag keményfa volt, amire felszegecselték a páncéllemezeket. Az övpáncél 1,74 m (5 láb 9 hüvelyk)-re nyúlt le a vízvonal alá.
fő kazamata: 127 mm (5 hüvelyk) páncélzat, amit 724 mm (28,5 hüvelyk) keményfára tettek fel. A fő kazamata mindkét végét 114 mm (4,5 hüvelyk)-es páncél zárta le.
válaszfalak: 114 mm (4,5 hüvelyk)

Fegyverzete:
12 db 9 hüvelykes (229 mm)-es hátultöltős Krupp és Essen Works ágyú. Ezek közül 10 db egy központi kazamatába került, míg 2 db a fő kazamata feletti kisebb kazamatába került elhelyezésre. A lövegsor ágyúnyílásai a vízvonal felett 1,96 m (6 láb 5 hüvelyk)-re lettek elhelyezve. Páncélátütő képességük 264 mm (10,4 hüvelyk).
A hajó 9 hüvelykes lövegeinél meg kell említeni, hogy kaliberüket nem 25,4 mm-es angol hüvelykben mértük, hanem hosszabb porosz-26,1544 mm-ben. Ezért a 9 hüvelykes löveg valóban megegyezik a 235,4 mm-es löveggel, hasonlóan a porosz "König Wilhelm" lövegeihez. Ezért a Lissa fegyver kalibere, amelyet 229 mm -ben jeleznek, hibás.[725]
4 db 8 fontos előltöltős MLR löveg
3 db 3 fontos elöltöltős MLR löveg[726]
A hajót kosorral szerelték fel.

[725] https://www.litres.ru/book/aleksey-borisov-13329512/bronezavry-xix-veka-boevye-korabli-1865-1885-67371119/chitat-onlayn/?page=4
[726] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Lissa

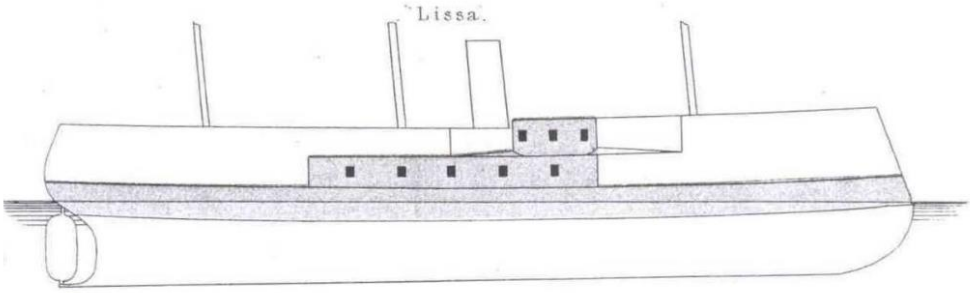
Fegyverzete 1881-től:
12 db 9 hüvelykes (229 mm)-es hátultöltős Krupp és Essen Works ágyú
4 db 9 cm (3,5 hüvelyk)-es 24-es kaliberű ágyú
2 db 7 cm-es 15-ös kaliberű ágyú
3 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) Hotchkiss löveg
2 db 25 mm-es (0,98 hüvelyk) gyorstüzelő löveg

1885-ben ismét **átfegyverezték**. Ekkor torpedócsöveket kapott, valamint fő lövegeit új, gyorstüzelő ágyúkra cserélték ki.
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (STT) San Marco
Építés kezdete: 1867.06.27.
Vízrebocsátása: 1869.02.25.
Hadrendbe állt: 1871. május/november
A hajó költségvetési okok miatt épült ilyen sokáig.
Flottából kivonták: 1892.11.13.
Lebontották: 1893-1895



Lissa valamikor 1875 előtt

Az SMS Lissa volt az Osztrák-Magyar Monarchiában épített első kazamata hajó.



Lissa vonalrajza. Satírozva a páncélozott rész

1867.
A Stabilimento tecnico triestino a haditengerészet megkapta a megrendelést, hogy építsen egy ezer lóerős gépet a „Lissa" fregatthoz, amelynek megépítését Tonello úrra bízták. Az ezer lóerős gép a mai napig a legnagyobb, amit Ausztriában helyi anyagokból építettek. Az említett két létesítmény (Tonello és Stab. teen. Triest.) csak jó néhány éve bizonyítja, hogy Ausztriában jobban és olcsóbban lehet építeni hajókat, mint Angliában, ahonnan a k.k. eddig rendelte a hajóit. A haditengerészet ezeken a helyi létesítményeken keresztül teljesen emancipálta magát.[727]

[727] Klagenfurter Zeitung, Januar 1867-01-26

Ez egy úgynevezett Casematten páncélozott hajó lesz, 1000 lóerős és 53 000 centner (2403,55 tonna) vasszerkezettel. Ugyanez 11 darab 300 font súlyú ágyút kap, amelyeket az Armstrong és a Comp. az angliai Newcastle-ben gyárt, és amiből egy darab 1218 fontba kerül.[728]

1868.

1868.03.06-án a hajó adatait így adták meg: Az épülőben levő Lissa pánczélos fregatt, eddigelé a legnagyobb lesz 5620 tonna tart. 1000 lóerő és 12 ágyú.[729]

1869.

1869.02.03-i hír: „Az Egyesült Államok haditengerészetének főmérnöke látogatott meg minket, aki többi közt a „Donderberg“ pánczélos sorhajót építé (melyet egy év előtt Francziaország vásárolt meg, nehogy porosz kézbe kerüljön), s aki most a világ legelső hadihajóépítője. Meglátogatá itt Tonello-féle gyárat, s meg vala lepetve, hogy Ausztriában ily nagyszerű tengerészeti intézetet talált. Különösen érdekli őt a befejeztetéséhez közeledő „Lissa“ hadihajó. Mértékkel kezében a legpontosabban megvizsgáló a hajónak minden részét, s nagy tetszéssel nyilatkozott annak szerkezetéről; azt állítá, hogy még nem látott sikerültebb fa pánczélos hajót, habár az angol hajóhadat s az annyira híres „König Wilhelm“ porosz pánczéloshajót is megszemlélte.”[730]

1869.02.16-i hír: A vízre bocsátás után az SMS „Lissa” kazamathajó legénysége a Triesztben végzendő gyártási munkálatok alatt: 6 fő hadnagy, 3. sorhajózászlós, 14 tiszti szolga, 1 első osztályú csónakos, 2 negyed osztályú csónakos, 6 első osztályú matróz, 10 másod osztályú matróz, 20 harmad osztályú matróz. A tengerészgyalogosok közül 1 tizedes prépost, 1 tizedes, 2 közlegény, 12 fő tengerészgyalogos, 4 egyéb katona Eduard Brandi tengerész kadét vezetésével. Továbbá 4 tengerész kadét, akik a tiszti vizsga előtt állnak. Rangkiosztás a tiszti vizsga után.[731]

A vízrebocsátás 1869.02.25-én lesz a San Marco hajógyárban.[732] A vízrebocsátásnál megjelent Tegetthoff admirális is.[733]

A „Lissa” páncélos kazamathajót, február 25-én bocsátottak vízre. Az M. Ritter von Tonello-nál készült. 272 láb 8 hüvelyk hosszú, 54 láb 9 hüvelyk széles, 33 láb 8 hüvelyk a merülése. 6900 tonna űrtartalmú, két motorja 1060 (1000, 1050) lóerős, és tizenkét darab 310 fontos ágyúval lesz felszerelve. A páncél tömege 975 tonna. Ennek a hajónak a tervei a k. k. tengerészeti felügyelő úr, Romako József készítette, az építkezés M. Soyka mérnök úr irányította. [734] A hajó tervezett lóereje elérheti a 3000 LE-t. Várható sebessége 14 csomó. Meghajtása 1 db kéthengeres (hengerenként 92 hüvelyk átmérőjű = 233, 68 cm) gőzgép, amit 32 tűztér fűt fel. A dugattyúk percenként 60 fordulatot fognak megtenni, és a gép tömege a kazánokkal együtt tizenkétezer centner lesz. Ez körülbelül 544 200 kg. (1 centner = 45,35 kg, 1 hüvelyk = 2,54 cm)

Valóban kolosszális méretek! Fegyverzetként a hajónak 10 darab 300 fontos Armstrong ágyú alkotja az ütegfedélzet kazamatájába és 2 db 300 fontos löveg a fedélzeti kazamatába. Mindkét kazamatát elöl és hátul páncélozott keresztfalak zárják le, így minden oldalról megvédik őket az ellenséges lövedékektől. A hajó páncélja 6 hüvelykes, súlya 970 tonna. A hajótest felépítése fa és vas kombinációja, és a teljes hajótest, valamint a hajó víz feletti része, amennyiben páncélozott, fából készült, de a többi munkadarab, beleértve az összes gerendát is, vasból készült.

Az orra hattyúnyak alakjában felfelé van húzva, ami vastagsága ellenére kellemes megjelenést kölcsönöz az előfedélzetnek. Döngölési célokra az orr (előfedélzet) masszív kovácsoltvas és fém sarkantyúval lesz felszerelve, amely 16 láb mélységig ér.

---

[728] Das Vaterland, Mai 1867-05-16

[729] Pesti Napló, 19. évfolyam, 1868-03-06 / 5360. szám

[730] Politikai Ujdonságok, 15. évfolyam, 1869-02-03 / 5. szám

[731] Neues Fremden-Blatt, Februar 18691869-02-16

[732] Die Presse, Februar 1869-02-17

Die Debatte, Februar 1869-02-18

[733] Das Vaterland, Februar 1869-02-26

[734] Die Debatte, Februar 1869-02-21

Neue Freie Presse, Februar 1869-02-22

A hajó fara vasból készült, a fatest és a fém kapcsolata a hajón általában így alakul, vas felépítmény és a fa alépítmény. A hajó a Tonelle-telepán épül, és zseniális elrendezést kap, és egyben itt a legalacsonyabb a kivitelezés is.
A hajó fara egészen sajátos módon végződik. Az itt használt „egyensúlykormány" miatt hiányzik az ún. kormányoszlop, a hajó pedig a propelleroszloppal végződik, ott, ahol a gerinc is véget ér. A propeller tengelye kb. 11 láb hosszan nyúlik ki a hajó mögé.
A modern hadihajó-építés minden újítását a „Lissa" belső létesítményeiben és berendezéseiben is felhasználják, mint például a vasból készült árbocokat és horgonyágyakat, amelyek kiterjedt szellőzőcsőként is szolgálnak majd, és sok más szellőzőcsövet is gyártanak majd a legalsó helyiségekbe. A hajtóművet és a szivattyúk egy részét egy függő gőzkazán üzemelteti. A nehéz lövedékek szállítására és egyszerű kezelésére speciális mechanikus eszközöket, elektromos eszközöket pedig a parancsnok és a hajtómű, valamint a hajó összes többi helyisége közötti kommunikációhoz használnak majd.
A „Lissa gyönyörű karcsú arányú barque-kötélzetet kap, az orrárbocot visszahúzásra állítják. A "Lissa" az első Ausztriában épített páncélozott kazamathajó, és az osztrák haditengerészet legnagyobb hajója, mivel 30 lábbal hosszabb, mint a Kaiser sorhajó.
"Igen, tanuljunk meg büszkének lenni Ausztriára és Ausztriának, nincs szükségünk külső segítségre - mi magunk is meg tudjuk csinálni! [735]

Őfelsége „Lissa" kazamata hajójának ma történt vízre bocsátása lehetőséget ad Joseph Nomaco hajóépítő felügyelő, építésvezető, majd a megbízott mérnökök Franz Ritter Jüptner v. Jonstorf, Victor Sollek, Karl Tullinger, Alois Polaczek és Eduard Dorn elismerésére amiért kiválóan dolgoztak az építkezés során, valamint elsősorban az építésvezető szakértelméért. [736]

Az SMS Lissa vízrebocsátásának ünnepségét beárnyékolta az SMS Radetzky gőzfregatt Lissa vizein történő felrobbanása. A hajó épp az SMS Lissa vízrebocsátási ünnepségére tartott.[737]

(Haditengerészetünktől.) A londoni osztrák nagykövetség haditengerészeti attaséja, Kielmangegge gróf jelenlétében az állt, hogy a sheffieldi „Atlasz Acél- és Vasműben" („Atlas Steal and Iron Works") a „Lissa" kazamatthajóhoz készült 6 hüvelyk vastag páncéllemezeket 30 láb távolságból (kb. 9,1 m) tesztelték gömb ágyúlövedékekkel és egy töltéshez 13 font lőszert használtak a napokban, Portsmouth-ban. Az angol haditengerészeti tisztek lebonyolították a próbákat, és az eredmény rendkívül kielégítő volt. Csak az a sajnálatos, hogy a világ legjobb vasát szállító Ausztria mindig kénytelen Angliából páncéllemezeket rendelni.[738] (1 angol láb = 0,3048 m)

1869.03.19-én I. Ferenc József felkereste San Marco hajógyárat és megnézte az épülő hajót.[739]
A hajó befejezése a haditengerészet korlátozott költségvetése és a hajó páncéllemezének Nagy-Britanniából való behozatalának jelentős költsége miatt késett. Wilhelm von Tegetthoff flottaparancsnok 1871-es halála, tovább nehezítette a flotta költségvetését. Az új parancsnok, Friedrich von Pöck nehezen tudta képviselni a flotta igényeit, és így nehezebben jutott hozzá a szükséges költségvetéshez. Ezért a Lissa csak 1871 májusában készült el.

1869.07.15-én megjelent hír szerint a „Lissa", 5050 tonna, 1000 lóer., 12 ágyú; „.[740]

Az esseni Krupp's Gtablissementből már megérkeztek új ágyúk. Az ágyú átvételével megbízott tengerésztiszt szerint 309 mázsa súlyúak (és nem 279 mázsásak mint amit korábban jeleztek), a lőpor 43 rajnai fontot (20,4981 kg), a lövedék pedig 260 fontot (123,942 kg) nyom. Egy darab ágyú önköltségi ára 21 000 tallér és további kilenc darabot rendeltek. Ezeket a „Lissa" kazamathajó felszerelésére szánják. A megérkezett lövegeket az arzenálba, majd onnan Felixdorfba viszik, ahol páncéllemezeken

[735] Innsbrucker Nachrichten, März 1869-03-13
[736] Neue Freie Presse, März 1869-03-07
[737] Vasárnapi Ujság – 1869-03-07 / 10. szám / Két Rákóczy-család. H. L. 132. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények
[738] Grazer Volksblatt, März 1869-03-11
Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-03-09 / 5670. szám
[739] Grazer Volksblatt, März 1869-03-13
Szegedi Híradó, 11. évfolyam, 1869-03-25 / 24. szám
[740] Hazánk s a Külföld, 5. évfolyam, 1869-07-15 / 28. szám

elvégzik a szükséges lövéspróbákat a hatótáv és az intenzitás pontos meghatározása érdekében, majd Polába szállítják őket.[741] Ezeknek az ágyúknak az ismétlése az Armstrong rendszeren alapul, Ericson fékkel. A lövéspróbákat 1869.09.04-én kezdték meg. [742]
(Rajnai font = német font (Pfund) = 0,4767 kg)
1869.08.05-i hír: „De „Lissa“ pánczélos csavar fregatt az idén először jön számításba 3,128,000 frtnyi értékével.”[743]

Trieszt hajógyárai: „Ez utóbbiak között legnagyszerűbb az osztrák Lloyd-társaság hajógyára, melynek talpkövét 1852-ben az uralkodó sajátkezűleg tette le, s amelyből azóta számtalan szebbnél szebb hajó került ki. Ez óriási gyártelep két részből áll. Egyik a gép, a másik a tulajdonképeni hajógyár. A gépgyárban fel van halmozva mindaz, mi a vasmunkákhoz szükséges. A vas, rézöntők, esztergályosok, bádogosok mind egy nagy teremben dolgoznak, s a gőzgépek moraja közben idomítják az egyes darabokat, melyekből az egész gép áll. Ennél sokkal érdekesebb a hajógyár. Itt hat hajó számára van műhely. Van két száraz dock is. Itt a kiigazítandó hajók, legyenek bármily nagyok, egy rövid óra alatt a szárazon állanak. Mindjárt e hajógyár mellett van egy kisebbszerű, valami Tore1lo nevű milliomosé. Itt épül az a roppant páncélos fregát, mely a lisszai győzelemről „Lissa“ nevet kap, s az osztrák-magyar hadihajók között a legnagyobb leend. E két hajógyárban egy kedves tapasztalást tettünk. Ugyanis lobogókat láttunk itt, melyek a magyar-osztrák birodalom színeit, azaz a vörös-fehér-zöldet és a sárga-feketét együtt tüntették föl. Láttunk egy hajót indulófélben New-York felé, s azon is ily lobogó leng.”[744]

1969.09.04-én kell megkezdeni a lőpróbákat a hajóra szánt nagyágyúkkal, mivek azok beszerelésével lényegében elkészültek.[745]

A haditengerészettől: A Tatester-Ztg. keddi jelentése: Tegnapelőtt 1869.11.16-án délelőtt volt az első próba (állópróba) az új hajtóművel a "Lissa" páncélos fregatton. Ez a 4060 lóerős névleges teljesítményű, a „Stabilimento tecnico Triestino” műhelyeiből származó motor a valaha gyártott legnagyobb Ausztriában gyártott gőzgép, és a teszt általánosságban kielégítő eredménye minden érintett számára nagy elismerés. Ennél a gépnél a kiválónak elismert elvek alkalmazása mellett számos érdekes újítást találunk, melyek közül külön kiemelendő a kazán burkolata, amely nem fából készült, mint korábban bevett gyakorlat volt, hanem vékony vaslemezből, ami teljesen kiküszöböli a kazánburkolat meggyulladásának veszélyét.[746]

1870.
1870.09.17-én a hajó felfegyverzése volt folyamatban.[747]
„E tanulmányai aligha szép eredményeket tüntetnek elő, mert az osztrák hajóhad soha sem állott oly rész lábon, mint jelenleg. Papiroson van ugyan jelenleg 11 kisebb-nagyobb pánczélos hajónk, de tényleg ezek száma csak 7, beleszámítva a „Lissa“ nevű nagy pánczélos hajót is, melynek harczképessé tételére még 4—5 hónap szükséges.”[748]
„A nagyobb pánczélhajók kiállítása és fölszerelése a másfél és négymillió között váltakozik, (így a fölszerelés alatti „Lissa“ hajótest 3.450.000 forintra, fölszerelése 528.000-re van előirányozva.)”[749]

1871.
1871.01.04-e körül várták Pólába, hogy megkezdje a próbaútjait.[750]
1871.02.21-i hír: Sternek báró tengernagyot kinevezik osztagparancsnoknak, és felszállt a „Lissa” páncélos fregattra.[751]

---

[741] Neues Fremden-Blatt, August 1869-08-19
[742] Die Debatte, September 1869-09-02
[743] Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-08-05 / 178. szám
[744] Fővárosi Lapok 1869-07-27 / 169. szám
[745] Neue Freie Presse, September 1869-09-02
[746] Die Presse, November 1869-11-18
[747] Die Presse, September 1870-09-17
[748] A Hon, 8. évfolyam, 1870-12-02 / 290. szám
[749] A Hon, 8. évfolyam, 1870-12-11 / 297. szám
[750] Grazer Volksblatt, Januar 1871-01-04
[751] Die Presse, Februar 1871-02-22

Ezen a hajón ismét megjelennek azok a hibák, amelyek sajnos minden páncélosra jellemzőek. Kiderül, hogy teljesen felszerelve csaknem három lábbal mélyebbre fog merülni, mint eredetileg tervezték, és ezért ez lesz a létező legmélyebbre merülő páncélos. Ezért egyáltalán nem fog tudni bejutni sok kikötőbe. E hiba következtében a lőrések. A kazamatában ráadásul a lövegek sokkal közelebb vannak egymáshoz, mint kellene a tüzelés megkönnyítése és a legénység biztonsága érdekében, és csak remélni lehet, hogy egy ellenséges lövedék nem csapódik ide be, mert találat esetén egyszerre kieshet akár a legénység fele.[752]
1871.03.21-én Pólában volt.[753]

1871.05.11-én volt az SMS Lissa sebességpróbája. A hajó 13,5 csomós sebességet ért el.[754]

[A haditengerészettől] Polából ez év 1871.09.11-éről azt írják, hogy a „Lissa" páncélozott fregatt, amelyet 1869 februárjában bocsátottak vízre Mr. Tonello (a Navale Adriatico céghez tartozó) egykori hajógyárában, mára felszereltségében olyan előrehaladt, hogy az idén már aktív szolgálatba állhat. Állítólag amint befejezi a felszerelését, teljes személyzettel rendelkezik, és csatlakozik a századhoz, amelynek zászlóshajójaként szolgál majd. Pletyka kering arról, hogy József főherceg tüzérkapitány csatlakozzon a haditengerészet soraihoz, és megkezdi első tengeri hadjáratát a Lissán.
A „Lissa" egy úgynevezett Casematt hajó, és méreteinél fogva az egyik legnagyobb a maga nemében. 274 1/2 láb hosszú, 54 3/4 láb széles, merülése 26 1/2 hüvelyk, súlya 6000 tonna. Tüzérsége tizenkét háromszáz fontos löveg, motorjai 1000 lőerős. Felszerelése csaknem három éve tart. Ebből a hajótest elkészülte csak két évet vett igénybe. A felépítményt felszerelését a vízen szerelik rá. Vas felépítményt kap, majd megkapja a kazánjait és a belső berendezést is felszerelik. A „Lissa"-t minden olyan fejlesztéssel és konstrukcióval ellátták, amit a modern hajógyártás napvilágra hozott. A legjobb felépítésű kolosszális gépei, kiterjedt tüzérsége és erős sarkantyúja, új típusú kormánylapátja, kiváló ventilátorai és szellőzői rendszerei vannak. A hajó lényegesen mélyebben van a vízben, mint azt az eredeti tervben feltételezték, ami egyrészt abból ered, hogy lövegei nehezebbek a tervezettnél.A próbaút egy mérföldes volt és nagyon kielégítő eredményeket hozott, mind az elért sebesség, mind a manőverezőképesség tekintetében.[755]

1871.10.19-én Lipót főherceg kereste fel a hajót Pólában.[756]

1871 november elején, az SMS Lissa az aktív flotta része lett,[757] és felváltotta az SMS Habsburgot a zászlóshajói funkcióban. Alois von Pokorny ellentengernagy zászlóshajója lett november közepétől.[758] Ebben az évben az Adrián hajózott a Zrínyi és Dandolo gőzkorvettekkel valamint a Hum ágyúnaszáddal. Ekkor több gyakorlatot is tartottak.

1872.
Az aktív flotta zászlóshajója.
1872.01.15-én az egész század Polából a dalmát szigetekre hajózott taktikai kiképzési gyakorlatokra.

1872.03.01-én befutott **Smyrna** (Szmirna) kikötőjébe. Itt csatlakozott hozzá a Novara gőzfregatt. 1872.03.26-án a kötelékhez csatlakozott a Zrínyi gőzkorvett majd a Hum is. A Földközi-tenger keleti medencéjében lévő görög és török szigeteknél járőröztek. Ekkor Alois von Pokorny ellentengernagy zászlóshajója.[759]
1872.04.16-án Smyrnában volt.[760] 1872.05.05-én is Smyrnában volt és félelmet keltett a lázongó görögökben, míg megnyugvást hozott a Monarchia konzulátusának és állampolgárainak. [761]

[752] Neues Fremden-Blatt, Januar 1871-01-09
A Hon, 9. évfolyam, 1871-01-11 / 8. szám
[753] Die Presse, März 1871-03-21
[754] Das Vaterland, Mai 1871-05-15
[755] Neue Freie Presse, September 1871-09-16
[756] Neue Freie Presse, Oktober 1871-10-21
[757] Neue Freie Presse, November 1871-11-01
[758] Neue Freie Presse, November 1871-11-16
[759] Das Vaterland, März 1872-03-28
[760] Neue Freie Presse, April 1872-04-16
[761] Neue Freie Presse, Mai 1872-05-19

„Mint Smyrnából május 18-ról jelentik, számos rendőri őrjáratok czirkálnak a városban, hogy az izraeliták számára a szabad kereskedés lehetővé tétessék. Egy ott kiütött tűzvésznél 100 - 109 tengerész, a „Lissa“ osztrák pánczélos fregatról, rettenthetlenül segélyt nyújtott. Többen a legutóbbi csendháborítások miatt elfogatott egyének közül szabadon bocsáttattak.”[762] A kiszállt 100-109 tengerészből 80 fő oltotta a tüzet, a többi a konzulátus védelmét látta el.[763]
1872. júliusában Korfu szigetéhez mentek, taktikai kiképzésre. Erre 1872.07.16-án került sor.
A Korfura küldött bizottság megállapította, hogy a „Lissa” kazamata hajó hajtóműveiben keletkezett sérülések jelentéktelenek, és saját forrásból kijavíthatók. [764]

1872.07.06-án Corfu, Az austriai közép-tengeri hajóhadosztályból a „Lissa“ lobogós hajó és a „Zrínyi“ corvette küldettek el segítségül a Merleránál zátonyra futott „Alessandro Volta“ olasz pos_tagőzös megmentésére. [765]

1872.07.21-29 között a szicíliai Messina kikötőjét keresték fel, majd 1872.08.03-án befutottak Palermo kikötőjébe. Itt, a Lissa hajtóművét 1872.08.12-ig javították. Palermot 12-én hagyták el, és áthajóztak a tunéziai Golettába, ahol, 1872.08.18-án megünnepelték I. Ferenc József születésnapját. Tunéziát a kötelék 1872.08.23-án hagyta el, és 28-án befutott Korfura a Novara, Zrínyi és a Hum társaságában. Korfun szenet vételeztek.[766] Innét a Lissa és a Novara tovább hajózott Smyrnába. Itt, segítettek a felborult Providenza olasz briganti mentésében.
1872.09.3-4-re virradóra a Korfu mellett horgonyzó Lissa fedélzetén nagy tűz ütött ki, a hajóraktár közelében. A tüzet a legénység még azelőtt eloltotta, hogy az átterjedhetett volna a lőszerraktárra. A tüzet két óra alatt oltották el, és szerencsére a hajó nem sérült meg komolyabban.
1872.09.10-én a Monarchia hajói a Földközi-tenger keleti medencéjébe hajóztak tovább.
„Corfuból 1872.09.10-ről írják, hogy a „Lissa“ pánczélos fregat, a „Novara“ fregat és a „Zrínyi“ corvette Syriába és a „Hum“ ágyunaszád az adriai tengerre indultak el.”[767]
1872.09.19-én befutottak a ciprusi Larnakába, majd 27-én Agriába. Két nap múlva, 29-én ismét Smyrnában voltak. A Lissa és kísérete 1872 októberében indult vissza Póklába. 1872 december elején futottak be a Fasana csatornába.

1873.
A Lissa ekkor az aktív flotta zászlóshajója. Ekkor kísérte a Zrínyi és a Fasana gőzkorvett és a Velebich ágyúnaszád.

A Lissa 1873 február elején két napig Zárában volt, majd február 5-én indult tovább a levantei vizekre.[768]

1873.06.24-én Fiume előtt országgyűlési képviselőknek mutatott be hadgyakorlatot. Utána „Azonban rövid kirándulás után a kikötőbe visszatérvén, a Venezia fedélzetéről egy kis cselfogással a csolnakékre ülnek a „pesti vendégek“ s nemsokára „Lissa“ magaslatán csoportosulnak, e nagyszerű hadihajó minden látottak között leginkább kötvén le az érdekeltséget s részint csodálatot. Nagyszerű jelenség e vasszörnyeteg, tátongó ágútorkaival s Krupp-féle háromszázfontos lövegű tűzokádó vaságyúival. Az ágyúcolossusnak egy éles töltetű detonatióját is élveztük, ha ugyan élvezet, több perczig feszülten várni a robbanás pillanatát s aztán beleszketülvén dörgedelmébe, nézni a zúgó löveg iv alakú pályáját, melyen geberezve megcsapván a víztükrét újabb iramodásra vesz erőt, hogy a messze távolban szerte robbanjon. A detonátió egyébiránt nem múlta felül a várakozást , mint rendesen szokott történni az ismeretlenről alkotott túlfeszített fogalmakkal. Hanem egy képviselő úr, ki épen az elrobbanás pillanatában haladt át a Krupp-ágyú fölött, e dolog felől más vélekedéssel lehet, mint távolabb állók. Pokorny altengernagy, Nauta fregatt-kapitány s régi ismerősünk, Gaal sorhajó-hadnagy urak szívessége, még igen szép látványt mutatott be a hajólegénység maneouvrirozásában, mely után egy kis propeller által vontatott csónakokon

[762] Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-05-26 / 119. szám
Die Presse, Mai 1872-05-24
[763] Neue Freie Presse, Mai 1872-05-19
[764] Die Presse, Juli 1872-07-13
[765] Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-07-18 / 162. szám
[766] Die Presse, August 1872-08-30
[767] Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-09-12 / 208. szám
[768] Neue Freie Presse, Februar 1873-02-11

tértünk vissza a szárazföld felé, „Lissa“ ágyútorkainak búcsú dörgedelmei közt, mely a partoktól visszaverődvén, mint égiháború visszhangzott közöttünk.”[769]
1873 szeptemberében ismét Smyrnában volt. 1873.09.24-én Port Said-ba érkezett, ahol szenet vételezett és lőgyakorlatot tartott. Ez után visszatért Smyrnába, ahol 1873.11.03-ig maradt. Innét a szíriai partokhoz ment, majd befutott Kréta szigetén a Souda öbölbe, ahol szenet vételezett. Krétán találkozott egy török hajókötelékkel. Krétáról Pireusz kikötőjébe hajózott tovább. Ott 1873.11.18-án a Lissát felkereste a görög király és felesége. Pireuszból a szíriai partokhoz hajózott, majd 1873.11.21-én befutott Smyrnába. Innét, 23-án futott ki és Máltára hajózott, ahol megünnepelték I. Ferenc József trónra lépésének 25. évfordulóját, az orosz Knaiz Pozharsky páncélos társaságában.
1873.11.30-án Smyrnába érkezett Pireuszból. Kikötés után azonnal tovább indult Málta felé.[770]

„Máltából írják dec. 2-dikáról: »A Lissa« osztrák páncélos sorhajó 16 ágyúval s Pokorny Alajos lovag ellen-admirál hajólobogójával nov. 28-dikán érkezett ide, találkozva a Gibraltárból jövő »Herceg Pojarsky« című orosz páncélos sorhajóval. December elsején az angol tüzérségi s mérnökkari tisztek az »Auberge de Provence«-ban az osztrák és orosz tisztek tiszteletére lakomát rendeztek; másnap pedig, mint Király Ő Felsége uralkodói jubileumán az orosz, osztrák és angol hadihajók mind lobogókkal voltak díszítve. Délelőtt 11 órakor a »Lissa« fedélzetén Tedeum-ot énekeltek s üdvlövéseket tettek, melyeket a Lassares erődrül viszonoztak. Az orosz sorhajó reggeli 7 órakor üdvözölte az osztrák lobogót.”[771]
Máltáról Korfura hajózott tovább. „Mint Corfuból 1873.12.06-ról jelentik, a „Lissa“ osztrák kazamatahajó Máltából oda érkezett, hogy magát szénnel ellássa, s onnan hihetőleg hétfőn fog Polába indulni.”[772]
1873.12.11-én befutott Pólába. Itt lőgyakorlatot tartott, majd 1873.12.12-én kikötött Triesztben. 1873.12.15-én itt is lőgyakorlatot tartott, majd 1873.12.20-án visszatért Pólába.

„A spanyol forradalmi mozgalom mind nagyobb mérveket öltvén, Andrássy (11. — Bécs, decz. 19. 1873.) szükségesnek tartja Gravenegghez intézett sürgönyében a spanyol partokra küldött hadihajók szaporítását s ezért tudatja, hogy még a »Velibichen« kívül, »Fasana« fregat, »Helgoland« corvette és »Lissa« gőzös küldettek oda Sternek báró ellentengernagy parancsnoksága alatt.”[773]

Ebben az évben az SMS Lissa-t 6000 tonnásnak, 1000 lőerősnek és 16 ágyúsnak vélik.[774]

1875.
1875-ben új kazánokat kapott.
1875.04.10-én Zárába érkezett Pólából.[775]

1876.
Ebben az évben csökkentették a vitorlázatát.

1877.
„ A Lissa, 6080 tonna, 1000 lóerő, összesen 20 ágyú, 314 karabély, 88 revolver, 114 kard, 12 ember.” A hajó a 2. tartalék kötelék állományában volt ekkor.[776]

1878.
Ekkor a Lissa a felszerelt flotta része volt.[777]

[769] Ellenőr, 5. évfolyam, 1873-06-27 / 146. szám
[770] Neue Freie Presse, Dezember 1873-12-14
[771] Fővárosi Lapok 1873-12-23 / 294. szám
[772] Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-12-10 / 283. szám
[773] A Hon, 12. évfolyam, 1874-04-28 / 97. szám
[774] Magyar Statistikai Évkönyv, 1873 (3. évfolyam, Budapest, 1875) X. A Császári és Királyi Hadsereg és a Magyar Királyi Honvédség
[775] Neue Freie Presse, April 1875-04-11
[776] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám
[777] Háború-Krónika, 1877-1878, 1878 / 59. szám

„Egy hadihajó teljes felszereléssel átlagosan 5 millió forintba kerül, ilyen hajó van jelenleg a pólai kikötőben 58. A nevesebbek : Vulcán, Adria, Gargnano, Donau, Lissa, Salamander, Ferdinand marsch, Kaiser, Don Juan, Habsburg Prinz Eugen, Novara, Leibnicz, Seehund, Saida Laudon, Tegetthoff" stb.[778]

1880-1881-ben felújították.
A hajótest ekkora jelentősen elkorhadt, így a pólai Arsenál szárazdokkjába került. Itt eltávolították páncélzata nagy részét és kijavították az elhasználódott faanyagot. Felújították a hajó fegyverzetét is. Megmaradt az eredeti 12 db 9 hüvelykes lövegparkja, de eltávolították a könnyű lövegeket. A régi MLR-ek helyett 4 db 9 cm (3,5 hüvelyk)-es 24-es kaliberű ágyúkat kapott, továbbá kapott 2 db 7 cm-es 15-ös kaliberű ágyút is. Felszereltek rá 3 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) Hotchkiss löveget és 2 db 25 mm-es (0,98 hüvelyk) gyorstüzelő löveget.

1883.
1883.01.12-i hír: „A pólai hadi kikötőben ez idő szerint eleven mozgalom uralkodik. A „Lissa" nevű kazemát-hajó pár nap előtt teljesen fölszereltetett s már beállott a hajórajba. A hajó 6000 tonna tartalmú, gépei 4000 lóerőt képviselnek s összesen 16 ágyú, még pedig tizenkét darab 24 milliméteres és négy 9 centiméteres ágyú van fedélzetén; ezenkívül még négy golyószóró is. Legénysége Ritter Kamil sorhajókapitány vezetése alatt 582 főből áll."[779]

A Lissa kazemata-hajó, 6030 tonnás, 13,3 tengeri mértföldnyi gyorsaságra képes, — van rajta 12 db 24 centiméteres Krupp-ágyú, 8 könnyű ágyú s 4 szórólöveg. A hajóraj parancsnoka Wiplinger báró ellentengernagy, ki az admirális lobogót a „Lissa" árbocára tűzte ki. A raj e hó közepén a kattarói öbölben fog találkozni a téli szállásokról.[780]

1883.07.15-én befutott Cattaróba. „ A „Lissa", „Tegethoff " és „Ferdinand Max" páncélos hajókból, valamint az „Albatros" ágyúnaszádból álló hajóraj tegnap Pauer ellentengernagy (máshol tévesen altengernagy ekkor) parancsa alatt ide érkezett."[781]

„Fiume, aug. 16. Szapáry Géza gr. kormányzó ma délben fogadta az osztrák-magyar hajóraj parancsnokát Pauer tengernagyot, törzskara és az egyes hajók parancsnokaival együtt. A kormányzó délután 5 órakor viszonzá a látogatást a »Lissa« casamata-hajón, melyről távoztakor 17 tisztelgő lövés dördült el. A 18-ikán tartandó diszebédhez a tengernagy, törzskara és parancsnokaival együtt meghivatott."[782] Ekkor itt volt még a »Ferdinand Max« nevű pánczélos hajó és az »Albatros« ágyunaszád.[783]

1883.12.20-án Pauer ellentengernagy, ki nyugalomba vonul, a »Lissa« nevű hajón búcsú-lakomát adott a tengerész tiszti karnak; az ellentengernagyot, ki fiumei patrícius, hír szerint Fiume podestájának vagy pedig országos képviselőnek fogják fölléptetni.[784]
A Trieszt mellett, a muggiai öbölben horgonyzott hajóraj szakasz tegnap (1883.12.20-án) Fiumába indult és ott fogja tölteni a karácsonyi ünnepeket. A hajóraj a következő hadihajókból áll: Lissa vértes hajó 642 emberrel és 16 ágyúval, Ferdinand Max fregatt 680 emberrel és 16 ágyúval, Albatros ágyunaszád 120 emberrel és 3 ágyúval, továbbá a Sebentco ágyunaszád 150 emberrel és 3 ágyúval.[785]

1884.
1884.01.02-án az osztrák-magyar hajóraj Pittner ellentengernagy vezénylete alatt január hó 2-án érkezik Fiumába. Ekkortól új parancsnoka Kronawetter sorhajókapitány, ki eddig a tengerészeti akadémia

[778] Magyar Polgár, 15. évfolyam, 1881-07-29 / 171. szám
[779] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-01-12 / 12. szám
[780] Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám
[781] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-07-16 / 195. szám
Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-08-16 / 226. szám
[782] Nemzet, 2. évfolyam, 1883-08-17 / 226. szám
[783] Nemzet, 2. évfolyam, 1883-08-16 / 225. szám
[784] Fővárosi Lapok 1883-12-20 / 297. szám
[785] Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-12-21 / 292. szám

nagyhírű parancsnoka volt.[786] A hajóraj Lissa, Ferdinand Max és Tegethoff páncélos hajókból és három korvettből áll. Megérkezése az egész városban mozgalmat idézett elő.[787]

„Fiume, jan. 4. Zichy Ágost gróf kormányzó tegnap d. u. 1 órakor viszonozta Pittner ellentengernagy látogatását. A fogadás a „Lissa“ páncélos hajón történt, mely a parancsnok zászlóját hordja. A kormányzó távoztával a szokásos diszlövések innen adattak. A hajóraj tiszteletére gróf Zichy kormányzó által adott diszebéden részt vettek: István Károly főherceg és sorhajóhadnagy, ki Pólából a Tegethoff vértezett hajón jött át, továbbá Lobkovitzky tábornok, Pauer ellentengernagy, ki épen itt időzik, Pichler, a tengerészeti akadémia új parancsnoka, továbbá a hatóságok és testületek főnökei.”[788]

1884.02.28-án Nápolyból Genova felé hajózott az SMS Tegetthoffal együtt.[789]

1884.05.13-i hír: „Fiumében vasárnap, a »Lissa« nevű páncélos hajón, az elhunyt királyné lelki üdvéért nagymise volt, a melyen a főhercegi család több tagja, gróf Zichy Ágost kormányzó és neje is jelen voltak; a város requieme pénteken lesz a székesegyházban. —„[790] A gyászmise Habsburg V. Ferdinánd magyar és cseh király, osztrák császár feleségéért, Savoyai Mária Annáért szólt aki május 4-én hunyt el.

1884.05.20-i hír: „Mint Pólóból jelentik, az ottani arzenálban minden elkészült arra, hogy június 1-én, pünkösd vasárnapján megkezdhessék a hajóraj összpontosítását. Ez lesz az első hajóraj-összpontosítás Ausztria-Magyarországban és sok fáradtságába került Sternek dr. altengernagynak, míg az arra való költségeket összeszedhette a budget keretének átlépése nélkül. Részt vesz az összpontosításban négy vértes kazemata-hajó („Tegetthof,“ „Lissa,“ „Kaiser,“ „Prinz Eugen“), két vértes fregatt (Ferdinand Max“ és „Habsburg“), hat torpedó-naszád ő felségének „Kaiserin Elisabeth“ nevű kerekes gőzhajójával, mint torpedó-anya hajóval, mely hajók két hajó-hadosztályból egy hajórajjá (Escadre) egyesítve július közepén kezdik meg a nagy gyakorlatokat, mely alkalommal a modern tengeri hadviselés több taktikai és technikai problémáit fogják megoldani és a legcélszerűbb tengerészeti támadó fegyvereket fogják kipróbálni. E vértes hajóraj gyakorlatainak folytatásakép egy nagy fahajóraj is fog gyakorolni és cirkálni a jóni, közép és tyrrhéni tengerekben. E gyakorlatok szeptember hó elejéig fognak tartani.”[791]

1884.06.23-án flotta Pólából kifutott hadgyakorlatra. 1884.06.24-én Trieszt felé haladva, torpedónaszádok elleni védekezést gyakoroltak, majd befutottak a Muggia-öbölbe. „A flotta, eddigi gyakorlatainak fém pontja volt az a manőver, melyet június 25-én végzett a trieszti öbölben. A hajóraj két hadosztályra szakadt. Az első hadosztály báró Pitner Miksa ellentengernagy parancsnoksága alatt Lissa kazamata-hajóból, továbbá Erzherzog Ferdinand Max és Habsburg pánczéloshajókból állott; a második hadosztály báró Manfroni Móricz ellentengernagy parancsnoksága alatt Tegetthoff, Kaiser Max és Prinz Eugen kazamata-hajókból alakult. Az elsőhöz Kerka ágyúnaszád, a másodikhoz Elisabeth torpedo-szerhajó volt beosztva repetiteur gyanánt. Minden hajót egy-egy torpedónaszád követett…. Június 26-ikán délután két órakor hagyta el a hajóraj Triesztet s a város tengeri frontja előtt elhaladva, Sant- Bartolo irányában a sík tengerre fordult s nemsokára eltűnt a messze láthatár mögött. Polába érkezve első dolga az volt, hogy kőszénkészletét kiegészítse.”[792] A flottagyakorlatot a király is megtekintette.

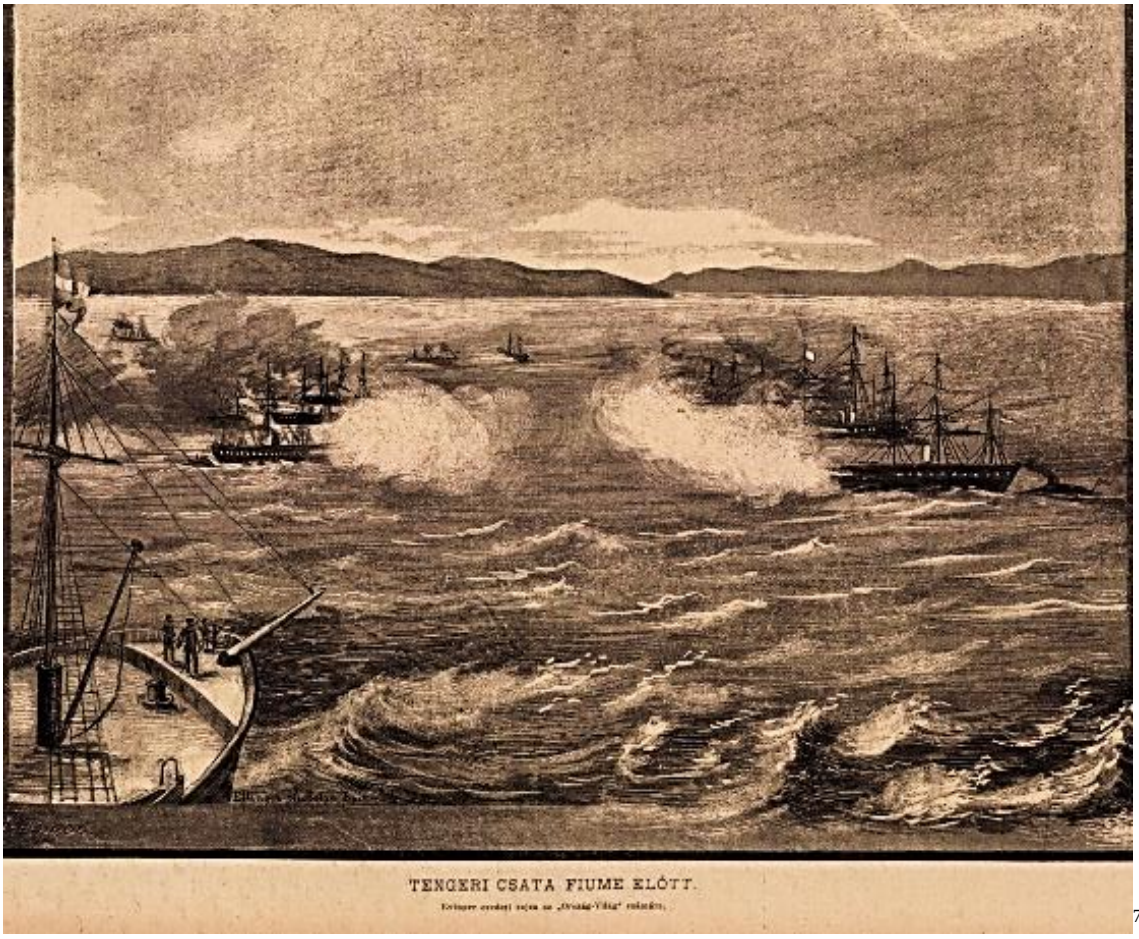
1884.06.30-án Pólában, báró Sterneck ellentengernagy zászlóshajója. A kötelék tagja még az SMS Habsburg és az SMS Ferdinánd Max.[793]

„A polai nagy hajóhadi gyakorlatokra a király nagy kísérettel jövő hó 6-án utazik. Vele megy a trónörökös, Mendel és Popp főhadsegédek, néhány szárnysegéd, Bylandt-Reidht gróf közös

[786] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-12-28 / 356. szám
[787] Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-01-03 / 3. szám
[788] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-01-05 / 5. szám
[789] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1884-02-28
[790] Fővárosi Lapok 1884-05-13 / 113. szám
[791] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-05-20 / 139. szám
[792] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-05 / 184. szám
Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-27 / 176. szám
[793] Das Vaterland, Juli 1884-07-01

hadügyminiszter, Bombelles gróf főudvarmester, Wohlgemuth gróf korvettkapitány stb. Az udvartartás két nappal előbb Pólába megy. A manőverek július hó 7-én veszik kezdetüket s 9-ig tartanak. A flotta parancsnoka Daublenszky Sterneck báró altengernagy leend. Julius 10-én a király szemlét tart a Polában állomásozó ezred fölött, s másnap visszatér Bécsbe. A flotta holnap Trieszt elé vonul s egy manővert visz végbe. E hajósereg hat páncélos gőzösből áll, s legénysége csaknem 2000 embert tesz. Tüzérsége 59 nehéz, 26 könnyű ágyú mellett végzi a szolgálatot. A legnagyobb kaliberű ágyúszörnyek a „Tegethoff" páncélos hajóról tátongnak; ezek 28 centiméteres acél-bronzágyuk, a Krupp-féle rendszer szerint öntettek s képesek egy mértföldnyi távolságból 376 milliméter vastagságú vaspáncélt átfúrni. Ezenkívül részt vesznek a hadgyakorlatban a „Lissa", „Prinz Eugen", „Kaiser Max", „Ferdinand Max", a „Habsburg" nevű páncélos gőzösök. Az ágyukon kívül 85 szórólöveg és revolver ágyú is szerepelni fog a hajók csatatüzében."[794] A hadgyakorlatról részletes és kimerítő leírás jelent meg az Ország-Világ, 5. évfolyam, 1884-07-26 / 30. számában.

1884.07.07-én Pólában „….a király kocsira ült ezután s elhajtatott a Verudella erődhöz, megtekintve ott a hydraulikus szivattyúkkal mozgatott pánczélos tornyot s néhányszor meg is fordíttatá. Ovinában gyakorlatokat tartottak, melyekkel különösen meg volt elégedve a király. Innen Scoglio Pietrohoz hajtatott a diszes társaság. Villául sebességgel dolgoztak a matrózok a különböző hajókon s alig indult el a diszcsónak a part mellől, a matrózsereg zajos hurráh kiállásokban tört ki. A Miramar, Lissa és Triest hajók zenekarai a himnuszt játszották."[795]



[796]

1884.07.08-án Fazana: A Király ő Felsége és Rezső trónörökös ma reggel kíséreteikkel a »Tegetthoff« és »Prinz Eugen« kazamáta hajókat szemlélték meg s azután a »Lissa« kazamáta-hajóra szálltak mire a

[794] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-25 / 174. szám
[795] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-08 / 187. szám
[796] Ország-Világ, 5. évfolyam, 1884-07-26 / 30. szám

hajóraj nyílt tengeren taktikai gyakorlatokat végzett.[797] „Nemsokára azután, hogy az uralkodó és a tengerészeti főparancsnok helyet foglalt a Lissa fedélzetén, a hajóhad zárt „oszlopot formált ”, a zászlót vivő Lissa vezetése mellett oda hagyta Fasana kikötőjét. Délben horgonyt vetett a hajóhad Fasana kikötőjében, hol a király elhagyta a Lissát s rászállott a Miramar yachtra.”[798]
1884.07.13-én a flotta főparancsnoka (Friedrich von Pöck báró) tartózkodott a hajó fedélzetén.[799]
1884.07.16-án Pittner ellentengernaggyal a fedélzetén Triesztben volt, mint az első divízió zászlóshajója.[800]

1884.09.02-án tartalékban állt Pólában.[801]

1885.
A hajót 1885.03.27-én felkereste Habsburg Rudolf trónörökös.

„Az idei flottagyakorlatok. A hajóhad ez idén is megtartja gyakorlatait, mégpedig a tavalyi módozatok mellett. Az evégből fölszerelt gyakorló hajóraj május elseje óta szolgálatban van s a következőkép van összeállítva: az első hadosztályban van Lissa kazamata-hajó, mint Pitner báró ellentengernagy zászlóshajója s ezenkívül hozzá tartoznak a Habsburg és Erzherzog Ferdinand Max nevű hajók. A második hadosztályt alkotja: a Prinz Eugen kazamata-hajó, mint Szanu báró parancsnok zászlóshajója a Kaiser Max nevű hajóval együtt. A harmadik hadosztály hat számozott torpedónaszádból áll, melyhez a Kaiserin -Elisabeth torpedó-anyahajó sorakozik. A parancsnok jeleit a Lussin nevű torpedóhajó fogja ismételni. Az egyesített hajóhad főparancsnoka Sterneck báró altengernagy lesz, ki már június elsején elutazik Pólába.”[802]

1885.05.03-i hír: A hadgyakorlatokban a nagyobb hadihajók mind részt vesznek, a „Lissa“ kazematthajót kivéve, amelynek a gépe javítás alatt van. A „Lissa“ helyett az admirálhajó valószínűleg a „Habsburg“ fregatt lesz.[803]

1885.05.23-i hír: „A tengerészeti hadgyakorlatok máj. 1-én megkezdődtek azzal, hogy az abban résztvevő hajók teljes fölszereléssel szolgálatba léptek. Az I. hadosztály a »Lissa« casematahajóból, mely Pittner báró ellentengernagy hajója, a »Habsburg« pánczélos fregattéból és az »Erzherzog Ferdinand Max«-ból. A második hadosztályhoz tartoznak a »Prinz Eugen«, mely Spaun báró hajója, és a »Kaiser Max«. A harmadik hajóhad hat torpedónaszádból áll, melyhez a naszádok főhajója a »Kaiserin Elisabeth« csatlakozik. A hajóraj fölött, mint már említik, Sternegg báró tengernagy fog parancsnokolni,..”[804] Ezek szerint sikerült megjavítani az SMS Lissa-t.

A Lissa részt vett a júniusi flottagyakorlaton, mint a páncélos század zászlóshajója. Ekkor azt szimulálták Lissa vizein, hogy torpedónaszádok támadnak páncélos hajókra.

1885.06.09-én Trieszt közelében Maximilian Daublebsky von Sterneck rangidős parancsnok vezetésével a Lissa mint zászlóshajó, több mint 10 órás hadgyakorlaton volt, majd másnap szintén gyakorlatoztak a hajók.[805]

1885-ben ismét átfegyverezték. Ekkor torpedócsöveket kapott, valamint fő lövegeit új, gyorstüzelő ágyúkra cserélték ki.

[797] Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-07-09 / 188. szám
[798] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-10 / 189. szám
[799] Neue Freie Presse, Juli 1884-07-23
[800] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-16 / 195. szám
[801] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám
[802] Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-05-22 / 140. szám
[803] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-05-03 / 121. szám
[804] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-05-23 / 978. szám
[805] Neue Freie Presse, Juni 1885-06-10

1886.
Ebben az évben még az aktív flotta része,[806] de ekkor már a hajó lecserélésén gondolkodtak.[807] Pótlására végül a Kaiser Franz Joseph I. cirkáló épült meg la 1890-ben állt hadrendbe.[808]

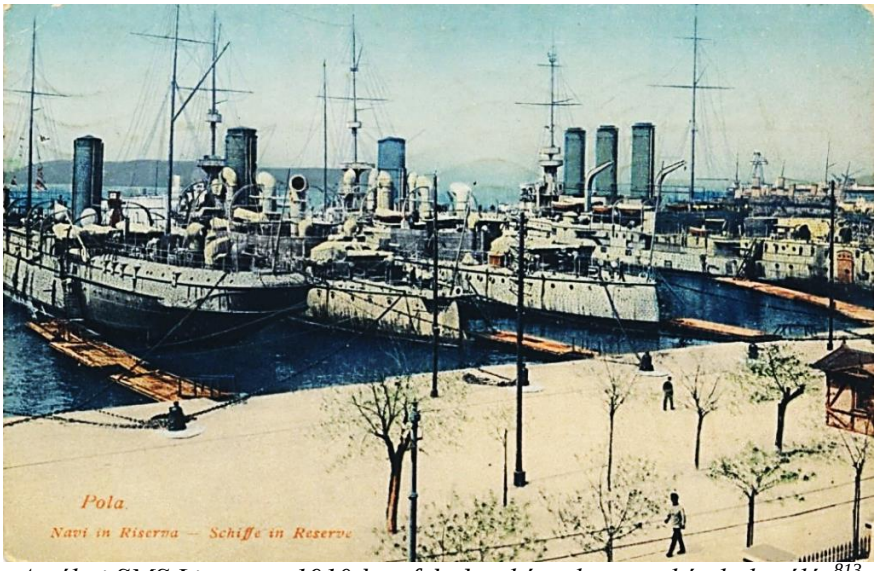
1886.08.02-i hír: „E szerint a hajóraj új beosztása a következőképen történt meg: I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg" és „Ferdinand Max" kazamatahajók. Tegetthoff, Custozza, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d'Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg pánczélos fregattok…."[809]

1886.11.18-i hír: „Sturm is azt hiszi, hogy újabb hajóépítkezéseknél pénzügyi és technikai okokból lassú tempót kell követni, egyébiránt elismeri, hogy a tengerészeti kormányzat mérséklettel járt el. Kérdi, hogy a Lissa hadihajó mért soroltatik a használaton kívüliekbe, midőn 1884-ben még a legkitűnőbbnek mondatott és a gyakorlatoknál mint admirálhajó szerepelt."[810]

1886.11.18-i hír szintén: „A VI. czim C. alczim 3. tételénél (Pótkazánok 121,000 frt) Dániel Ernő kijelenti, hogy nem látja indokoltnak a »Lissa« hajó kijavítását, mivel maga a »Lissa« nemsokára szolgálatképtelen lesz. Steineck b. tengerészeti főparancsnok kijelenti, hogy ezen pótkazán csak esetlegesen fog a »Lissa« hajónál felhasználtatni és ez okból intézkedett is, hogy a »Tegetthoff« e kazánt felhasználhassa."[811]

1886.12.12-én már egyértelműen a leselejtezése került szóba.[812]

1888.
Ebben az évben kivonták az aktív szolgálatból és a II. tartalék századhoz került.



A néhai SMS Lissa egy 1910-ben feladott képeslapon a kép bal szélén[813]

1892.
1892.11.13-án törölték a flotta kötelékéből.
1893-1895 között lebontották.

Parancsnoka:

[806] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[807] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-05 / 1503. szám
[808] Fővárosi Lapok 1889-05-08 / 125. szám
[809] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[810] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-18 / 1516. szám
[811] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-18 / 1516. szám
[812] Budapesti Közlöny, 20. évfolyam, 1886-12-12 / 284. szám
[813] https://pohlednice.sbiram.cz/s-m-s--lissa--oficialni--postovne-pouzity-pohled--1910/

1871. Ehrensteini és daublebsky Sterneck Miksa báró sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)
1871. Eberan v. Eberhorst sorhajókapitány[814] (utóbb ellentengernagy)
1871. november Alexander Cheran v. Eberhorst sorhajókapitány[815]
1883. Ritter Kamil sorhajókapitány
1884. Kronawetter Károly sorhajókapitány (1884 májusától ellentengernagy)
1884 Moriz Freiher Manfroni sorhajókapitány[816]
1885. Gramich sorhajókapitány[817]
Admirálisok:
1871. Alois von Pokorny ellentengernagy.
1883. budahegyi Pauer János ellentengernagy
1883 Anton Ritter von Wiplinger báró ellentengernagy
1884. báró Pitner (Pittner) Miksa ellentengernagy
1884. Maximilian Daublebsky von Sterneck (Sterneck Miksa) ellentengernagy
1884. Friedrich von Pöck báró ellentengernagy
1885. báró Pitner ellentengernagy[818]

[814] Neue Freie Presse, November 1871-11-01
Neues Fremden-Blatt, November 1871-11-01
[815] Neue Freie Presse, November 1871-11-01
[816] Wiener Allgemeine Zeitung, April 1884-04-26
[817] Die Presse, Mai 1885-05-29
[818] Die Presse, Mai 1885-05-29

Erzherzog Albrecht kazamatahajó 1872-1950

SMS Erzherzog Albrecht kazamatahajó

(Utóbb 1908-tól **Feuerspeier**, majd 1920-tól az olasz flottában **Buttafuoco**, majd ***GM 64***)

Névelőzménye az 1852-ben megépül a *Erzherzog Albrecht* osztrák páncélozott pattantyús hajó.

Vízkiszorítása: 5980 (5940) hosszú tonna (6080 tonna) üresen
6679,52 tonna teljesen felszerelve
Hossza:
egyenesek között: 86,92 m
vízvonalon: 87,87 m (288 láb 3 hüvelyk)
legnagyobb hossza: 89,69 m (294 láb 3 hüvelyk)
legnagyobb hossza más forrásban 91,65 m
Szélessége: 17,14 m (56 láb 3 hüvelyk) a vízvonalon
Az alsó lőrések vízvonal feletti magassága: 2,96 m
Merülése: 6,72 m (22 láb) (legnagyobb merülése 7,43 m)
Merülési változás: 1 cm merülés 12,16 tonna

Meghajtása: 1 db egy egyszeres tágulású, vízszintes (fekvő), 2 hengeres gőzgép
Átmérője 2,41 m, lökethosszúsága 1,22 m.
(A motort a Stabilimento Tecnico Triestino gyártotta.)
6 db kofferkazán, 26 tűztérrel A füstöt egy kéményen vezették el.
(Van, ahol 7-8 kazánról írnak.)
Watt volt az első, aki 1766-ban a kazánt a géptől különválasztotta. E kazántípust alakjánál fogva scoerkazánnak nevezték. A XIX. század elején a kofferkazánokat nagyobb futófelület elérése céljából belső tűzesővel szerelték fel.[819]
1 db két szárnyú, balra forgó Griffith hajócsavar, 6,324 m (20,75 láb) átmérőjű
3 árboc, Szkúner vagy bark vitorlázat.

Üzemanyaga: 467,9 hosszú tonna (475,4 tonna) szén

Teljesítménye: 3969 LE (2960 kW)
(Más forrásban 4641 LE)

Sebessége: 12,84 csomó (23,78 km/h)
Az 1874.10.27/28-án végrehajtott sebességpróbák során 13,38 csomós (24,78 km/h) sebességet ért el 3025 kW teljesítmény mellett, 65-ös fordulatszámnál.

Hatótávolsága: 2300 tmf /10 csomó 500 tonna szénnel
1472 tmf teljes sebességgel
Személyzet:
1875-ben: 481 fő.
1877-ben: 543 (540) fő.
1880-ban: 543 fő.
1907-ben 129 fő.

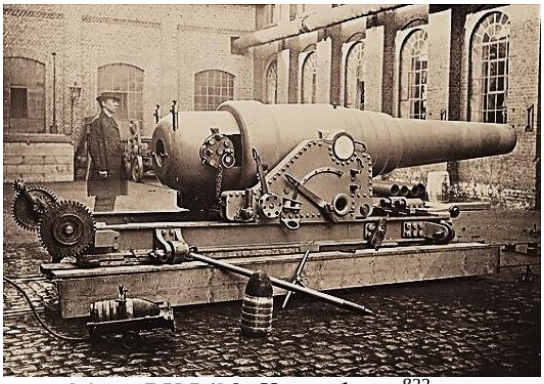
Páncélzata: **Övpáncél** 203 mm (8 hüvelyk) kovácsoltvas lemez, ami alá 10 hüvelyk (254 mm) vastag

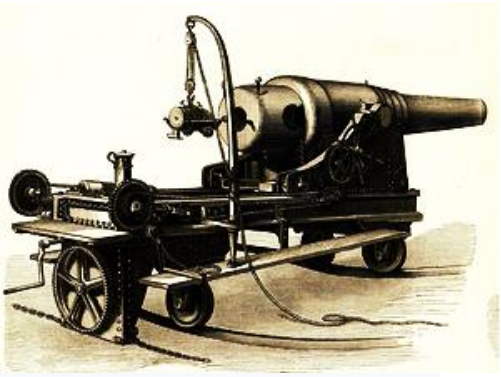
[819] Technikai fejlődésünk története 1867-1927 (Budapest, 1928) Gépészet

teak fát (tikfát) tettek. (Van, ahol ide 203 mm-es teak fát írnak alátétnek.)
Kazamata 177 mm (7 hüvelyk kovácsoltvas lemez, ami alá 8 hüvelyk (203 mm) vastag teak fát (tikfát) tettek.[820] (Van, ahol ide is 254 mm-es teak fát írnak alátétnek.)
A keresztirányú válaszfalak a kazamata két végén 126 mm (5 hüvelyk).
Fedélzet 37 mm

(A teakfa eredeti előfordulási területe India, Indonézia, Banglades, Malajzia, Mianmar, ahol a legnagyobb teakfa erdők találhatók; a világállomány fele ezekben az országban található, előfordul még Pakisztánban, Sri Lankán, Észak Thaiföldön és Laoszban. Telepítették Afrikába és a Karibi-térségbe. Anyaga értékes keményfa. Igen kedvelik, mert tartós és vízhatlan.)[821]

Fegyverzete 1874-ben:
8 db 24 cm-es (9,4 hüvelyk) RK L/22 (KL) vagy 20-as kaliberű, hátultöltős C24-es Krupp's Essen Works ágyú
(Lövegei az SMS Lissa-hoz hasonlóan, kétszintes kazamata lövegállásba kerültek. Szintenként 4-4 löveg volt felállítva, így 4 ágyú lőhetett előre vagy oldalra, és 2 ágyú lőhetett hátrafelé. Van, ahol ezt a löveget 24-es kaliberűnek írják.)
A 20-as kaliberű fegyver adatai: Tömege 14 500 kg (máshol 14,86 tonna), závárzat súly: 640 kg, lövegbölcső súly: 6,71 t, hossza 4,708 m, kaliber 235,4 mm, ami 9 porosz hüvelyk, vízszintes csúszóék, lövedék kezdősebessége 431 m/s, 96-pdr egy körülbelül 300 font (125 kg) súlyú hengeres lövedék.
1 porosz hüvelyk (a Zoll) 26,154 mm. A lőszer, amit a 24 cm-es KL/20 ki tudott lőni: 24 cm-es gránát C/69 aptirt; 24 cm-es gránát L/2,7; 24 cm Hartgussgranate (kemény, ólomborítású gránát) C/69 aptirt; és 24 cm-es acélgránát. Az acélgránát 132 kg és 5 kg lőpor kell hozzá. Kilövőtöltet 34,5 kg. A lövegcsövet két külső lövegcső erősíti meg. Így, ez egy felépített ágyúcső. Ezt az angol Armstrong cégtől vették át a poroszok. A felépített lövegcső sokkal nagyobb nyomást bír ki, mint a sima lövegcső. Cső élettartalma kb. 670 lövés. A lövedék átlövi a 9 hüvelykes páncélt. Hatékony lőtáv 7 000 m körül.


24 cm RK L/20 Krupp löveg[822]


24 cm RK L/22 Krupp löveg

A 22-es kaliberű fegyver adatai: Tömege 15 500 kg, hossza 5, 230 m, kaliber 235,4 mm, ami 9 porosz hüvelyk, vízszintes csúszóék, lövedék kezdősebessége 458 m/s, 96-pdr egy körülbelül 300 font (125 kg) súlyú hengeres lövedék. 1 porosz hüvelyk (a Zoll) 26,154 mm. Csőemelés 204 cm volt. A kocsi a fegyvert 20 fokra tudta emelni, és 6 fokig lehajtani. Lőszere azonos a 20-as kaliberű lövegével.[823]
Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása című munkájában 22-es kaliberű fegyverről írt. Viszont a 22-es kaliberű löveg partvédő löveg volt, amit a poroszok hajókon nem használtak. Ettől még a Monarchia telepíthetett ilyeneket hajókra.)
(Máshol a löveghez ezeket az adatokat adják meg: lövegcső súlya 14,86 tonna, závár súlya 640 kg (ez a 22-es kaliberű ágyúra utal), lövegbölcső súlya 6,71 tonna, lövedék súlya 132,5 kg, kilövőtöltet súlya 34,5 kg.[824])

---

[820] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-albrecht/
[821] https://hu.wikipedia.org/wiki/Teakfa
[822] https://en.wikipedia.org/wiki/24_cm_K_L/20
[823] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) https://en.wikipedia.org/wiki/24_cm_RK_L/22
[824] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

6 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) 22-es kaliberű hátultöltős Krupp ágyú
(Máshol 6 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) L/24-es Uchatius löveg szerepel)
2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) L/15-ös kaliberű hátultöltős Krupp ágyú (csónak ágyú)
(Máshol 2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) L/45-ös kaliberű hátultöltős csónak ágyú szerepel)
A csónak ágyúkat a partraszálló egységek vitték magukkal a szárazföldi ütközetekhez. Egy ágyút 10 katona gyorsan és könnyedén tudott vontatni még terepen is.
290 db karabély, 88 db revolver, 105 db kard
1882-ben fegyverzetét kiegészítették:
5 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) Hotchkiss gyorstüzelő (revolver) ágyú
4 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) 35-ös kaliberű Hotchkiss gyorstüzelő ágyú
2 db 25 mm-es szórólöveg
4 db 35 cm-es (14 hüvelyk) vízvonal feletti torpedóvető cső (egy az orrba, egy a tatba, és 2 db került oldalra.)
Fegyverzete 1892-ben:
8 db 24 cm-es (9,4 hüvelyk) 20-as kaliberű, hátultöltős C24-es Krupp's Essen Works ágyú
6 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) 22-es kaliberű hátultöltős Krupp ágyú
2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) 15-ös kaliberű hátultöltős Krupp ágyú
2 db 1,1 cm-es (2,59 hüvelyk) 16-os kaliberű L18-as löveg
5 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) Hotchkiss gyorstüzelő (revolver) ágyú
4 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) 35-ös kaliberű Hotchkiss gyorstüzelő ágyú
10 db 25 mm-es Nordenfeldt RF
4 db 35 cm-es (14 hüvelyk) torpedóvető cső[825]

Csónakok: 1 db első osztályú gőz bárka, 1 db első osztályú gőz kutter, 1 db első osztályú vitorlás bárka, 1 db első osztályú pinasse, 2 db első osztályú vitorlás csónak, 2 db másodosztályú vitorlás csónak, 1 db első osztályú mentőcsónak, 1 db másodosztályú Gigg, 2 db 6 evezős Jollboot, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik.[826]
(Ugyan így van felszerelve az SMS Custoza is csónakokkal.)

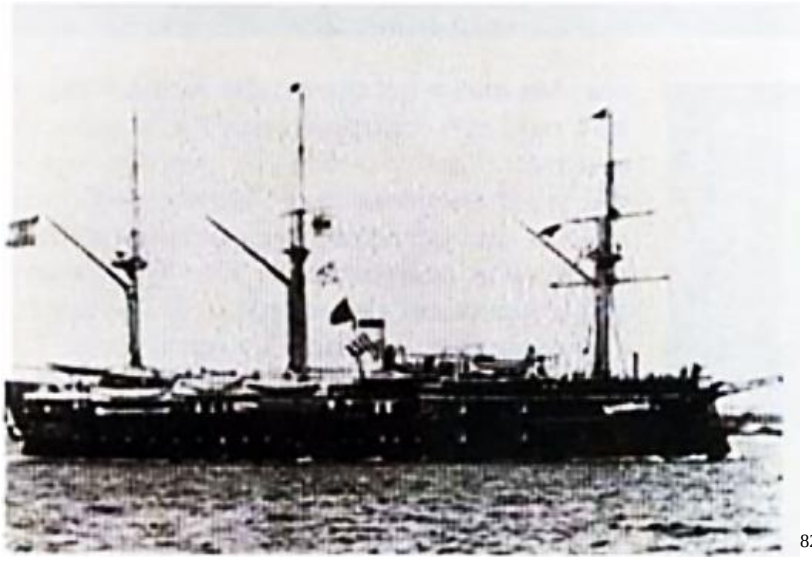
Egyebek:
5 db Admiralitás típusú horgony: 4267 kg, 4334 kg, 920 kg, 388 kg, 272 kg.
2 db Martin típusú horgony: 3078 kg, 3119 kg.

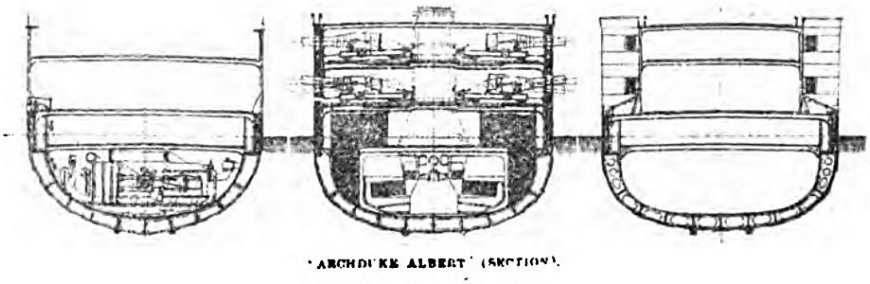
Épült: Navale Adriatico Trieste – San Marco
Tervezte: Josef von Romako
1869. 01. 20-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.
A hajó gerincének a lefektetése: 1869. november
Építés kezdete: 1870.06.01.
Vízrebocsátás: 1872.04.24.
Elkészült: 1874.06.16
Hadrendbe állt: 1874. június[827]
Fegyverzete a Pólai haditengerészeti arzenálba volt letétbe helyezve az építés alatt.
Iskolahajó Feuerspeier néven 1908-tól.
1920-tól Buttafuoco néven olasz hulk 1950-ig.

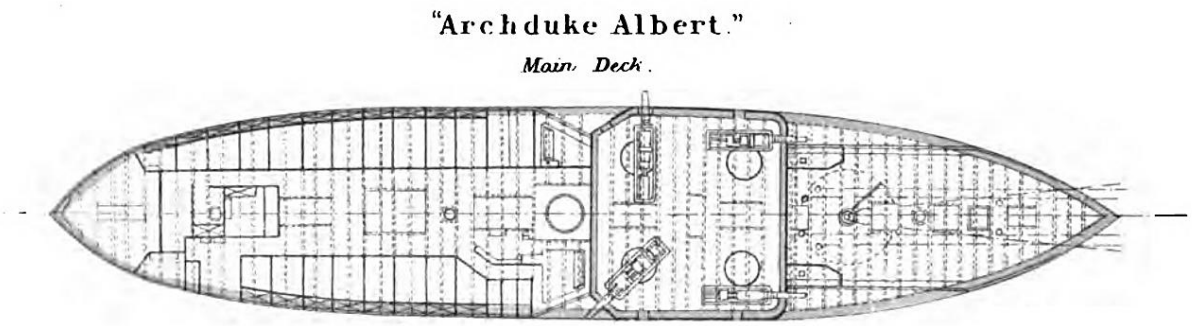
Az Erzherzog Albrecht, a Custoza mintájára épült, de költségvetési megtakarítás miatt, annál kisebb lett. Romako beépítette az 1866-os Lissai-csata tanulságait , és úgy döntött, hogy az új hajónak előnyben kell részesítenie a nehéz páncélzatot és a tüzelési képességet, hogy hatékonyan tudjon támadni a kosával.
Ez kompromisszumokat követelt a fegyverek számában és a hajó gépezetének teljesítményében. A fegyverek elhelyezése terén, Romako ugyan azt a megoldást választotta, mint amit az SMS Lissa esetén

[825] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-albrecht/
[826] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[827] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Albrecht

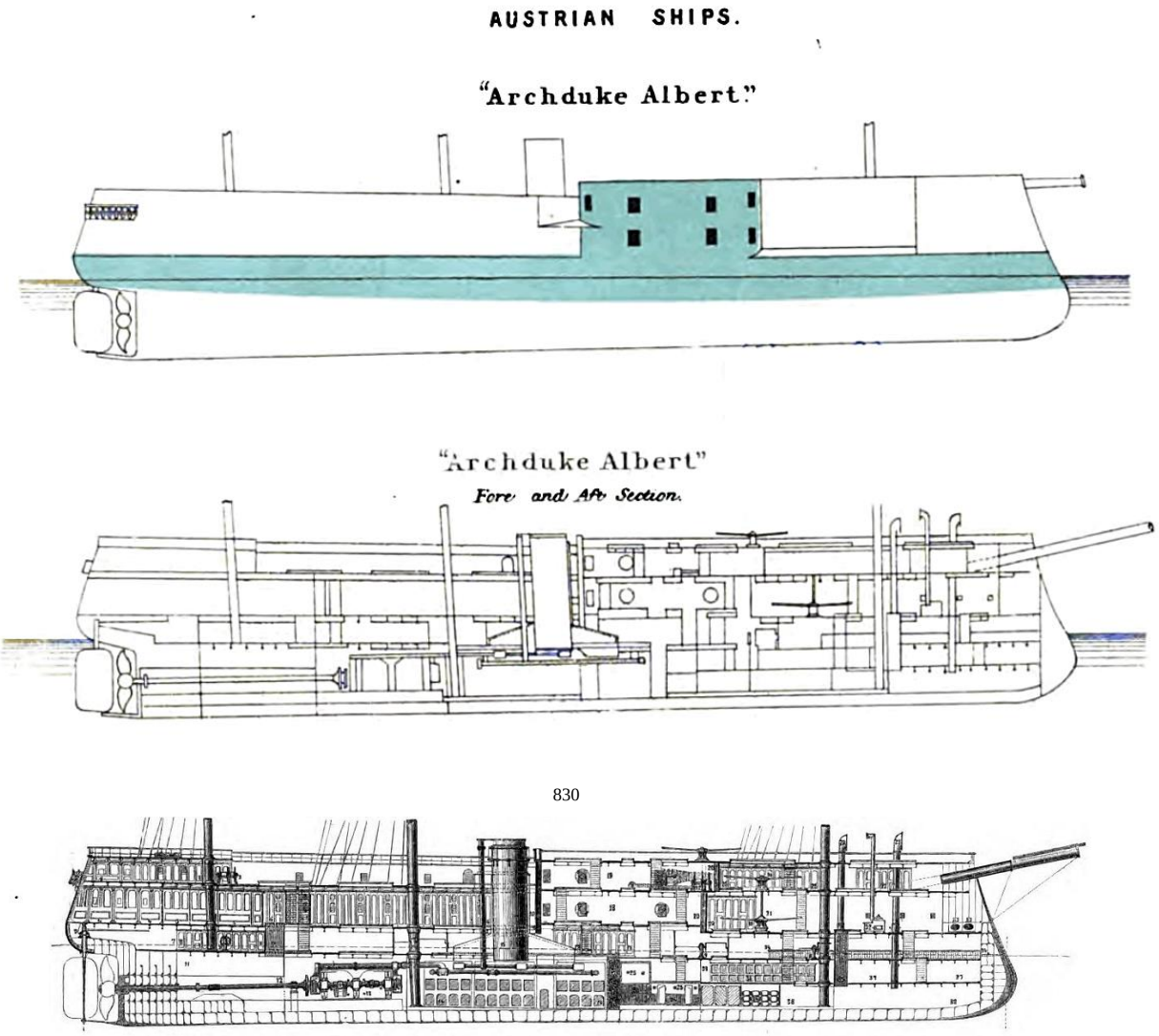
használt. A Lissa-tól eltérően, itt nem csak a hajógerinc és a bordák készültek fémből, hanem a teljes hajótest. A tervet végül Tegetthoff admirális hagyta jóvá.
Conway All the World's Fighting Ships című könyve szerint ő volt a második vasból készült hajó, amelyet az osztrák-magyar flotta számára építettek, de RF Scheltema de Heere történész azt jelzi, hogy vasból és fából készült hajótesttel rendelkezett. Én elfogadom, hogy teljesen vasból épült. Így vitatom, hogy eredetileg fából épült volna és csak utólag kapott volna fém bevonatot.[828]
Romako az előárboc mögé egy kis parancsnoki hidat tervezett. A hajót eredetileg felszerelték vitorlázattal, de ezt utóbb eltávolították róla.


829





828 https://www.facebook.com/club.delbuttafuocostorico.7/posts/la-regia-nave-buttafuoco-era-un-velieroil-simbolo-del-club-del-buttafuoco-storic/2304511279627201/
829 https://www.facebook.com/club.delbuttafuocostorico.7/posts/la-regia-nave-buttafuoco-era-un-velieroil-simbolo-del-club-del-buttafuoco-storic/2304511279627201/



830

Az 1869-ben vízre bocsátott Lissa volt az utolsó faszerkezetű pánczélos hajó a közös haditengerészetben. A Kaisernek 1871-ben elkészült újjáépítésével pedig átalában az utolsó faszerkezetű csatahajó áll előttünk. A Custozzának és Erzherzog Albrechtnek faszerkezettel már készen álló tervrajzait vasszerkezet számára változtatták át. Két gyönyörű kivitelű mintája (1/12 természetes nagyságban) ezen hajóknak keresztmetszetben igen tanulságos módon mutatta a különbséget a fa- és a vas-építésmód között, míg a fényképek az említett két hajónak külsejét ábrázolták. A Custozzának egy tömb fél mintája volt látható, melyen jól lehetett látni a víz alatti részek vonalait. Ezen, valamint a testvér Erzherzog Albrecht hajónál utoljára hódoltak azon rendszernek, mely a főágyúkat két egymás fölött lévő fedélzeten helyezte el. Az ezáltal létrejött célfelület magassága, valamint a szükségelt pánczél súlya okozták, hogy több hasonló hajót nem építettek. A hetvenes években még három kis kazamata hajó épült, pótlásául a három fa pánczélos fregátának (Kaiser Max, Don Juan d' Austria és Prinz Eugen).[831]

1871.

A hajó befejezését jelentősen késleltette a költségvetési hiány, ami lelassította a páncéllemezek beszerzését a brit gyártóktól. A vaspáncél finanszírozását 1871 januárjában hagyták jóvá.

[830] https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Erzherzog_Albrecht_(ship,_1874)

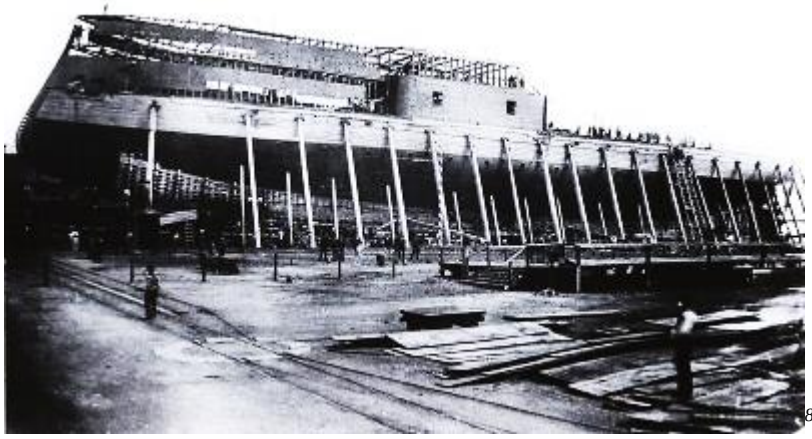
[831] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

1871.06.30-i hír: A bizottság a „Custozza” építésének költségére 100.000-et, az „Albrecht” kazamathajóra, végül 100.000forintot kér.[832]

1872.
A hajót vízrebocsátották 1872.04.24-én a trieszti St. Marco-nál.[833] A vízrebocsátás 42 másodpercet vett igénybe.[834]

1872.10.16-án 450 800 fl (osztrák forint, másképp német gulden)-ot szavaztak meg a befejezésére.[835] A Hon című újság 450 700 Frt-ről írt ugyan erre a célra.[836]

Az 1872-ben elkészült Erzherzog Albrecht szintén 24 cm-es ágyukat kapott (de 1-ső osztályúakat t. i. huszonkét űrméret hosszúakat. Ellenben a Lissa, bár ha már 1869-ben bocsáttatott a vízre, 24 cm-es Krupp-ágyukkal lett felfegyverezve (amelyeket később másodosztályú 24 cm-eseknek neveztek el, mivel hosszuk csakis húsz űrméret (kaliber) volt). hosszúakat). A Castozza (1872.) már huszonkét űrméret hosszú 26 cm-esekkel, sőt a Tegetthoff (1878.) 28 cm-es Krupp-ágyukkal lett felszerelve. A Kaiser Max-féle osztályba tartozó, 1875-77-ben vízre bocsátott három pánczélhajón rövid 21 cm-es ágyukat (mintájuk 1/10 term, nagyságban ki volt állítva), amelyeket később meghosszabbítottak, rendszeresítettek. [837]


[838]

Az épülő hajó

1874.
1874.05.16-i hír: „A VI. czimnél »Erzherzog Albrecht« és »Tegetthoff« kasemat-hajók építésének megkezdésére előirányzott 520.000 frt és 282.000 frt vitát idézett elő, amennyiben a pénzügyi albizottság ezen összegek törlését hozta javaslatba.”[839]
A szavazás során a kiutasítási javaslat szerint az „Erzherzog Albrecht” kazamathajó építésére előirányzott 520 000 forintos összeget elutasították, míg a „Tegetthoff” kazamathajó 282 000 forintos összegét 29 nem szavazattal, 2 ellenében hagyták jóvá.[840]

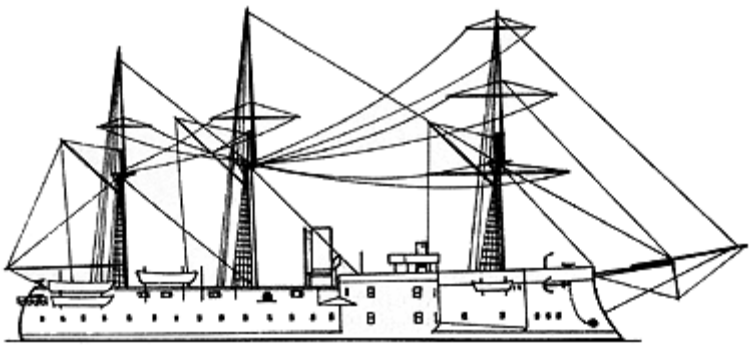
1874.06.04-én megérkezett Triesztbe Schwarz-Senborn báró. A nap folyamán meglátogatta a kikötő épületeit, majd a vaskalapos „Albrechtet”[841]
1874.06.16-án teljesen elkészült.[842] 1874.10.27-én kezdte meg a tengeri próbákat.

---

[832] Die Presse, Juni 1871-06-30
[833] Morgen-Post, April 1872-04-25
[834] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[835] Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 19, nr. 1872-10-16 / nr. 240
[836] A Hon, 10. évfolyam, 1872-10-15 / 238. szám
[837] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[838] https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Erzherzog_Albrecht_(ship,_1874)
[839] Budapesti Közlöny, 8. évfolyam,) 1874-05-16 / 111. szám
[840] Morgen-Post, Mai 1874-05-16
[841] Die Presse, Juni 1874-06-05
[842] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

1874.11.08-i hír: Polából jelentik, hogy az "Erzherzog Albrecht" páncélos fregatt utolsó próbaútja is sikeresen véget ért és a hajó a világ legjobbjai közé tartozik. Az „Albrecht” gépeinek névleges teljesítménye 800 lóerő, hengerátmérője 95 hüvelyk, lökethossza 48 hüvelyk volt, és percenként 70 fordulatot kellett teljesíteniük. A kazánok fűtőfelülete 20 300 négyzetláb, a rostélyfelülete 600 négyzetláb, a kazánokat 30 font nyomásra tervezték. Mivel hatszoros indexelésre volt szükség, a jelzett lóerő 4800 a névleges 800-hoz képest, a tesztvezetés során pedig 6-szoros indexelést sikerült elérni. Az „Albrecht” gépe a tengelyekkel, hajócsavarokkal, vízzel töltött kazánokkal, a kéménnyel, a tartalék alkatrészekkel és szerszámokkal együtt 688 angol tonnát nyom, ami 1814 bécsi font, így minden névleges lóerő 0,835 angol tonnát jelent, minden közvetett lóerő 0,144 angol tonnát. [843] A gépek szerződéses ára 632.000 fl osztrák bankjegyben.[844]

1875.
1875.04.09-én Polában megszemlélte I. Ferencz József király és császár.[845]
Az 1870-es években többnyire 2. kategóriájú tartalékban volt Pólában.



[846]

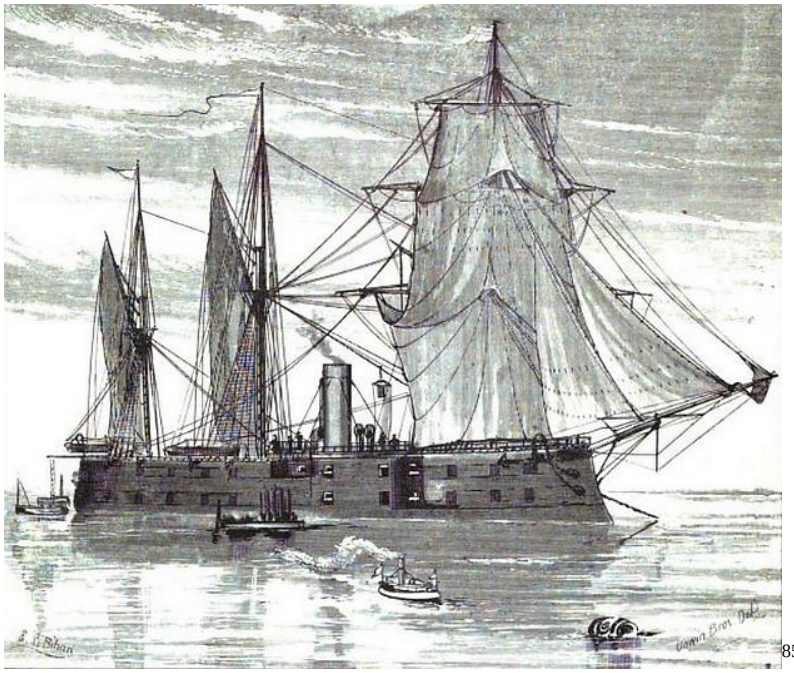
1877.
Ebben az évben módosították a vitorlázatát.[847]
1877.08.30-án Polában a hajót felkereste Rudolf koronaherceg.[848]

1878.
Az osztrák-magyar hadi tengerészet mozgósítása. Pólából írják: Hadi tengerészetünk nagy részének a harmadik tartalékosztályból egyenesen első tartalékba történt áttétele nagy feltűnést keltett itteni körökben. Ez nem egyéb, mint haditengerészetünk mozgósítása. A középtengeri hajórajt képezendő «Don Juan», «Kaiser Max» kazamatta és a «Habsburg» pánczélos hajókon, továbbá a mintegy két héttel ezelőtt szolgálatba helyezett «Castozza» és «Kaiser» kazamatta-hajókon kívül felszerelés alá vették az «Erzherzog Albrecht», «Lissa», «Prinz Eugen», «Ferdinand Max» és «Salamender» pánczélos hajókat is, úgy hogy pánczélos kottánk hét kazamatta hajóból és három pánczélos fregattéból áll, felszerelve a legnagyobb kaliberű 100 ágyúval, melyek közül 48 Armstrong, 52 pedig Krupp-féle. Áthelyeztettek továbbá a harmadosztályú tartalékból az elsőbe a «Radetzky» és «London» fregatták is. E két hajó mindenike 3430 tonna tartalommal, s 600 lóerejű géppel bír és 15 db 15 centiméteres Kruppféle ágyúval van fölszerelve. Szolgálatba állíttattak továbbá a «Donau» és «Fridrich» korvettek, melyek közül az elsőn 13, a másodikn 14 Kruppféle ágyú van. Végül a leszerelt «Narenta» ágyunaszád helyett a «Hum» szereltetett fel, melyen négy ágyú van. Az egész hajóraj összesen 161 nehéz ágyúval fog bírni, s 10 pánczélos, és 5 fahajóból áll. Ezeken kívül az aktív szolgálatban áll az amerikai partokon czirkáló «Dandolo» korvetté 14 ágyúval, továbbá a «Frundsberg» és «Zrínyi» korvettek, melyek. Szaloniki és Smyrna előtt horgonyoznak, s összesen 8 ágyút hordoznak, az «Albatross» ágyú-naszád még Konstantinápoly előtt horgonyoz a «Taurus» kerekes gőzössel együtt, az osztrák-magyar nagykövet rendelkezésére. A harmadik tartalékban levő hajók olyanok, melyek teljesen le vannak szerelve, s nincs

[843] Neues Fremden-Blatt, November 1874-11-08
[844] Die Presse, November 1874-11-17
[845] Grazer Volksblatt, April 1875-04-02
[846] http://battleships.spb.ru/0391/albreht.html
[847] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[848] Neue Freie Presse, August 1877-08-24

rajtok se legénység, se ágyú, a kikötő külön részében vannak eltorlaszolva úgy, hogy meg sem közelíthetők. A második tartalék átmeneti stádium, amidőn a hajót kivontatják a kikötő tágabb részére és ellátják mindazzal, amire szüksége van. Az ágyuk, lőszerkészletek stb. a hajóra vitetnek, s a legénység egy része — a hadi létszámnak egy harmada — szolgálatba lép. Az első tartalékból az aktív szolgálatba való átmenet abból áll, hogy a legénység és tisztikar teljes számára kiegészíttetik, s élelem- és tüzelőszer a hajó rendeltetéséhez képest felrakatik, úgy hogy az első tartalékból minden hajó legfelebb két hét alatt átléphet harczkész állapotba.[849]

1880.
Ebben az évben ismét csökkentették a vitorlafelületét. Ekkor elektromos világítást is kapott.[850]


[851]

1880.11.29-én a hajó felszerelését tervezték.[852]

1881.
1881.01.20-án már aktívan dolgoztak a hajó bevethetővé tételén.[853] A hajót viszont csak április közepére tudják bevethetővé tenni.[854]
1881-ben fegyveres diplomáciában használták fel az SMS Erzherzog Albrecht-et, hogy tiltakozzanak a francia terjeszkedés ellen Tunéziában, és több hétig az észak-afrikai tengerparton lévő La Goulette-ben (Halq al-Wadi) járt.[855]
1881.05.14-én felszerelték, és beosztották a Hajórajhoz.
1881.07.22-én kifutott Gravosa-ból (Ragusa).
1881 07.23-án érintette Meljinét, majd Levante felé indult.
1881.07.29. – 1881.09.03. Syra-ban volt.
1881.09.07-én érintette Korfut.
1881.10.13-án kifutott Gravosából (Ragusa).
1881.10.15-17. Málta.

[849] Háború-Krónika, 1877-1878) 1878 / 1878 / 59. szám
[850] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[851] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Albrecht
[852] Wiener Allgemeine Zeitung, November 1880-11-29
[853] Neue Freie Presse, Januar 1881-01-10
[854] Grazer Volksblatt, März 1881-03-18
[855] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-albrecht/

1881.10.19. – 1881.12.18. -szerintem korábban november 18-án elhagyta a tuniszi vizeket, mert jelenlétét a sajtó máshová jelzi - Goletta (Goulette), Tunézia, ahol a francia megszállás miatt zavargások törtek ki.
A sajtó szerint 1881.10.18-án futott be a tunéziai Goletta kikötőjébe, Manfroni báró parancsnoksága alatt. A hajón van 14 ágyú, 4 géppuska (mitrailleuse, 2 torpedóállás és 500 tengerész. A hajó a Monarchia állampolgárainak védelmére érkezett a tuniszi vizekre. A hajót felkereste a tuniszi bég.[856]
1881.11.26. Kumbor (Montenegró) a sajtó szerint.
1881.12. 22-én megérkezett Polába. [857] (Ha tényleg vissza ment Polába, akkor hamar fordult is vissza Cattaróba, mert 1882 január végén már a térségben volt.)

„Páris, május 12. Konstantinápolyi hírek szerint a szultán lemondott arról, hogy külön missziót és csapatokat küldjön Tuniszba; csupán két kisebb hajó megy Goulettebe, a török katonák pedig Tripoliszba mennek."[858] Egy spanyol pánczélos hajó Goulettebe érkezett.[859]
Franciaország belenyugodott Ciprus angol meghódításába, a brit kormány hozzájárult, hogy Tunézia francia fennhatóság alá kerüljön. Franciaország 1880-ban támadott, és Tunézia 1881. május 12-én francia protektorátus lett.[860] 1881. júliusában Stax városa fellázadt a francia megszállás ellen Tunéziában.[861] Tunézia és Tunisz korábban az Oszmán Birodalom részét képezte.

A Krivoscsei zendülés. Castelnuovo, 1881.11.26. (Er. táv.) „Az „Erzherzog Albrecht" és „Laudon" kazamatahajók ma megérkeztek és Kumbornál (Montenegró) horgonyt vetettek. Herczegovinából annak a híre érkezik, hogy ott katonák és fölkelő csapatok közt összeütközések történtek."[862]

1880 és 1893 között számos alkalommal modernizálták, további kis kaliberű torpedóelhárító ágyúkat, valamint egy 14 hüvelykes torpedócsövekből álló kvartettet kapott, miközben a műszakilag is megújították. **Vízhatlan válaszfalakat kapott a biztonság érdekében, valamint egy elektromos rendszert a világításhoz és a kommunikációhoz – ez két dolog nem létezett, amikor 1868-ban megtervezték.[863]**

1882.
1882. január 10.-én egy erős fölkelő csoport az uloki csendőrkaszárnyát rohanta meg, amelyben Radakovic Miklós őrmester 30 órán keresztül sikeresen védekezett s aztán a létrejött egyezség szerint szabadon elvonulhatott embereivel együtt. A boszniai felkelés a katonai sorozás bevezetése miatt robbant ki.[864]
1882 januárjában Cattaróban volt és egy helyi lázadás leverésében vett részt, a Laudon fregatt és több kisebb hajóval együtt. Januárba a Risano-öbölbe futottak be, az ott tartózkodó szárazföldi csapatok támogatására. A Parancsnokság megbízásából a fényszóróival bevilágította a terepet, hogy megakadályozza az esetleges támadásokat. Kumborban, majd Zelenikában állomásozott. [865]
Castelnuovoból a következőket jelentik: 1882.01.27-én „reggel 9 és fél órakor az „Erzherzog Albrecht" páncélhajó az öbölben manőviírozott s néhány ágyúlövést tett. Erre a meglinei magaslatokon néhány száz fölkelő jelent meg s órák hosszáig ott táborozott, mire a sorhajó Zljeb falu irányában két bombát vetett föl. A lövésekre a fölkelők sietve elmenekültek."[866]

---

[856] Die Presse, Oktober 1881-10-26
[857] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[858] Függetlenség, 2. évfolyam, 1881-05-13 / 131. szám
[859] Ellenőr, 13. évfolyam, 1881-05-13 / 239. szám
[860] https://hu.wikipedia.org/wiki/Tun%C3%A9zia
[861] https://www.meisterdrucke.hu/fineart-nyomatok/Frederic-de-Haenen/926090/Tun%C3%A9zia,-1881.-j%C3%BAlius:-A-francia-csapatok-elfoglalt%C3%A1k-Stax-v%C3%A1ros%C3%A1t,-miut%C3%A1n-a-lakoss%C3%A1g-fell%C3%A1zadt-Tun%C3%A9zia-francia-protektor%C3%A1tusa-ellen.-De-Haenen-metszete.-Az-egyik-%E2%80%9EThe-Illustrous-World%E2%80%9D-1270.-sz%C3%A1m,-j%C3%BAlius-30.html
[862] Függetlenség, 2. évfolyam, 1881-11-27 / 327. szám
[863] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-albrecht/
[864] https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Banlaky-banlaky-jozsef-a-magyar-nemzet-hadtortenelme-2/22-i-ferenc-jozsef-haborui-az-184849-evi-magyar-szabadsagharcot-kiveve-1848-1882-6E9C/k-az-1882-evi-hercegovinai-delboszniai-es-dalmaciai-folkeles-773A/
[865] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[866] Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-02-05 / 36. szám

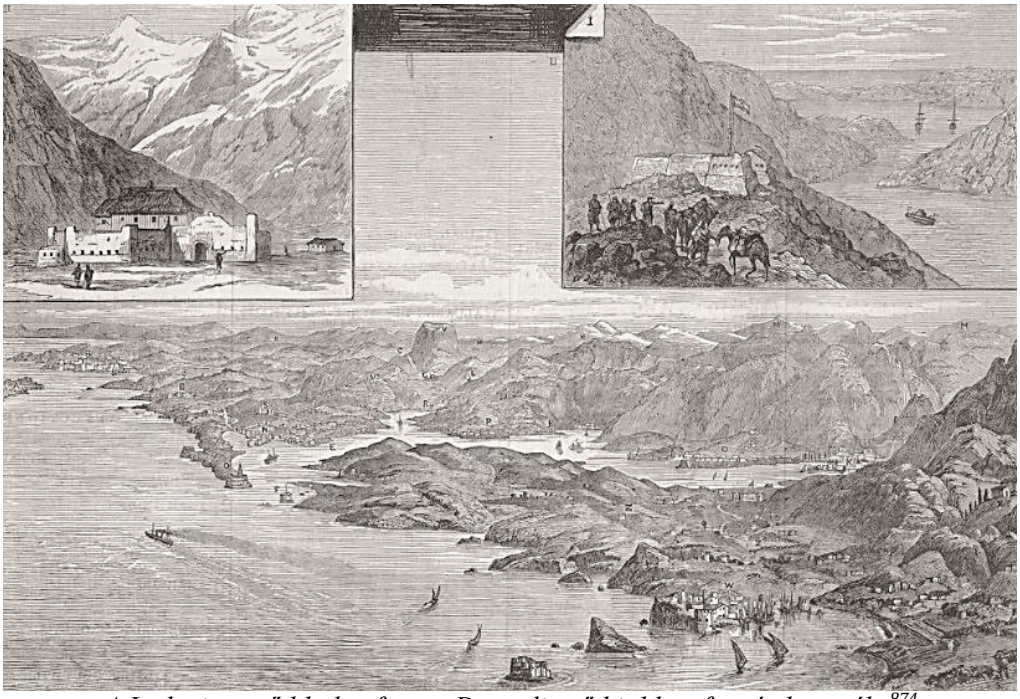
Lőtte 1882.02.03-án a Castelnuovo melletti Mandurirent péntek délelőtt. Az ágyútűz több száz felkelőt üldözött el a hegyekbe.[867] 1882.02.04-én Megline közelében horgonyzott.[868]

Még ugyanazon napon éjfélkor az Albrecht kazamatahajó parancsot kapott a Landon fregattról, ahol az admirális tartózkodott, hogy azonnal húzza fel a horgonyokat és hajnali 2 órakkor Wipplinger ellentengernaggyal a fedélzetén kifutott Castelnuovo-ból. Másnap reggel fél nyolckor (1882.02.10-én pénteken) a Risano-öbölbe (Montenegró) vetett horgonyt. Itt a 9 cm-es lövegeivel azonnal tüzet nyitott a Ledenice erődre és a falura. Összesen 16 lövést adott le. Ezek kiváló pontossággal találtak. A tüzelés addig tartott, míg a támadó gyalogság az erőd közelébe nem érkezett.[869] A támadást az Albrechten kívül még négy kisebb hadihajó támogatta tüzével.[870]

1882.02.18-án fényszórói világították meg s Strep falu feletti dombot a Risano-öbölből, így segítve a szárazföldi erők éjszakai manőverét. [871]

1882 márciusáig a hajók lőtték a Cattaró közelében lévő Bokelj-nél a lázadók állásait.[872]

1882.03.21-i hír: Az Übli elfoglalásakor elfogott tíz lázadót a vaskalapos "Albrechten" vitték Risanóba (Riszan a Cattarói-öbölben).[873]



A Ledenice erőd balra fent, a Dragalj erőd jobbra fent és környéke[874]

1882.04.16-i hír: A Polában érkezett jelentés szerint az „Erzherzog Albrecht" kazamathajó egyik csónakja a szárazföldről a hajóhoz tartva felborult, és a legénységből csak egy ember tudta megmenteni magát. [875] A balesetett az erős hullámzás okozhatta.[876]
Ebben az évben a hajónak magyar legénysége is volt.[877]

---

[867] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1882-02-05
[868] Neue Freie Presse, Februar 1882-02-04
[869] Neue Freie Presse, April 1882-04-14
[870] Neue Freie Presse, Februar 1882-02-17
[871] Prager Abendblatt, Februar 1882-02-28
[872] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-albrecht/
[873] Mährisches Tagblatt, März 1882-03-21
[874] https://archive.org/details/montenegro-ft-dragalj-panorama-fort-ledenice-antique-print-1882-244687-p
[875] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1882-04-16
[876] Prager Tagblatt, April 1882-04-16
[877] Pester Lloyd, August Jahrgang 29, nr. 1882-08-04 / nr. 213

1882.05.15-i hír szerint *Moriz Ritter Manfroni v. Manfort sorhajókapitány uralkodói elismerésben részesült a boszniai harcok alatt mutatott teljesítményéért.*[878]

1882.06.09-én Polába rendelték javításra.

1882.06.23-i hír szerint az **egyiptomi Alexandriába** indult.[879]

1882.08.01-én Triesztben tartózkodott az osztrák-magyar kiállítás megnyitása alkalmából, és éjszakára a hajón díszkivilágítást szereltek fel.
1882.08.02-án a hajót Triesztben, megszemlélte Karl Ludwig főherceg. A főherceget Trieszt előtti hajóútra vitte, majd kikötött Muggiában.[880] Este bál volt a hajón. A hajót színes lámpasorokkal díszítették ki. A hajót teljesen átalakították bálteremmé. Szőnyegekkel borították a hajót, ruhatárakat és büféket alakítottak ki. A falakat kardok és zászlók borították. Sok virág került a hajóra. Strauss, Ziehrer, Fahrbach vidám dallamait játszotta a zenekar. A bálon Trieszt előkelőségei vettek részt. Az estélyt tűzijáték zárta le.[881] A bál a trieszti kiállításhoz köthető.[882] A kiállítás alatt a hajó zenekara játszott esténként.[883] Ezen kívül a hajó díszsortüzet is lőtt 1882.08.17-én.[884] Triesztet 1882.08.20-án hagyhatta el.[885]

1882.09.18-án a I. Ferenc József király és császár megszemlélte a hajót Triesztben, a Medusa kereskedelmi hajó vízrebocsátása után.[886]
1882.09.19-én Triesztben egy kadét sikertelen öngyilkosságot kísérelt meg a hajó fedélzetén.[887]
1882.10.02-án torpedóvetési gyakorlatot hajtott végre a Fasana-csatornában.
1882.11.05-én Lissa vizein hajózott.
1882.11.25-én befutott Polába.
1882.12.01-én Pola kikötőjébe futott be.[888]
1882.12.05-én kiszabadította a Zára-csatornában partra futott Andreas Hofer kereskedelmi hajót.
1882.12.09-én Polába érkezett kazánjavításra.
1882.12.12-én az „Erzherzog Albrecht" kazamatahajó a Lloyodan Opfer „Nil" segítségére sietett, majd horgonyt vetettek Zara kikötőjében.[889]
1882.12.21-én kifutott Polából Dalmácia felé.

1884.
1884.02.22-i hír: Pólában az „Erzherzog Albrecht" kazamathajó fedélzetén egy bécsi cég által telepített elektromos belső világítással kísérleteket végeztek, amelyek teljesen sikeresek voltak. Az egész helyiséget megvilágító 200 izzó áramát egy nagy dinamós gép szolgáltatja, Siemens dob induktorral.[890] A gép kilenc atmoszférájú nyomással működik, amelyet két függőleges hengeres kazán állít elő.[891]
1885.
1885-ben torpedófegyverzetet kapott. [892]

1887.
1887-ben gyorstüzelő lövegekkel szerelték fel.

---

[878] Die Presse, Mai 1882-05-15
[879] Neue Freie Presse, Juni 1882-06-23
[880] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1882-08-12 https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[881] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1882-08-18
[882] Wiener Allgemeine Zeitung, August 1882-08-01
[883] Wiener Allgemeine Zeitung, August 1882-08-11
[884] Die Presse, August 1882-08-18
[885] Die Presse, August 1882-08-17
[886] Die Presse, September 1882-09-19
[887] Linzer Tages-Post, September 1882-09-20
[888] Die Presse, Dezember 1882-12-01
[889] Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 29, nr. 1882-12-13 / nr. 343
[890] Prager Abendblatt, Februar 1884-02-22
[891] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1884-02-28
[892] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

Ekkor már kezdik elöregedett hajónak tekinteni.[893]

1887-ben flottamanővereken és lőgyakorlatokon vett részt.

1887.05.07 –1887.07.26-a között, a Nyári Hajóraj tagja, illetve a Hajóraj 2. Divíziójának zászlóshajója volt.
1887.05.08-i hír: „(Hajóhadunk gyakorlatai.) A király ma adott engedélyt egy nagy gyakorlati hajóhadosztály felállítására, mely 9 én megkezdi gyakorlatait. A hadosztályt a következő hajókból állítják össze: Tegetthoff, Custozza és Erzherzog Albrecht kazamatahajók, Panther, Leopard és Lussin cirkálóhajók, 18 torpedónaszád, Elisabeth és Pola gőzösök, Sansego szerhajó s a Greif és Phantasie jelgőzösök. Június havában a torpedóhajók helyébe Don Juan, Kaiser Max és Prinz Eugen kazamatahajók lépnek a hajóosztályba."[894]

Horthy Miklóst az utóvizsga letétele után, 1886. október 7-én sorolták be 2. osztályú tengerészkadétként az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének tisztikarába. Ezt követően, két éven keresztül tartott a kadétok behajózása, amely előfeltétele volt az 1. osztályú tengerészkadéttá történő kinevezéshez. Ez alatt a két év alatt, amely a tengerésztiszti vizsgára való felkészülést segítette elő, hat hajón (Radetzky, Erzherzog Albrecht, Laudon, Hum, Don Juan de Austria, Prinz Eugen, Laudon) teljesített szolgálatot.[895]

1887.07.04-én a császár megtekintette a Pola előtti Hajóraj gyakorlatát. 1887.07.05-én a császár a hajón tartózkodott. Éjszaka torpedónaszádok gyakorolták a hajó elleni támadást. [896]

1888.
1888.04.11-i hír: „Mint Triestből a »P. Lloyd«-nak távírják, e hó vége felé hét hadihajóból álló hajórajat fognak fölszerelni és összeállítani hadgyakorlatok tartása czéljából. E hajók: az »Custozza«, »Tegetthoff«, »Lissa«, »Habsburg«, »Kaiser Max«, és »Don Juan d'Ausztria«, vagy »Erzherzog Albrecht« és »Prinz Eugen.«"[897]

„Egy nyári gyakorló raj indult útra, mely következő hajókból állott: Erzherzog Albrecht, Tegetthoff, Custozza páncélos hajók, Lussin torpedóhajó és hat torpedónaszád, továbbá egy szállítóhajó. Ehhez járult még egy torpedó-flotilla, mégpedig egy avizo-hajó, két torpedó cirkáló hajó, egyegy torpedó-járhajó, tizenkét torpedó-naszád és egy ágyúnaszád."[898]

1888-ban kicserélték a kazánjait. [899]

1889.
1889.04.08. – 1889.06.13-között Hermann Freiherr von Spaun ellentengernagy zászlóshajója a Nyári Gyakorló Hajóraj kötelékében
1889.04.20-án Triesztből Polába vitte Ottó főherceget és Maria Josefa főhercegnőt.[900]
1889.05.19-én szentmisét tartottak a fedélzetén.
1889.05.30-i hír: „A hajóraj Fiumében. A osztrák-magyar hajóraj öt páncélos hajója, »Prinz Eugen,« »Kaiser Max,« »Don Juan,« »Erzherzog Albrecht« és »Custozza« horgonyt vetettek a fiumei kikötőben. Tegnap reggel gyakorlatokat végeztek a tengeröbölben. Este a város rendezett tiszteletükre ünnepélyt a népkertben. Spaun ellentengernagy is megérkezett a hajórajjal, mig báró Sterneck tengernagy előttük jött a »Greif« yachttal."[901]

---

[893] Die Presse, April 1887-04-21
[894] Budapesti Hirlap, 7. évfolyam, 1887-05-08 / 126. szám
[895] TURBUCZ DÁVID: „MI TAGADÁS, NEM TARTOZTAM A SZORGALMAS TANULÓK KÖZÉ"
Horthy Miklós a fiumei Haditengerészeti Akadémián: TÖRTÉNELMI SZEMLE, LXI. ÉVFOLYAM, 2019/1. szám
[896] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[897] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-04-11 / 2018. szám
[898] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám
[899] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[900] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[901] Fővárosi Lapok 1889-05-30 / 147. szám

1889.06.13. – 1889.07.21. között a hajóraj Johann Hinke kommodore parancsnoksága alatt volt.
1889. júniusában a flotta kiképzési gyakorlatán zászlóshajó volt. A kötelék hajói: Erzherzog Albrecht, Custoza, Tegetthoff, Kaiser Max, Prinz Eugen, Don Juan d'Austria.

1889.06.27-ém Lissa vizein volt, ahol felavatták az 1866. 07. 20-i lissai csatában elesettek újonnan felállított sírboltját.

„Fiume, jul. 3. (O. É.) Az »Erzherzog Albrecht« pánczélos hajó ma délelőtt a fiumei révben horgonyt vetett. Egy torpedó-naszád is érkezett ide."[902]

1890.
1890.06.05-i Hír: „A cs. és kir. hadi tengerészet 1891. rendes szükségletében a VI. czim. C alczim 4-ik tétele alatt egy új, 6,400 lóerejű gép beszerzésére O F. »Tegetthoff« hajója számára és a megfelelő átalakítási munkálatokra a hajótesten a 820,000 frtnyi öszszes igénylésből első részlet gyanánt 300,000 frtnyi összeg kéretett és ezen szükséglet indokolásában az előirányzat 125. lapján előadatott, hogy az új gép beszerzése új kazánok beszerzését is feltételezi, ennek folytán O F. »Tegetthoff« hajójának meglevő kilencz pótkazánja közül négy darab O F. »Radetzky« hajóján, a többi öt darab pedig O F. »Laudon« vagy »Erzherzog Albrecht« hajóin nyerhet alkalmazást."[903]

Ekkor a kapitánya sorhajókapitányi rangban van.[904]
A hajó tartalék állományba kerölt.

1891.
1891.12.16-i hír: Az «Erzherzog Albrecht» kazemathajón pótkazánjaira 87 000 Frt-t szavaztak meg.[905]

1892-1893-ban a polai Arzenálban átalakították, és vízmentes rekeszeket építettek a hajótestbe.[906]

1897.
1897.08.18-án Pólában volt az SMS Zenta cirkáló vízrebocsátásánál.[907]

„A »Custozza< és az »Erzherzog Albrecht< hajóknak, ha harczi értékük csekély is, még sem helyeselhetjük még kiselejtezésüket, mert ez által pótlásuk válna, szükségessé mely ismét 10—12 millió forint újabb terhet róna az államra, amelyek pedig tekintettel a pénzügyi viszonyokra, csaknem elviselhetetlenek lennének."[908]

1898.
Ebben az évben már a pótlásán gondolkodtak. Ekkorra elavult a Custoza, a Don Juan d'Austria, a Kaiser Max és a Prinz Eugen is.[909]

1889.
1889.04.08 – 1889.06.13. Hermann Freiherr von Spaun ellentengernagy zászlóshajója a Nyári Gyakorló Hajóraj kötelékében.
1889.04.20-án Triesztből Polába vitte Ottó főherceget és Maria Josefa főhercegnőt.
1889.05.19-én szentmisét tartottak a hajón.
1889.06.13 - 07.21. A hajóraj parancsnoki hajója, Johann Hinke kommodore (sorhajókapitány) parancsnoksága alatt.
1889.06.27. Lissa vizein volt. Felavatták az 1866.07.20-i lissai csatában elesettek újonnan felállított sírboltját.

---

[902] Nemzet, 8. évfolyam, 1889-07-03 / 2457. szám
[903] Nemzet, 9. évfolyam, 1890-06-05 / 2790. szám
[904] Die Presse, April 1890-04-02
[905] Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-12-16 / 287. szám
[906] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[907] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-08-20 / 231. szám
[908] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám
[909] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-04-04 / 94. szám

1890-től tartalékállományban volt.
1892-1893-ban a polai Arzenálban átalakították, és vízmentes rekeszeket építettek a hajótestbe.

1901.
„Ma már teljesen elavult «Prinz Eugen», «Kaiser Max», «Don Juan d'Austria», «Erzherzog Albrecht» és «Custozza» helyébe, amelyeket csatába vinni többé nem lehet, mivel bármely modern csatahajó, mint a milyenek háború esetében partunk megtámadására küldetnének, kevés percz alatt a tenger fenekére süllyesztené azokat."[910]

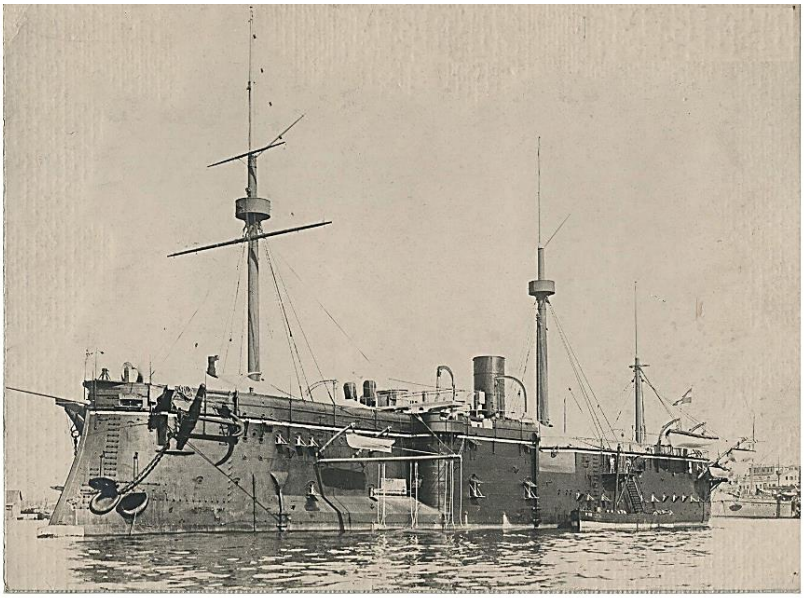
1902.
A hajó kiselejtezését ez évben is szorgalmazták.[911]

1904.
„..ha elfogadjuk, hogy a magyar-osztrák flotta 1875-iki állománya mellett megfelelt akkori feladatának 7500 főnyi legénységgel, akkor az időközben beállt változások révén 15.000 főnyi létszámra volna szüksége, hogy 30 év előtti viszonylagos erejében megmaradhasson. Ámde a haditengerészetet Prokrusztesz-ágykép szorító védőerőtörvénynél fogva csak 7500 emberrel rendelkezhetik. Mert hogy csak egy körülményt említsek, míg a Kaiser, Albrecht, Kusztozza stb. páncélosoknak, egyszerű szerkezetűek lévén, csak egy hajtó gőzgépre és néhány szivattyúra volt szükségük, az ezeket helyettesítő mostani páncélosoknak kezeléséhez több kell 70 gépnél. Minthogy tehát a beállott legénységi hiány veszedelmes helyzetbe sodorta haditengerészetünket s ezen okvetetlenül segíteni kellett, három évvel ezelőtt megállapodás jött létre, hogy új védőerőtörvény alkotásáig a közös hadsereg engedjen át évenkint 750 újoncot a haditengerészetnek. A most beállított 750 ember a harmadik ily jutalék, melylyel a létszám 9750 főre emeltetett.[912] Későbbi leszereléséhez tehát nagyban hozzájárult a flotta krónikus létszámhiánya.

1904.11.16-án a Cattarói-öbölbe, Kumborba helyezték, mint állomáshajót. Helyét viszont csak decemberben foglalta el.

1904.12.08-i hír: „Cattaróból jelentik, hogy az «Erzherzog Albrecht» hadihajó a napokban odaérkezett s ott mint állandó gőzhajó fog szolgálatot teljesíteni. Megbízást kapott a hajó parancsnoka, hogy legénységet is vegyen fel, akik az erődítési munkálatoknál fognak dolgozni. Azonkívül azokat a csapatokat is a hajóra rendelik, melyek a partütegek, az élelmiszerek védelmére és a torpedószertár felügyeletére voltak kirendelve."[913]

[910] Magyarország, 8. évfolyam, 1901-01-24 / 21. szám
[911] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1902-10-03
[912] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-31 / 150. szám
[913] Hazánk, 11. évfolyam, 1904-12-08 / 291. szám

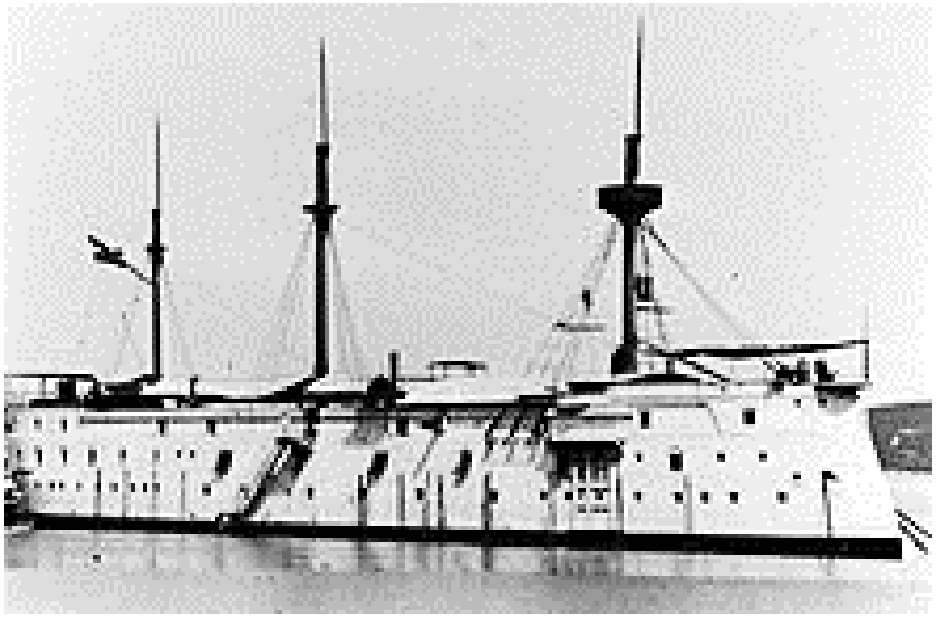


Osztrák gőzölős SMS Erzherzog Albrecht tengeri kosával 1892 előtt 914

1908.
1908.03.31: „végül az „Erzherzog Albrecht“ kazamathajó jelenlegi használatából, a különleges célokra rendelt hajók kategóriájából a kiselejtezettek osztályába helyezendő.”[915]

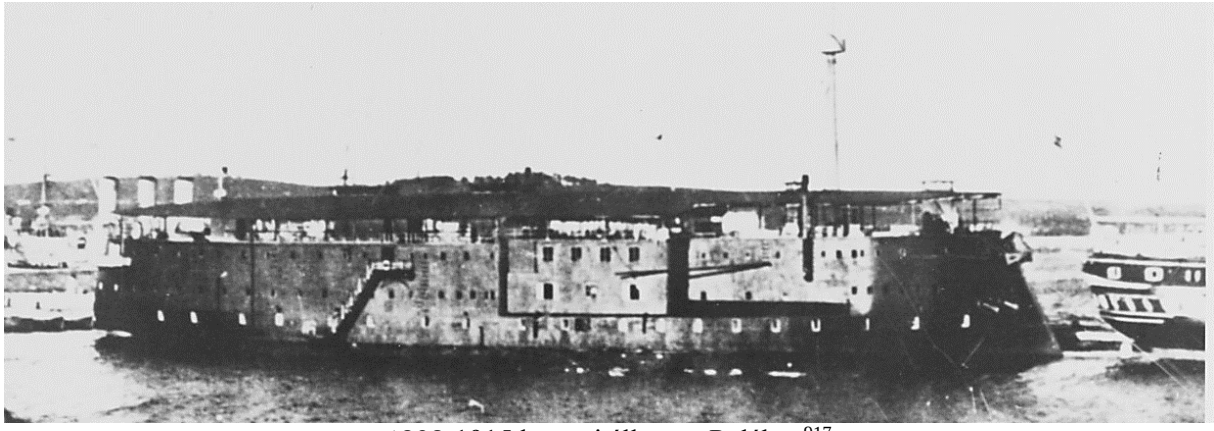
1908 májusában átalakították és FEUERSPEIER néven a polai Tüzér Iskola lakóhajója lett.

1908.06.17-i hír: „Pólából jelentik: Az Erzherzog Albert hadihajó Cattaróból a központi hadikikötőbe érkezett, ahol teljesen le fogják szerelni.”[916]

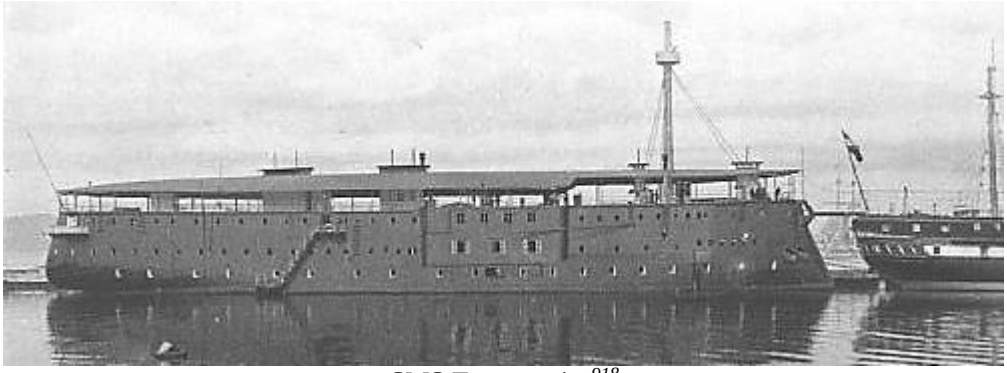


Már mint SMS Feuerspeier

[914]https://laststandonzombieisland.com/2020/02/26/warship-wednesday-feb-26-2020-the-everlasting-albrecht-marsch/austrian-steam-ironclad-sms-erzherzog-albrecht-with-its-naval-ram-prior-to-1892/
[915] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-04-17 / 94. szám
[916] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-06-17 / 145. szám



1908-1915 közötti állapota Polában[917]



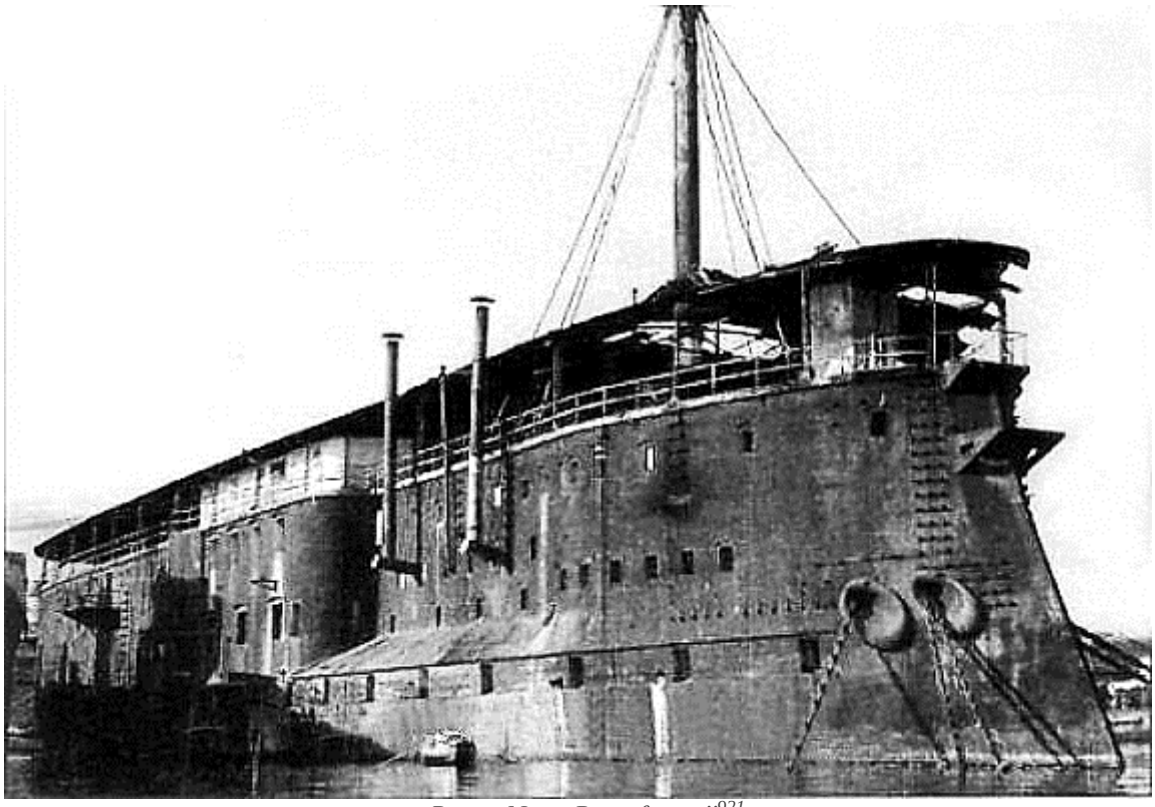
SMS Feuerspeier[918]

919

1912-ben tüzérségi iskolahajó.[920]

[917] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-feuerspeier/
[918] https://www.kriegsmarine.lima-city.de/hulks.htm
[919] https://www.naviearmatori.net/eng/foto-227805-4.html
[920] Grazer Volksblatt, September 1912-09-20

1915 októberétől laktanyahajója az Adrián működő német tengeralattjárók legénységének.
1918/20-tól a Sant-Germain-en-Laye-i szerződés értelmében az olasz flotta Buttafuoco nevű hulkja, majd GM64 nevű egysége lett 1955-ig.

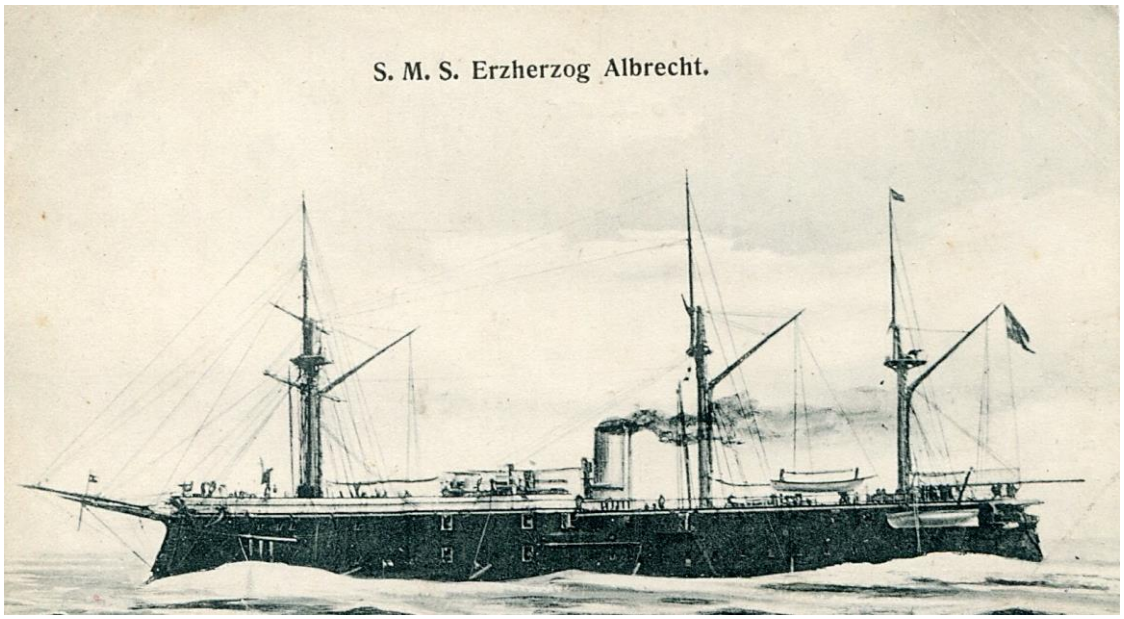


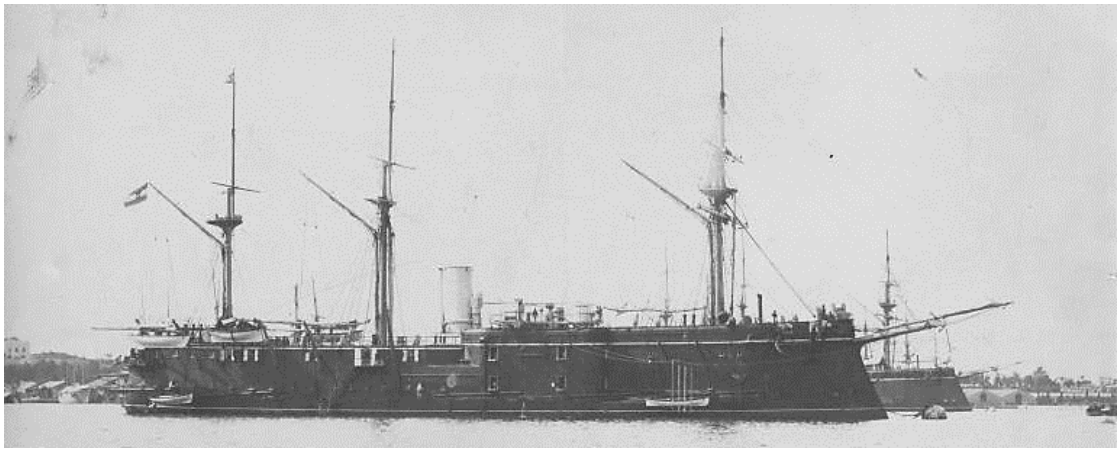
„Regia Nave Buttafuoco”[921]

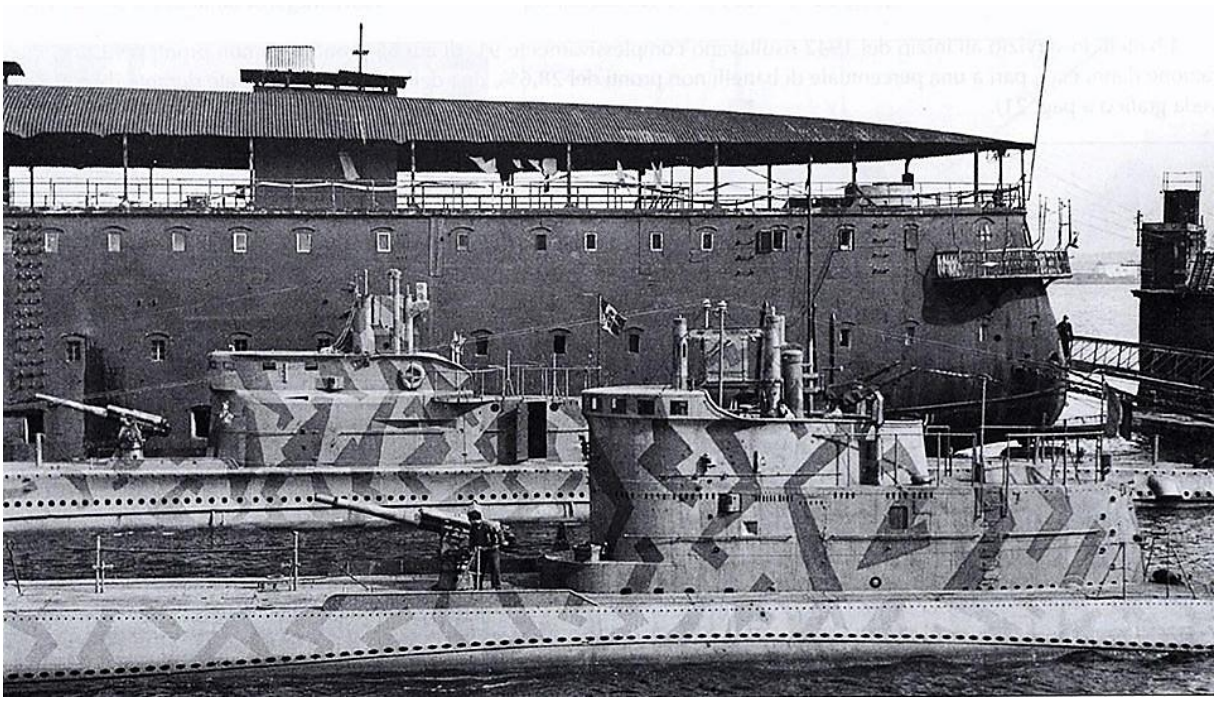
A hajó nevének legendája: Állítólag a második olasz szabadságharc idején (1859) a birodalmi királyi haditengerészet mintegy negyven tengerésze érkezett Stradellába, azzal a feladattal, hogy segítsék a hídépítőket az osztrák-magyar csapatoknak a Pó-n való átkelléshez. Eleinte azt hitték, hogy eltűnésüket a piemontiakkal, vagy a határvidéken nagy számban tartózkodó csempészekkel vívott tűzharc okozta. Ezért az Osztrák-Magyar vezérkar úgy döntött, hogy megkezdi az eltűnt katonák felkutatást. Ezért, lovas huszár egységeket küldtek Stradella környékére. Valójában egészségesen, de teljesen ittasan találták őket egy Canneto-Castana melletti pincében, amelynek hordójára ez volt írva; „Buttafuoco bor”, amit az osztrákok „Feuerspeier”-nek fordítottak.
1872-ben a Birodalmi Haditengerészet vízre bocsátotta az Erzherzog Albrecht kazamata hajót, amelyet harminc évnyi szolgálat után, 1908. március 31-énkiképző hajóvá minősítettek át. Állítólag ennek a kiváló bornak az emlékére átnevezték Feuerspeier-re. 1920-ban Olaszországba került, és Tarantóba vitték, ahol a „Buttafuoco Királyi Hajó” nevet kapta. Itt továbbra is laktanyahajóként használták a IV. csoport tengeralattjáróinak legénységének elhelyezésére. Később a GM64 jelölést kapta. 1947-ben még a tarantói arzenálban volt, ahol végül 1955-ben, bő 83 évvel az indulás után lebontották.[922]

[921] https://www.lavocedelmarinaio.com/2014/12/la-leggenda-del-feuerspeier-buttafuoco/
[922] https://www.lavocedelmarinaio.com/2014/12/la-leggenda-del-feuerspeier-buttafuoco/

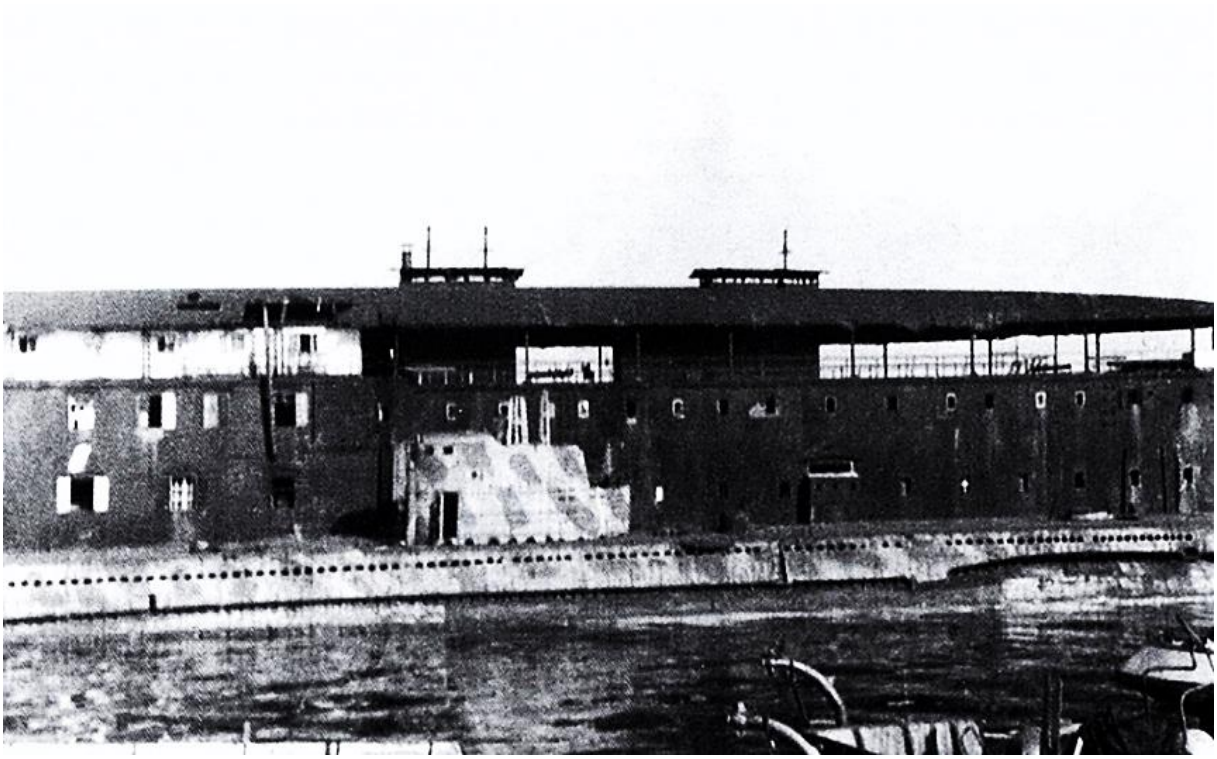
A hajó 1874-1892 között



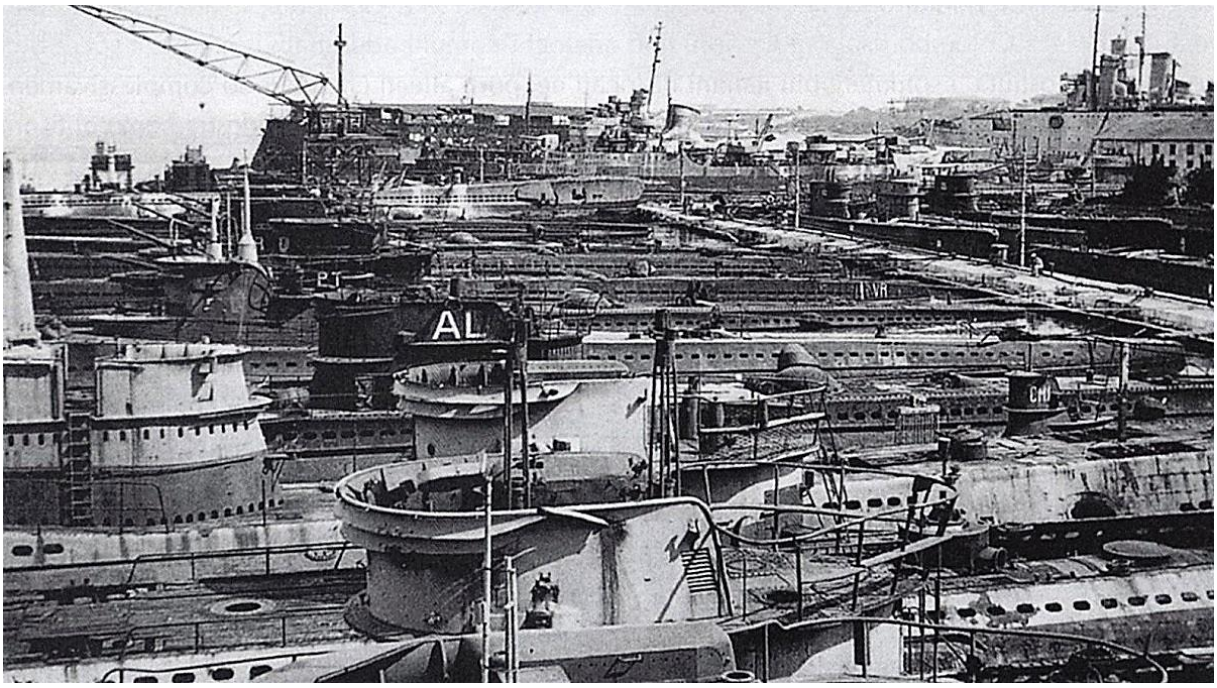




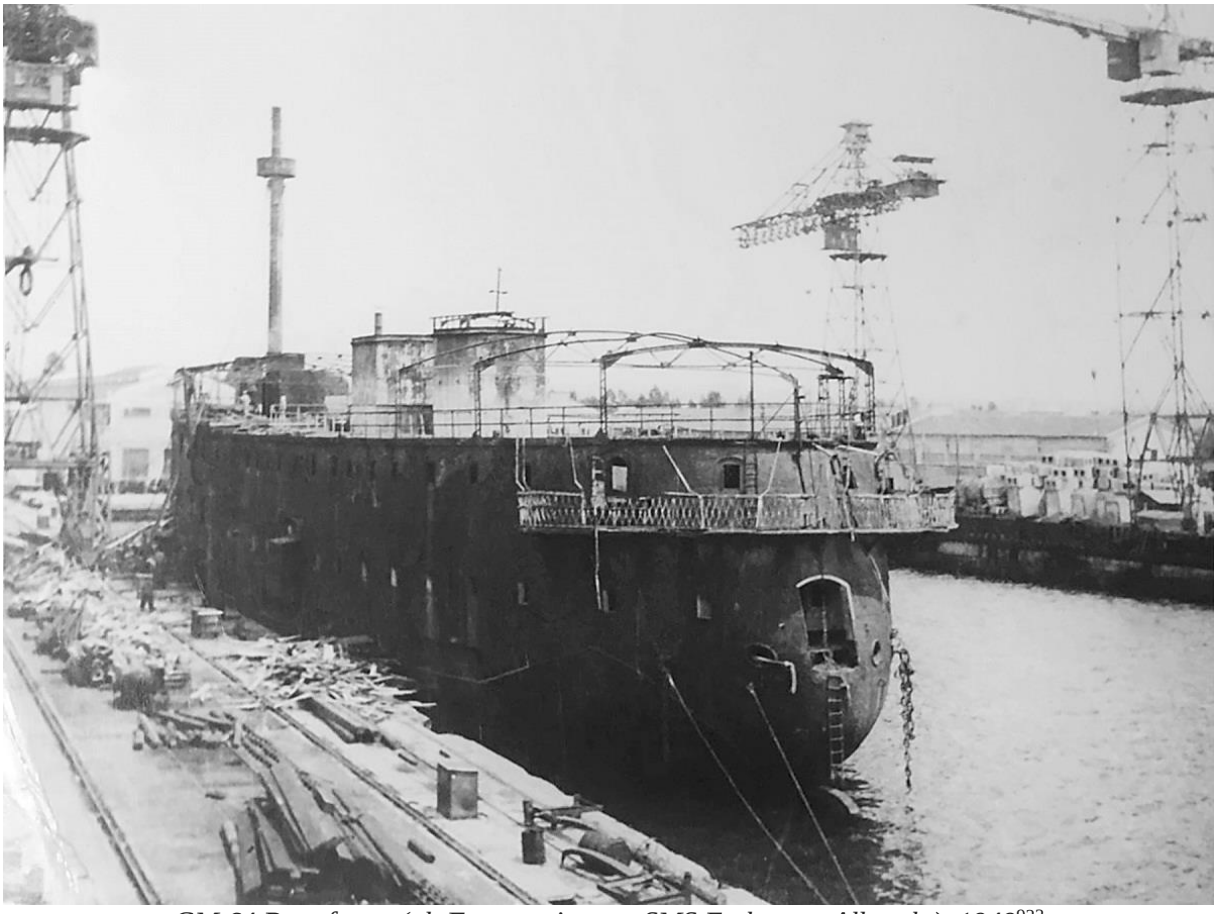
Az olasz Giovanni da Procida és Ciro Menotti tengeralattjáró a GM 64 mellett, Taranto 1941. március



Egy azonosítatlan olasz tengeralattjáró a GM 64, Taranto 1941 mellett horgonyzott



GM 64 Buttafuoco (pl. Feuerspeier, ex. SMS Erzherzog Albrecht), Taranto, 1947, olasz tengeralattjárókkal együtt



GM 64 Buttafuoco (pl. Feuerspeier, ex. SMS Erzherzog Albrecht), 1949[923]

Érdekesség, hogy Karl Komzak bécsi zeneszerző *Erzherzog Albrecht Marsch* című osztrák indulóját a német tengeralattjárók mindkét világháborúban tengerészdalként használták a tengeralattjárók indulásának és érkezésének megünneplésére. A Pola-i időkben a *Feuerspeier* zenekara játszotta a dallamot. Az indulót a Das Bootban használták, amikor a kitalált *U-96* kifutott az Atlanti-óceánra, majd amikor visszatér onnét.[924]

***Parancsnokai**:*
1881-1882. Moriz Ritter Manfroni v. Manfort sorhajókapitány [925] *(utóbb ellentengernagy)*
1889. Johann Hinke sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)

***Admirálisok**:*
1882. Anton Wipplinger ellentengernagy
1889. Hermann Freiherr von Spaun ellentengernagy

[923] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-albrecht/
[924] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-erzherzog-albrecht/
[925] Die Presse, Mai 1882-05-15

Custoza kazamatahajó 1872

SMS Custoza (Custozza) koshajó, kazamata (casematte), páncélos fregatt, bástyahajó

(Testvérhajója nincsen, de lényegében kicsinyített változata az SMS Erzherzog Albrecht, míg módosított változata az SMS Thegethoff volt.)
Súlya: 6559,76 hosszú tonna üresen
6665,02 rövid tonna üresen
7004 tonna[926], 7489 hosszú tonna, 8 387 rövid tonna[927]
7609-7730,99 hosszú tonna normál terheléssel[928]
7731,10-7855,05 rövid tonna teljes terheléssel
9492 tonna, de ez túlzás[929]
Hossza: 92,14 m (302 láb 4 hüvelyk) a merőlegesek között
95,03 m (311 láb 9 hüvelyk) a teljes hossza
90,09 m (291 láb és 6 hüvelyk)[930] a vízvonalon
Szélessége: 17,7 m (58 láb 1 hüvelyk) (máshól 56 láb 9 hüvelyk)
Merülése: 7,9 m (25 láb 11 hüvelyk) max. merülése 8,18 - 8.39 m.
Elől 21 láb 7 hüvelyk, hátul 26 láb
Az alsó ágyú lőrések vízfeletti magassága 2,96 m.
Kereszt irányú metacentrikus magassága 0,85 m (2 láb 9 hüvelyk).
Meghajtása: 1 db egyszeres expanziós vízszintes (fekvő) 2 hengeres expanziós gőzgép, amit a Stabilimento Tecnico Triestino gyártott. A hengerek átmérője 110 hüvelyk, 4 hüvelykes lökettel. (2,40 m átmérő, 1,22 m-es lökethosszúság)
8 db koffer széntüzelésű kazán, 32 tűztérrel, 20 600 négyzetláb fűtési tér, 750 négyzetláb rostélyterülettel rendelkeznek
A kémények a hajó közepén kaptak helyet.
1 db Griffith kétlapátos (kétszárnyú) balra forgó hajócsavar, amely 6,87 m (22,5 láb) máshol 6860 mm átmérőjű (Állítható 23 és 28 láb között.)
1 db kormánylapát
A gép abszolút tömege 860 tonna, beleértve a tengelyeket, légcsavarokat, vízzel feltöltött kazánokat, kéményt, alkatrészeket és szerszámokat.
A gépek ára 790.005 osztrák papír Gulden.

1863-as osztrák 10 és 100 papír Gulden [931]

[926] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984
[927] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Custoza
[928] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[929] Grazer Volksblatt, Juni 1878-06-06
[930] Die Presse, November 1874-11-19
[931] https://hu.wikipedia.org/wiki/Osztr%C3%A1k_%C3%A9rt%C3%A9k%C5%B1_forint#/media/F%C3%A1jl:AUS-A89-Austria-10_Gulden_(1863).jpg

„Paul Eyb „munkahelyén”, a gépházban egy vízszintes elrendezésű, kéthengeres, egyszeres expanziójú gőzgép dolgozott, mintegy 1000 lóerőnyi teljesítménnyel. Ez a teljesítmény, egy közel 7 m átmérőjű hajócsavaron keresztül, 13–14 csomós (25–26 km/h) sebességre tudta felgyorsítani a hajót. A gőzt nyolc széntüzelésű kazánban állították elő, amihez 32 tűzszekrény tartozott, az égéstermék két kéményen át távozhatott. Paul mellett öt másik gépész tisztviselő felügyelte a működést, két 1., két 2. és még egy hozzá hasonló 3. osztályú.”[932]

Teljes vitorlázat, majd 1877-től már csak szkúner vitorlázat.
A teljes vitorlázatú hajó *(full rigged ship* vagy egyszerűen csak *ship)* három vagy több árbócot visel, minden árbócán keresztvitorlákkal, tatárbócán gaffos trapézvitorlával (amit ágvitorlaként is neveznek).
A szkúner (schooner) – vagy németesen sóner, míg a franciák goélette néven emlegetik – amerikai eredetű, gyors vitorlás, kettő vagy több árbóccal, rajtuk gaffos hosszvitorlákkal. Eredetileg az előárbóc derékszárán keresztvitorlákat is hordott (ez a topsail schooner), de vannak olyan változatai is, amelyek csak trapézvitorlákat viselnek.[933]
A többárbócos típusok mindegyike hord háromszögletű orrvitorlákat az előárbóc előtt és ezekhez hasonló tarcsvitorlákat az árbócok között, valamint csúcsvitorlát a gaffos trapézvitorlák felett.[934]
Árbocmagasság a főfedélzet felett: Előárboc: 36,30 m, Főárboc: 37,17 m, Tatárboc: 31,00 m. Orr-árboc (orr-sudár): 7,27 m. Vitorlafelület: 1337,7 m2.[935]

Teljesítménye: 4158 LE (3101 kW) – 4641 LE (3400 kW)
1883-ban 4697 LE (3503 kW)
Sok forrás 1000, 4986, 5000 és 6500 LE-nek adja meg a gépek teljesítményét. Ezek a mérések viszont nem pontosak és néha más elv szerint számoltak.
7060-8615 LE, de ezt nem tudom miképp számították ki.[936] Hajócsavar fordulatszám max. 66,5 percenként.

1884-ben 100 volt körüli árammal ellátott villanyvilágítás van a hajó. Az áramot egy nagy dinamós gép szolgáltatja, Siemens dob induktorral. A gép kilenc atmoszférájú nyomással működik, amelyet két függőleges hengeres kazánban állítanak elő.[937]

Sebessége: 13,75 cs (25,47 km/h) – 13,95 csomó (25,84 km/h)
1883-ban az elhasznált gépek miatt 12,7 csomó (23,5 km/h)
12 csomó 55-ös percenkénti propellerfordulat mellett.

Hatótávolsága: vitorlával korlátlan
gőzgéppel: A hasonló korú, rendeltetésű és méretű német Preussen osztályú kazamata hajók hatótávolsága, melyek mintája a Custoza volt, 10 csomóval (19 km/h) 1624 - 1690 tengeri mérföld (3130 km).[938]
Fordulási kör sugara:
Jobbra: 281 m, ideje: 4 perc 58 mp, teljes erővel, kormányt 35°-ra kihajtva.
Balra: 277 m, ideje: 4 perc 30 mp, kormányt 34,75°-ra kihajtva.[939]

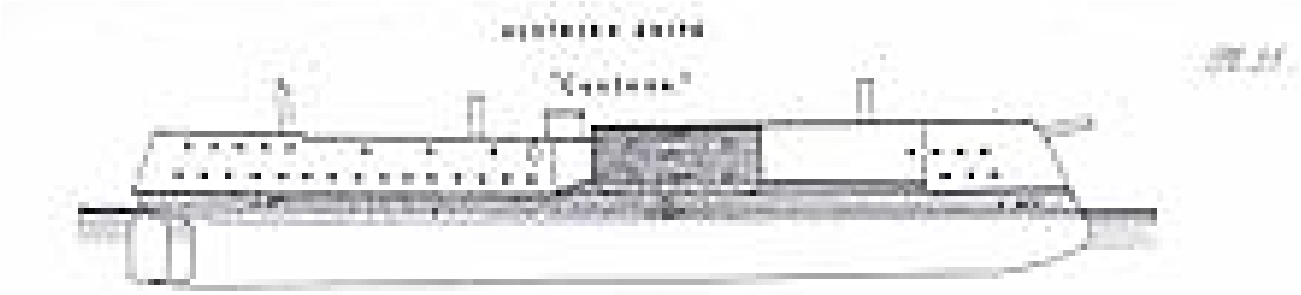
Üzemanyag: 606,8 hosszú tonna szén, 616,5 rövid tonna szén
Szénfogyasztása óránként 3-3,2 tonna.

Személyzete: 548-567 fő (19 tiszt és 548 tengerész)
Személyzet: 1875-ben: 507 fő, 1877-ben: 579 fő, 1880-ban: 579 fő, 1907-ben 66 fő.

---

[932] https://nagyhaboru.blog.hu/2022/04/21/paul_eyb_egy_haditengeresz_fomernok
[933] https://www.tallship.hu/a_teljes_vitorlazatu_hajo/
[934] https://www.tallship.hu/a_szkuner/
[935] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[936] Grazer Volksblatt, Juni 1878-06-06
[937] Grazer Volksblatt, Februar 1884-02-17
[938] https://www.wikiwand.com/en/articles/Preussen-class_ironclad
[939] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

Páncélzata: **Övpáncél**: 203 mm-es keményfára rögzített, 227-229 mm (9 hüvelyk) kovácsoltvas lemez páncél középpen,
míg az orrban és tatnál csak 114 mm (4,5 hüvelyk) vastag a lemezpáncél.
Az övpáncél 2,12 m-rel ért a vízvonal fölé és 1,45 m-rel ért a vízvonal alá.
Más forrásnál az övpáncél 3,37 m a víz felett és 1,45 m a víz alatt.[940]
Kazamatáknál: 254 mm-es vastag keményfára rögzített, 152 – 178 mm (6-7 hüvelyk) kovácsoltvas lemez páncél.
A fedélzetet csak gyenge vaslemez borította.
Gépháznál és a kazánoknál: 237 mm
Fedélzet: 370 mm[941]



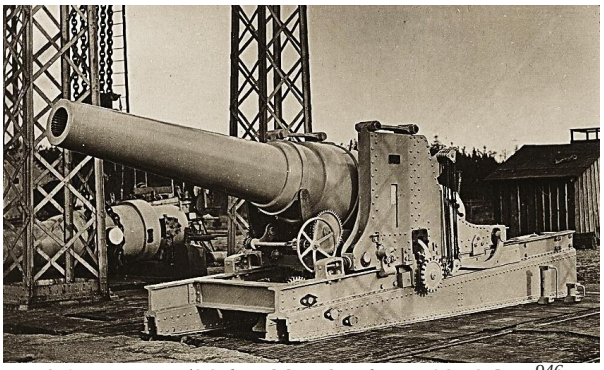
Az SMS Custoza vonalrajza; az árnyékolt területek a hajó páncéllal védett részét jelölik. A hajó páncéllemezei állítólag Angliában készültek[942]

A „Custozza" törzse a Falrbaizit cellarendszer szerint épült, amely építési mód a hajó aljára korlátozódik, és ha figyelembe vesszük az építkezés kezdetét, akkor ez az első Európában íj módon épített hajónak tekinthető. Ezt a rendszert Angliában találták ki. [943]
(egy kábel hossza 100 öl, mellesleg 200 méter)[944]

Fegyverzete: **8 db 26 cm**-es (10,2 hüvelyk) RK L/22-es hátsó töltésű Krupp's Essen Works típusú acél ágyú. Egy löveg súlya 22 tonna. Závárzat súly: 885 kg.
Lövegbölcső súly: 8,52 t.
Ezek a lövegek 350 fontos (158,7 kg) lövedéket lőttek ki.
Más forrás szerint 179,5 kg acélgránát és 160,7 kg gyújtó gránát.
1 font = 453,59237 gramm. A 8 löveg össz súlya egyenként 22 tonna.
Löveg hossza 5720 mm. 32 horony, csavarodási hossz 70 kaliber Torkolati sebesség 1880-ban 428 m/s. Csuklópánt 885 kg, a kocsi tüzelési magassága 1185 m. Kilövőtöltet 32 kg a páncéltörő lövedéknél 426 m/s sebességgel. Kilövőtöltet 22 kg a gyújtógránátnál 370 m/s sebességgel. 1887-ben a kilövőtöltet 43,5 kg. Lövegkocsi 8520 kg.
A cső élettartalma kb. 700 lövés.
Lőszerkészlet a Preussen osztály esetén 400 db, talán lövegenként.
Lőtáv a Preussen osztály esetén 5000 m, bár ott +11° a csőemelés.
Ezeket a lövegeket két szinten helyezték el a hajó közepén, szintenként 4-4 db-ot. Így egy oldalra egyszerre 4 db tüzelhetett. Mindegyik ágyúnak két ágyúnyílása volt, amely lehetővé tette, hogy négy ágyú tüzelhessen előre vagy a szélén, és csak a felső két hátsó löveg tudott hátrafelé tüzelni. Csőemelés -4° és +8,4° között, kilövési ív 15°-os. Hiányoztak belőlük a forgóasztalok, és manuálisan kellett átirányítani őket, ami nehéz feladatot jelentett a tüzérek számára. Más adat szerint, voltak forgó ajzzatok, de kézzel működtek.

[940] Magyarország és a Nagyvilág, 14. évfolyam, 1878-12-22 / 51. szám
[941] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[942] Krámli Mihály: A magyar tengeri hadihajógyártás, 1907-1914. - Hadtörténelmi Közlemények, 115. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Pécs, 2002) 1. szám / Tanulmányok / 2002. 60. p.,
[943] Die Presse, November 1874-11-19
[944] Die Presse, Juni 1878-06-19

Páncéltörő képességük 295 mm kovácsoltvas páncél.[945]
Egy löveg kiszolgálása 18 embert, míg a fogaskerekek forgatása csupán 8 főt igényelt.



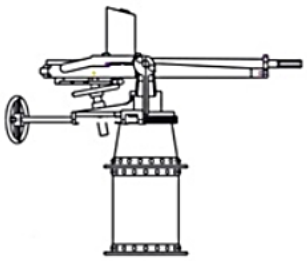
26 cm RK L/22 hajóágyú talpon 1870-ben[946]

6 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk, 8,8 cm) L/24-es hátultöltős Krupp ágyú
Ezek páncélozatlan ágyúállásokba kerültek, kettő az orrba, és négy a tatba.
Csőemelés -7° és +15° között volt, és 21°-os tüzelési ívvel rendelkeztek.
Lövedék súlya 300 font (136 kg).[947] Van, ahol tévesen Uchatius típusú löveget írnak.
2 x 7 cm-es (2,8 hüvelyk) L/15-ös hátultöltős bronz Krupp ágyú
Alap helyzetben a hajó legtöbb ágyúja előre felé nézett, oldalra csak lőállás váltással tudott tüzelni. Ennek oka, az erős tüzérségi támogatás a sikeres kosolás érdekében. Avval, hogy a hajó előre felé tüzelt, javították a tengerállóságát és lövegek elhelyezése során a személyzet elhelyezése is kedvezőbb lett, mert a lövedék és a lőpor az ágyúk alatt kapott helyet.
Kosoló orrkialakítás, ami a középső kazamata végéig tartott.
A hajó öt horgonyt szállított, amelyek közül kettő 4339 kg (9566 font) volt; a másik három lényegesen kisebb volt, 247-1091 kg (545-2405 font).
361 db **karabély**, 97 db **revolver**, 67 db **tengerészkard**.

1882-ben növelték a hajó tűz erejét.

4 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) gyorstüzelő löveget kapott (1 db elől és 2 db a hajó közepén)
5 db 47 mm-es Hotchkiss revolverágyút kapott
2 db 25 mm-es (0,98 hüvelyk) géppuskát (szórólöveg) kapott az árbockosárba.
4 db 35 cm-es (14 hüvelykes) torpedócsővel is ellátták ekkor. Ezek az orrba, a tatra és a hajó két oldalára kerültek.
310 db **karabély**, 88 db **revolver**, 111 db **tengerészkard**

Valamikor 1887 előtt a hajó torpedóvédő hálókat kapott.

	**25mm Palmkrantz/ Nordenfelt**	1873	LEITHA, MAROS, CUSTOZA, ERZHERZOG ALBRECHT

[948]

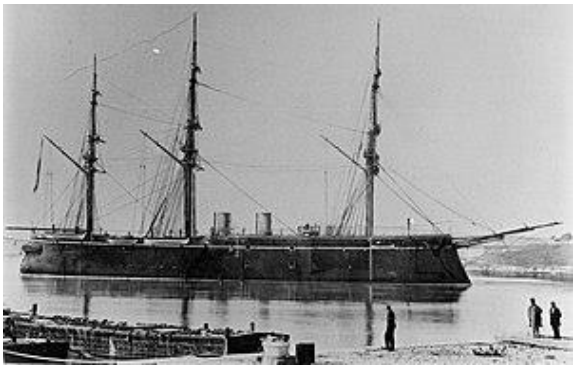
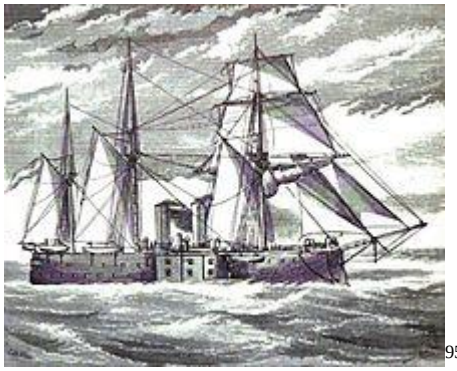
Az Osztrák-Magyar Monarchia első, teljesen fémből épült hadihajója.

[945] Grazer Volksblatt, Juni 1878-06-06
[946] https://en.wikipedia.org/wiki/26_cm_RK_L/22
[947] Die Presse, April 1872-04-28
[948] http://www.nostalgianavy.hu/hungarian.htm

A hajót kettős fenékkel építették. A hajó cellái felfelé nyúltak a hajó aljától kezdve egészen a lövegfedélzetig. A cellák az orrtól az 52-ik bordáig, míg hátul a 34-ig bordáig futottak. A kettős hajófenék az orrban és a tatban elmaradt a hajótest elkeskenyedése miatt. A külső hajófal 44 mm vastag (1, ¾ hüvelyk), majd jött egy 17 mm-es (11/16 hüvelyk) rés és egy belső 19 mm-es (3/4 hüvelyk)-es fal. A hajótest aljára fa csúszó gerincet (fenékgerincet) szereltek a véletlen zátonyra futások alkalmából bekövetkező károsodások elhárítására.
A Monarchia első, angol mintára rekeszekre (cellákra) tagolt hajója az SMS Erzherzog Albrechtövpáncélos hajó (1872.04.14-én vízrebocsátva).[949] Az SMS Custoza-t 40 rekeszre osztották.[950]

Csónakok: 1 db gőzbárka, 1 db gőzkutter, 1 db vitorlásbárka, 1 db nagycsónak, 3 db vitorlás kutter, 1 db mentőkutter, 2 db gigg, 2 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak. Csónakverseny lobogó: "K".
Horgonyok: 2 db Admiralitás típusú horgony. Jobboldali: 5538 kg, baloldali: 5598 kg. 2 db Martintípusú horgony. Jobboldali: 3663 kg, baloldali: 3465 kg. 1 db folyami horgony: 1276 kg.
1 db kis horgony: 662 kg.

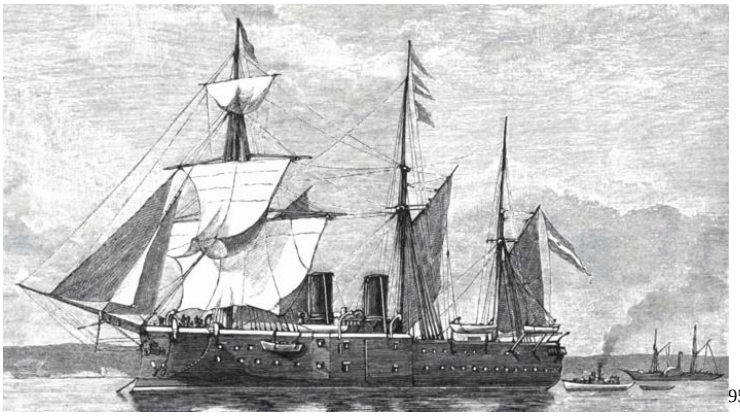
Tervezte: Josef von Romakó főmérnök
Épült: Trieszt – Stabilimento Tecnico Triestino – San Rocco
1869.01.20-án I. Ferenc József császár és király jóváhagyta a nevét.
Építés kezdete: 1868 (1869.09.17, vagy 1869.11.17.)
Vízrebocsátás: 1872.08.20-án de. 10 órakkor.
Elkészült: 1874.09.18. (1874.11.18.)
Első próbaút: 1875.02.11-13. (A próbautat sok forrás, tévesen, azonosnak veszi a hadrendbe állással.)
Hadrendbe állt: 1875.10.01.
A flotta gyér költségvetése miatt, sok időt töltött Pólában, tartalékban.



[951]

A lissai csata hatására, előnyben részesítették az erős páncélzatot és jelentősen növelték a tűzerőt is. Fő támadófegyverének a kost tekintették. A hajó tervezésénél a fatestű SMS Lissa koshajót vették alapul, de az SMS Custoza-t már vasból építették meg. Az SMS Custoza a Monarchia egyik legnagyobb kazamatahajója volt. Noha meglehetősen gyors és jól manőverezhető hajónak bizonyult, *az* SMS Custoza elavult tervezésre épült, és nem felelt meg a többi nagy haditengerészet szabványainak. Az olasz hajók jobban voltak páncélozva és nagyobb tűzerővel is bírtak, és már megjelentek a forgatható toronypáncélos lövegek, Ráadásul ezen olasz lövegek a Duilio osztálynál 450 mm (17,7 hüvelyk)-sek. Igaz, csak 15 percenként tudtak sortüzet leadni. Mivel az olasz hajók lassan épültek meg, hadrendbe állásakor egy ideig az Adria legerősebb hadihajója volt. Az SMS Custoza esetében az erősebb páncélzat érdekében a lövegek űrméretét csökkentették.

A hajó használatát az 1870-es évekbeli haditengerészeti költségvetés csökkentése nagyban befolyásolta. Ez késleltette a hajó befejezését is.
A kettős ütegsor jelentősen megnövelte a hajó célfelületét.

[949] Innsbrucker Nachrichten, April 1872-04-30
[950] Magyarország és a Nagyvilág, 14. évfolyam, 1878-12-22 / 51. szám
[951] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Custoza


[952]

[953]

A hajó történetének feldolgozását nehezíti, hogy1848, 1853-ban volt egy volt „Custozza“ cs. k. indigőzös, ami a Földközi-tengeren is hajózott.[954] Ez a „Custozza“, 6700 tonna, 1000 lóerős és 8 ágyús 1869-ben.[955] Máshol a régi Custoza csak 2060 tonnás.[956] Ezt a régi Custoza-t tévesen hozták kapcsolatba Habsburg Miksa mexikói császár holttestének hazahozatalával.[957]
A régi Custozza 1875-ben már öreg hajónak számított.[958]

1869.
„Három új hajóval nagyobbodik a hajóhad. Ő Felsége három csavargőzös építését engedélyezte, melyek nevei „Albrecht felig.“, gr. „Radetzky“ és „Custozza“ lesznek. Az „Albrecht“ és a „Custozza“ pánczélosok lesznek, mig a harmadik csak fából épül, mint a légberepült előbbi „Radetzky“ melynek helyét fogja pótolni.”[959]

[952] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Custoza_-_The_British_Navy,_Volume_I_-_1882.png
[953] https://forum.htka.hu/threads/k-u-k-kriegsmarine-a-monarchia-hadihajoi.181/page-3
[954] Budapesti Hírlap, 1853-07-17 / 167. szám
Magyar Katonai Közlöny, 1911 (4. évfolyam)A cs. és kir. hadsereg lövőiskolájának közleményei: / Az utasítás az egyszerűsített lövészetben való kiképzési eljárásnak kipróbálásához
[955] Magyar Polgár, 3. évfolyam, 1869-07-18 / 84. szám
[956] Fővárosi Lapok 1894-06-06 / 155. szám
[957] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-06-19 / 146. szám
[958] Die Presse, April 1875-04-03
[959] Politikai Ujdonságok, 15. évfolyam, 1869-05-05 / 18. szám

1871.
„A rendes kötségvetés VI. cziméhez: „A hajóhad karbantartása, pótlása és üzlete“ "emelésére az 1871-iki költségvetésben a rendkívüli kiadásoknak 2.900.000 forint van számítva. Ezen egész szükséglet, amint részletezve ki van mutatva, két nagy, 7004 és 5900 tonnányi belterjű kazamathajó, a.m. a Custozza és Albrecht építése költségeire, gépeire, pánczéljára és felszereléseknek egy igen csekély részére van szánva. 1870 re, hasonnemű építkezésekre 2.760.000 forint volt kérve, de csak 1.600.000 forint szavaztatott meg. A tengerészeti albizottság a Vak czimhez kért rendkívüli szükségleti előirányzat megszavazását melegen ajánlja.”[960]

„Kiegészítő tudósítás a magy. delegatio jun. 30-ki Vll-dik üléséből. Tudósításunkban a tengerészet rendkívüli költségvetésének VI-dik cziméig haladtunk, melyben a már 1870-től épülő „Custozza“ és „Albrecht“ kasemat-hajók fődözésére egyenkint 1.468.000 frt és 1.236,200 frt van előirányozva. Az albizottság az elsőre megajánl 1.368,000 frtot, az utóbbira 1.136,200 frtot. E czímnél felszólal” és „Gál Jenő sorhajóhadnagy a tengerészeti osztály képviselője azon biztosítást adja a bizottságnak, hogy a tengerészeti osztály mindig szem előtt tartotta azt, hogy szükséges a konkurrenciát biztosítani, és e végett már nem egyszer áldozatokat is hozott, így 1866-ban két hajó, a Lissa és Helgoland építése adatott ki. Az egyiknél a fiumei gyár 100.000, a másiknál 28.000 forinttal többet kért mint a triesti. Daczára ennek a második hajó gépének építése a fiumei gyárnak adatott. 1869-ben a Custozza, Albrecht és Pola gépei adattak ki. Az elsőnél a fiumei gyár 8000 forinttal, a másodiknál 7000, a 3-iknál 1600 fttal kért többet mint a triesti, és mégis elnyerte annak építését. „[961] A Custoza költségvetését a bizottság 34 igen és 13 ellenszavazattal fogadta el.[962]

1871-ben sokalták a hajóra költendő pénzt. „Úgy látszik nehezen érjük meg. Addig az „Albrecht“ és „Custozza“ hajókra csak oda adjuk, habár savanyú arccal is, a majdnem három millió forintot. Ebből pedig épen 300 jó népiskola kerülne ki, vagy egy néhány mértföldnyi vasút kelet felé.”[963]
1872.
„Kemény Gábor dr. tengerészetügyi előadó olvassa a költségvetés tételeit, melyek megszavaztatnak. Ezek tengeri kórházak, mely 10100 frt, a hajóhad karbantartására pótláskép 2.400.000, a Custozza-casematte hajó 586,700 frt, Albrecht nevű casematte hajó befejezésére 450700 frt, „Erzherzog Carl“ nevű casematte hajó kiépítésének megkezdésére 478,730 frt van fölvéve a költségvetésbe, melyet az albizottság megszavazandónak tart.”[964]

1873.
„….rész Custozza és E. H. Albrecht kasamathajó költségei 320,000 és 229 ezer frttal;”
„Az indokolás mellékletében összesen 11 vértes hajó van felvéve, ezekből 1874. év végéig az első 4 t. i. Lissa, Kaiser, E. H. Albrecht és Custozza készen lesz; következő E. H. Ferdinand Max és Habsburg az utolsó két vértes hajót. 1. Salamander és Drache pótlására van szánva, tökéletesen azonban csak tervezett átalakításuk után fogjuk helyettesíteni. A Drachét és Salamandert mint ódonszerv igen részpánczélos lemezekkel vértezett, kisebb nemű hajótesteket átalakítani nem érdemes. Pótlandók tehát E. E. Kari és Tegethoff hajók építése által lennének. A teng. osztály tekintve Magyarországnak jelenleg kedvezőtlen financziális helyzetét, lemond azon reményről, hogy a 800,000 frttal előirányzott E. H. Kari hajó megkezdése már ez idén megszavaztassék, felkéri azonban a 1. országos bizottságot, hogy a Tegethoff hajótestére előirányzott 358.000 frt a monarchia közös véderőjének érdekében, mint az elkorhadt hajók pótlásának időszerű megkezdését, elfogadni méltóztassék. Itt azonban nemcsak technikai, de elvi kérdés is forog fenn, s ez az, vájjon tengeri partjaink Dalmáczia, Fiume, Póla, Istria és Trieszt, valamint a rajtuk függő egész jövő megérdemlik-e azon biztosítási évi díjt, mely itt hadi hajók építésére szánt költségek alakjában kéretik. Ennek eldöntését szóló bátran bízza az országos bizottság bölcsességére.”[965]

---

[960] A Hon, 9. évfolyam, 1871-01-05 / 4. szám
[961] A Hon, 1871. 9. évfolyam, 1871-07-01 / 149. szám
[962] Neue Freie Presse, Juli 1871-07-01
[963] Magyar Polgár, 5. évfolyam, 1871-06-27 / 143. szám
[964] Ellenőr, 4. évfolyam, 1872-10-16 / 240. szám
[965] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám
Ellenőr, 5. évfolyam, 1873-04-23 / 93. szám

Tévesen az SMS Custoza-t is kapcsolatba hozták Miksa mexikói császár holtestének hazahozatalával, noha a kérdéses időszakban a Custoza még meg sem épült.[966]

A Custoza személyzeti összetétele 1873-ban:
1 sorhajókapitány, hajóparancsnok, 1 korvettkapitány, első tiszt, 4 sorhajóhadnagy, 3 sorhajózászlós, 10 tengerészkadét, 1 sorhajóorvos, 1 fregattorvos, 1 korvettorvos, 1 segédszámvivő, 1 számvivő-gyakornok, 1 gépész (I. oszt), 1 gépész (II. oszt.), 2 gépész (III. oszt.), 18 tisztiszolga, 1 főhajómester, 1 hajómester, 4 segéd-hajómester, 9 negyedmester (negyedes), 12 rajos (árbocos), 69 matróz (I. oszt) 69 matróz (II. oszt.), 104 matróz (III. oszt.), 104 matróz (IV. oszt.), 3 kürtös, 1 kormányosmester.
1 segéd-kormányosmester, 1 kormányos-negyedes, 2 kormányos-rajos, 8 kormányos-matróz,
1 fegyvermester-altiszt, hajóporkoláb, 1 segéd-fegyvermester, 2 fegyveres-negyedes, 3 fegyveres-rajos,
1 főgépmester, 1 gépmester, 1 al-gépmester, 1 segédgépmester, 4 gépésznegyedes, 3 gépészrajos,
3 főfűtő, 16 fűtő (I. oszt.), 17 fűtő (II. oszt.), 1 betegápoló (I. oszt.), 1 betegápoló (III. oszt.), 2 hajóács, 2 fedélzet dugarozó, 2 vitorlaszabó, 2 puskaműves, 1 élelmezőmester, 1 segéd-élelmezőmester,
1 szakács mester, 1 segéd-szakácsmester, 1 lövegmester, 3 tüzéroktató (kiképző), 9 lövegirányzó (I. oszt.), 20 lövegirányzó (II. oszt.), 17 tüzérmatróz, 24 szénlapátoló, 3 cipész, 3 szabó, 2 festő, 1 írnok.[967]
Ez a későbbiekben is nagyából így maradt a hajó aktív korszakában.

1874.
1874.10.18-án Triesztben, felkereste a hajót a kereskedelmi miniszter.[968]

1874.11.17-én Triesztből áthajózott Polába, **Josef Zaccaria sorhajókapitány** parancsnoksága alatt. A hajót és a gépeket a helyi Stabilimento Tecnico-ban építették meg Nomako hajóépítő főmérnök tervei alapján, Weizner mérnök irányításával. [969]

1875.
1875.02.11-13-között próbaútjai voltak.

1875.04.09-én a hajót Pólában, **megszemlélte I. Ferenc József császár és király**.
„Különös figyelmet szentelt az arsenál partján fekvő, félig felszerelt kazamata-hajónak, a Custozzának. Ez óriási épület nemcsak átvitt értelemben méltó az úszó vár nevére; vasfalainak tetejéről a víz tükrére valósággal szédítő mélységbe pillant le az ember; és a hajóteste közepén lévő kazamata — egy mind a négy oldalán kilenczüvelykes vaspánczéllal védett roppant köd, melyben két emeleten a nyolcz, 26 centiméter átmérőjű, 350 fontos lövegeket szóró Krupp-féle ágyú van elhelyezve — a kívülről jövő lövegek ellen is nagyobb védelmet nyújt némely gyengébb sáncznál. Az ágyuk egyikével a gyakorlatok is történtek, és az óriási gépek működésbe hozatalának gyorsasága és biztossága egyaránt kielégített minden várakozást.”[970]

„Azután a »Custozza« hajót tekintette meg (I. Ferenc József) s próbalövést is tartatott Krupp-ágyúval vaspánczélra. Három pánczéllemezt egészen keresztültörtek a gránátok a nélkül, hogy a hajótest legcsekélyebb sérülést szenvedett volna. Ez eredmény átalános feltűnést okozott. A király annyira meg volt elégedve a tengerészekkel, hogy a polai várparancsnokot, báró Bourgignont azonnal tengrnagggyá nevezte ki. Ez az első ilynemű kinevezés a birodalomban, mert eddig a tengerészeti rangok közt az altengernagyi volt a legmagasabb.”[971]

A lőgyakorlat során a célpontot, három, egymás mögé elhelyezett páncéllap képezte. Ezek mérete 4,3 hüvelyk vastag, 34 hüvelyk magas és 9 láb hosszú. A három páncéllapot 6 hüvelykes távolságonként

[966] Magyarország, 18. évfolyam, 1911-05-14 / 113. szám
[967] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[968] Neue Freie Presse, Oktober 1874-10-19
[969] Die Presse, November 1874-11-19
[970] Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-04-14 / 84. szám
Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-04-11 / 82. szám
[971] Magyarország és a Nagyvilág, 11. évfolyam, 1875-04-18 / 16. szám

állították fel egymás mögött, majd azokat egymáshoz rögzítették, hogy egy egységes, egész szerkezetet alkossanak.
A lőgyakorlatnál használt fegyver, egy 21 cm-es kaliberű Krupp ágyú.
A célpontot 62-63 m távolságból vették tűz alá. A lövedék 167 font súlyú (93,5 kg), kezdeti sebessége 1300 m/s, lőtávolság kb. 8534 m (27 000 láb). A golyó mechanikai nyomatéka a becsapódáskor 44 millió font (24 642 640 km), és ez hővé alakítva, 10 font (5,6 kg) vas megolvasztásához elegendő. Ez egy páncéltörő lövedék.
A célpont mögé a biztonság kedvéért egy 13,5 hüvelykes vas falat húztak, mert az eddigi tapasztalatok alapján úgy vélték, hogy a lövedékek áthatolnak az első két lemezen és megállnak a harmadikban.
A találatok után a céltáblát megvizsgálva kiderült, hogy a várakozásokkal ellentétben a golyó mindhárom páncéllemezen áthatolt, és inkább összetörte, mint áttörte az első lemezt. A második lövés is ugyanazt a hatást érte el, és ezzel bebizonyította, hogy a felhasznált rendkívül erős hármas páncélzat sem képes ellenállni a Krupp ágyúból kilőtt lövedékeknek. A 21 cm-es löveg lövedéke a kisebb hajóágyúk lövedékei közé tartozik. Az imént leírt hatás alapján meg lehet becsülni, hogy a Kruppe Marines nagyobb kaliberű golyóival milyen pusztítást lehet elérni.[972]
Ezen cikk szerint, nem a Custozza ágyúit használták fel a céllövészethez, és a lövészet helyszíne nem a tenger, hanem a szárazföld volt.

1875-ben a torpedók és aknák tesztelésére egy külön kísérleti hajótestet építettek, amely megközelítőleg hajó alakú, 40 láb hosszú, 19 méter széles és 2 méter a merülése, közel 400 tonna teherbírású. Vasból készült, és ugyanolyan erősségű, mint a „Custozza” páncélhajónk a teste, így a kísérletből kiderül, hogy mennyire sérülne meg egy nagy hadihajó.[973]

1875 májusában **Barry ellentengernagy** zászlóshajója.[974]

1875.06.25-i hír: A „Custozza” „takarékossági okokból” csak szeptemberben veszi át a leszerelt Casematt „Kaiser” hajó helyét. A felszabaduló pénzt a Fiumei Haditengerészeti Akadémia diákjai kapják meg.[975]

1875.09.04-én megkezdték a javítását.[976]
1875.09.14-én kiadták a parancsot, hogy a Custozza 1875.10.01-re mindenképpen legyen bevethető állapotban.[977]
1875.09.22-én készülhetett el.[978]

1875.10.01-én: „A hajó még „bejáratós” volt, hiszen a próbameneteken kívül ez volt az első tengeri útja, ráadásul immár teljes felszereléssel és személyzettel.”[979] Ekkor nevezik ki parancsnokának **Budahegyi Pauer János Károly sorhajó-kapitányt**.[980]
A hajó tisztikara:
Elsőtiszt: Franz Tschernatsch korvettkapitány.
Továbbá a sorhajó hadnagyok: Hermann Heinze, Wilhelm Graf Mercandin, Jerolim Freiherr v. Berfo, Franz Heinz.
A sorhajó zászlósok: Olivier Baschem, Josef Karl Memling és Adolph Tschann.
A tengerész kadétok: Wilhelm Ritter v. Bökmann, Emil v. Daszkiewig, Karl Graf Lanjus, August Graßl, Bernhard Mirosevicz, Emil Speßler, Franz Neuber, Nobert Freiherr in Paß, Karl Schwab, Josef Henkel, Dusan v. Brera-másolat, Friedrich Schwidert, Otto Rehm, Marian Pfau és Julius Freiherr v. Podmaniczky, Franz Turmowsly.
Tengerészgyalogsági adjunktás;

[972] Neue Freie Presse, April 1875-04-22
[973] Pester Lloyd, Jahrgang 22, nr. 1875-07-23 / nr. 167
[974] Neue Freie Presse, Mai 1875-05-19
[975] Neue Freie Presse, Juni 1875-06-05
[976] Neue Freie Presse, September 1875-09-05
[977] Neue Freie Presse, September 1875-09-17
[978] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1875-09-23
[979] https://nagyhaboru.blog.hu/2022/04/21/paul_eyb_egy_haditengeresz_fomernok
[980] Neue Freie Presse, September 1875-09-17

Commissariat (hajórendész): Gleye Eduard Fröhlich;
Hajós orvos Dr. Jultus Hirschz;
Fregatt orvos Dr. Karl Pruss;
A Corvette orvosa, Dr. Joseph Bares.
Friedrich Denig, Eduard Haßlinger, Paul Eyb és Alois Winkler gépészek.[981]

1875.10.03-án sebesség és géppróbát, valamint irányíthatósági próbát tett egy rövid próbaút alatt. A legénysége ekkor még igen képzetlen.[982]

1875.10.06-ára kijavították a Custozza motorjában bekövetkezett meghibásodást, és így a hajó próbaútra kész. A hiba oka, hogy egy gyári hibás cső, nem bírta a belső nyomást, és átszakadt. Átvételkor ezt a hibát nem vették észre.[983]

1875.10.18-án, a viharos tenger lecsillapodása után, ismét kifutott és sebességpróbát tartott.[984]
Ekkorra javították ki a hajtóművét. Elért átlagsebessége 13,4 csomó. A kormányzási képességek eredményei különösen kielégítőek voltak, mivel messze felülmúlta a külföldi nemzetek vaskalaposai (páncélosai) által ezen a területen elért eredményeket. 1875.10.20-án kifut Polából, újabb tesztek végett.[985]

1875.11.01-én befutott Polába. Előtte Lissa-ig hajózott a viharos tengeren a Scirocco-ban, majd vissza. Cél volt a tengerállóság vizsgálata, illetve kipróbálta vitorlázatát is. A hajógépek viszont nem hozták a kívánt teljesítményt. A csapágyak gyakran túlmelegedtek. Ezért a hajtóműveket nem lehetett folyamatosan üzemeltetni. A javításokat Polában végezték el. [986]
1875.11.24-én még mindig javították a hajtóművét.[987]
1875.12.08-án Polában volt.[988]

1875 decemberében, Barry ellentengernagy zászlóshajója lett.[989]

1876.
1876.02.04-én Polából Cattaróba indult.[990]
1876.02.05-i hír: ”Az osztrák-magyar hajó had, név szerint a »Custozza«, »Nautilus«, »Frundsberg« és »Radetzky« f. hó 1-én Pólából Cattaro és Lissa felé hajózott. A »Custozza« és a »Nautilus« tegnapelőtt délután a triesti kikötőbe ért, a másik kettő czirkál. A hajók a »N. Fr. Pr.« távirata szerint ma voltak Triestből távozandók; általános az a vélemény, hogy Elekbe mennek és egyelőre ott fognak állást foglalni.”[991]

1876.02.09. „Fiume, febr. 9. (Ered. sürg.) »Custozza« osztrák-magyar pánczélos fregatta parancsnoka **Budahegyi Pauer sorhajó-kapitány**, a **Barry ellenadmirál** lobogója alatt ide érkezett.”[992] lovag Barry Alfréd 1876-ban hajórajparancsnok.[993]

1876.02.11-én a dalmáciai Klek előtt hajózott.[994]

---

[981] Die Presse, Oktober 1875-10-02
[982] Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-05
[983] Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-09
[984] Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-20
[985] Die Presse, Oktober 1875-10-23
[986] Neue Freie Presse, November 1875-11-04
[987] Neue Freie Presse, November 1875-11-24
[988] Neue Freie Presse, Dezember 1875-12-12
[989] Neue Freie Presse, Dezember 1875-12-14
[990] Die Presse, Februar 1876-02-04
[991] Pesti Napló, esti kiadás, 27. évfolyam, 1876-02-05 / 28. szám
[992] A Hon, 14. évfolyam, 1876-02-10 / 32. szám
[993] A Pallas nagy lexikona, 2. kötet: Arafele-Békalen (1893) B / Bars / Földrajz
[994] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1876-02-11

1876.02.19-én Fiumében (Anser-nél) a fedélzetére vette I. Ferenc József császár és királyt. Ekkor, Barry ellentengernagy zászlóshajója.[995]

1876.02.21-én kifutott Polából, fedélzetén Barry ellentengernaggyal.[996]

1876.03.16-án Triesztből Pólába érkezett.[997] Itt, a hajó a következő napokban gyakorlatokon vesz részt.

1876.03.21-én Zara-ba érkezett, Barry ellentengernaggyal a fedélzetén.[998]
1876.03.23-án Schwarzenberg herceggel a fedélzetén, három napra Zara vizeire indult.[999]

1876.04.06-án, Polából, kifutott a tengerre egy kisebb gyakorlat végett.[1000]

1876.04.08: „Fiume, ápr. 8. (Ered. sürg.) Custozza pánczélos hajóból, Radeczky fregattából, Frundsberg corvettából és Nautilus Shoonerból álló osztrák-magyar hajócsapat pár napra kikötőnkbe érkezett."[1001]
1876.04.11-én Polában volt.[1002]

1876.04.22-én kifutott Polából, és Triesztbe érkezett.[1003]
1876.04.25-én A tengerészgyalogság parancsnoka és a tengerészgyalogos részleg főnöke, **Freiherr admirális v. Pöch** (altengernagy) ma délután érkezett Faszanába (Fažana (olaszul: *Fasana*) falu és község Horvátországban, Isztria megyében.) Őfelsége Casematt nevű hajójával. Triesztből, majd a „Fantasy" gőzjachttal továbbment Polába. „Custozza" Faszanában maradt az escadre (kötelék) többi hajójával, amelyek tegnapelőtt horgonyoztak ott le, hogy megvárják a haditengerészeti parancsnok véleményét. [1004]

1876.05.10-én Polában volt.[1005]
1876.05.13-án Polában dokkban állt a Custozza. Ekkor a hajó víz alatti részeit tisztították meg a lerakódásoktól, illetve ezt a részt újrafestették. [1006] A javítás 1876.06.04/05. körül ért véget.[1007]

1876.06.06-án felvetődött, hogy Konstantinápolyt is felkeresi a Custozza.[1008] Végül nem kereste fel Konstantinápolyt, de a térségbe hajózott.
1876. júniusától a „Levantei-hajóraj" zászlóshajója. A Földközi-tenger keleti medencéjében cirkált, egészen Bejrútig elhajózva, végül 1877 januárjában tért vissza Pólába.[1009] A Custozza Bejirútba 1877-ben jutott el.
1876.06.17-én Polából a „Custozza, a három árbocos páncélos hajó és Albatross ágyúnaszád, úgy Salamander és Zrínyi Smyrnába indíttattak."[1010] Más újság szerint, már 1876.06.11-én elindultak.[1011]
1876.06.14-15-én Korfun volt.

---

[995] Die Presse, Februar 1876-02-19
[996] Neue Freie Presse, Februar 1876-02-24
[997] Neue Freie Presse, März 1876-03-22
[998] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1876-03-22
[999] Neue Freie Presse, März 1876-03-27
[1000] Neue Freie Presse, April 1876-04-09
[1001] A Hon, 14. évfolyam, 1876-04-08 / 82. szám
[1002] Neue Freie Presse, April 1876-04-15
[1003] Neue Freie Presse, April 1876-04-23
Neue Freie Presse, April 1876-04-26
[1004] Neue Freie Presse, April 1876-04-28
[1005] Neue Freie Presse, Mai 1876-05-10
[1006] Neue Freie Presse, Mai 1876-05-17
Neue Freie Presse, Mai 1876-05-30
[1007] Grazer Volksblatt, Juni 1876-06-04
Pester Lloyd, Juni Jahrgang 23, nr. 1876-06-09 / nr. 132
Die Presse, Juni 1876-06-01
[1008] Innsbrucker Nachrichten, Juni 1876-06-06
[1009] https://nagyhaboru.blog.hu/2022/04/21/paul_eyb_egy_haditengeresz_fomernok
[1010] Pécsi Figyelő, 4. évfolyam, 1876-06-17 / 25. szám
[1011] Pesti Napló, 27. évfolyam, 1876-06-13 / 135. szám

A Custozza 1876.06.21-én (máshol 17-én) érkezett **Smyrnába (Izmír)**.[1012] Akkoriban a Petropavlovszk orosz pánczéloshajó is ott volt. Ekkor a Custozza tisztje volt Brosch Gusztáv lovag sorhajóhadnagy, későbbi nyugalmazott osztrák-magyar altengernagy. [1013]

1876.07.04-én még Smyrnában volt.
A hajó gőzbárkája 3-án ment ki a partra ponyvamosás (függőágyak) végett, valamint, hogy felvegye a visszatérő tengerészeket. Visszatérőben 29 tengerész volt benne. A csónak a viharban félig megtelt vízzel, kialudt a tűz és a csónak irányíthatatlanná vált.[1014] Végül elsüllyedt.
A baleset egy másik leírása:
„Hajnali fél tizenkettőkor a gőzcsónakja, a „Custozza-nak", 26 tengerésszel a fedélzetén heves viharba került meglepetés szerűen meg Szmirna kikötőjében. A bárka forogni kezdett, a hullámok feldobták és elsüllyedt. A 26 férfiból tizenegy megfulladt, a többit félholtan vitték az osztrák kórházba. A balesetet először a „Palestro" olasz fregatt vette észre, amely minden hadihajónak jelzett, és hamarosan az osztrák, olasz, francia, orosz, török, angol és görög hadihajók 40 hajója megkezdte a mentést, de sajnos már későn. Másnap reggel öt hajó ment ki, és az „Albatros"-ról és a „Custozza"-ról egy – egy nagy csónak, hogy összeszedjék a holttesteket. 1872.07.04-én történt a temetés. Szomorú látvány volt a szegény áldozatok tizenegy koporsója. A temetés lenyűgöző volt. A „Custozza" zenekara vezette a gyászmenetet, majd az altisztek által parádésan vitt koporsók következtek. Ugyanezen lépcső mögött a k. k. kötelék - parancsnok Kontre-admirális v. Barry az osztrák hadihajók összes tisztjével teljes felvonulásban, majd olasz, angol, orosz, török, görög és francia haditengerészeti tisztek parádés egyenruhában. Ezt követően nagy tömeggel vonult fel tíz tengerész különítmény a "Custozza", nyolc különítmény az "Albatross", négy a "Salamander", hat a "Radetzky" és négy a "Nautilus"-ról. A temetésen sok helyi lakós is megjelent."[1015]

Az elhunytak listája:
Eduard Hontscik hajtóművezető, Franz Sussan első osztályú tengerész,
Georg Grubisich, Anton Covic, Ivan Jovanovich, Johann Barut, Johann Marincich, Martin Radoßlovich, Fabio di Angelo Oresje Pelasca, Franz Berno, Marco di Giovanni Bacovic.[1016]

1876.08.15: „Merénylet osztrák magyar alattvalók ellen Smyrnában. Smyrnában most a közbiztonság oly gyenge lábon áll, hogy fényes nappal kirabolják a házakat és megtámadják az embereket. Így múlt szombaton este az osztrák-magyar tengernagy szárnysegéde és dr. Hirsch orvos a Custozza-hajón Aliotty úr kíséretében Burnabatból Smyrnába lovagoltak, midőn egyszerre nyolc ember megtámadta őket. Az útonállók egyike „gyaurnak szólita Hirschet és le akarta rántani lováról. Mindkét útitársa revolvert rántott, s rálőttek a támadókra,; ezek hátráltak és igy a három férfiú időt nyert elvágtatni."[1017]

[1012] Pesti Napló, 27. évfolyam,1876-06-22 / 142. szám
[1013] Magyar Nemzet, 24. évfolyam, 1905-06-08 / 138. szám
[1014] Grazer Volksblatt, Juli 1876-07-27
[1015] Grazer Volksblatt, Juli 1876-07-21
[1016] Grazer Volksblatt, Juli 1876-07-27
[1017] Magyar Polgár, 10. évfolyam, 1876-08-15 / 185. szám

1876.08.17-én Smyrnában a Monarchia hajói négy bárkát tettek vízre, amiben zenekar játszott a Császár születésnapja alkalmából. Ekkor a hajót díszkivilágítással látták el, és tűzijáték is volt. 1876.08.18-án reggel Te Deum-ot mondott Monsignor Spacca Pietra érseke. Jelen volt az amerikai főparancsnok, Contre-Admiral Worter is. Ez után 21 ágyúlövést adtak le. Ezen a napon Alfréd Ritter von Barry admirális, fogadást adott a Custozza fedélzetén. [1018]

A smyrnai úton Budahegyi Pauer a kapitánya. Smyrnában a hajót meglátogatta Alfréd angol herceg hajóskapitány, majd később Drummond angol admirális is. Az angoloknak nagyon tetszett a hajó.[1019]

1876.08.20-30-án Szalonikibe (Thesszaloniki) érkezett a Custozza Smyrnából. Itt szenet vett fel, majd Smyrnába ment vissza.[1020]

1876.08.31-1876.09.05-én Syra következett.
1876.09.06 – 1876.10.02-án Smyrnában volt.
A Custoza elhajózott Bejrut-ba 1876.10.07-én.

1876.10.22-23-án még Smyrnában volt. Ekkor az orosz Kaiser Alexander hadihajó, fedélzetén 1 millió gulden arannyal zátonyra futott. Barry admirális az SMS Salamandert küldte menteni, de az négy nap alatt sem tudta levontatni a sérült hajót. Egy angol gőzös 8000 frankért akart segíteni. A Custoza búvárai is a helyszínre érkeztek. A lékek betömése után a Custozza is megpróbálta levontatni, de elszakadt a vontatókötél. A rakományt a Salamander hordta a partra. A Monarchia tisztje és tengerészei mindent megtettek a sérült hajó mentéséért, ellentétben az orosz tengerészekkel. [1021] Az oroszok 1877-ben az SMS Salamander legénységének a mentési munkákért 2000 arany rubelt fizettek ki, elismerésük jeléül.[1022]

[1018] Die Presse, September 1876-09-07
Die Presse, September 1877-09-01
[1019] Die Presse, Oktober 1877-10-31
[1020] Die Presse, September 1876-09-01
Neue Freie Presse, September 1876-09-01
[1021] Die Presse, November 1876-11-15
[1022] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1877-05-03

B. A felszerelt s az 1. tartalékban levő

Hajók neme és neve.			Tonna tartalom	Lóerő
Felszerelve	Kazematta hajó	Custozza	7,080	1,000
	Fregatt	Radetzky . . .	3,430	600
	Corvett	Dandalo	1,700	230
		E. H. Friedrich . .	1,570	230
		Frundsberg . . .	1,340	230
	Csavar-Schooner	Nautilus	570	90
		Kerka	540	90
		Narenta	540	90
		Möve	370	45
	Gőzmaszád	Grille	380	90
	Gőzösök	Andreas-Hofer .	850	180
		Fiume	440	120
	Szállitó gőzös	Pola	910	160
	Vitorlás-Corvett	Minerva . . .	590	—
Felszerelt iskola hajók a kikötőben	Laktanya hajó	Novara	2,650	500
	Tűzőrségi iskola hajó	Adria	2,430	—
	Tanulók iskola-hajója	Schwarzenberg . .	2,650	—
	Jelző hajók	Miramar . . .	1,830	450
Yacht tartalékban	Yachtok	Greif	1,350	300
		Fantasie	330	120
1 tartalékban	Torpedo hajó	Seehund . . .	900	250
	Szállitó gőzösök	Triest . . .	960	220
Szolgálati hajó	Gőzszamlok	Allnoch	180	40
		Gorzkowsky . .	40	16
		Thurn-Taxis . .	120	40
	Hulkok	Vulkan	720	—
		Forte	250	—
		Proserpina . . .	70	—
Összesen			34,750	5,071
Hozzáadva a többi, a hadihajó állományhoz tartozó hajók tonnatartalmát, lóerő és ágyuk számát, valamint a hajón kivüli s az egyéb szakkokhoz tartozó személyzet számát			83,230	12,725
Mindösszesen			117,980	17,796

1023

[1023] Magyar Statistikai Évkönyv, 1875 (5. évfolyam, Budapest, 1878) XII. Haderő

4. Hadi tengerészet.

A cs. és kir. tengeri hajóhad járműveinek tonnatartalma s lóerőjök száma 1875. évi deczember hó végén.

A hajó neme		neve	tonnatartalma	lóereje
I. Hadi hajók.				
Páncélhajók	Kazematta hajó	Tegethoff	7,590	1,200
		Custozza	7,060	1,000
		Lissa	6,080	1,000
		E. H. Albrecht	5,940	800
		Kaiser	5,810	800
		Don Juan d'Austria	5,550	650
		Kaiser Max	5,550	650
		Prinz Eugen	5,550	650
	Fregatták	E. H. Ferdinand Max	5,140	800
		Habsburg	5,140	800
		Salamander	3,110	500
Fregatták		Radetzky	3,430	600
		Laudon	3,430	600
		Novara	2,850	500
Corvetták	fedett	Donau	2,440	400
		Dandolo	1,790	230
		E. H. Friedrich	1,570	230
		Saida	2,440	400
		Fasana	1,970	400
		Helgoland	1,820	400
		Zrinyi	1,340	230
		Frundsberg	1,340	230
		Aurora	1,340	230
Ágyunaszádok		Velebich	900	230
		Dalmát	900	230
		Hum	900	230
		Nautilus	570	90
		Albatros	570	90
		Kerka	540	90
		Narenta	540	90
		Möve	370	45
		Sansego	350	90
Csavargőzösök	Jelző hajók	Miramar	1,830	450
		Kaiserin Elisabeth	1,570	350
	Yachtok	Greif	1,350	300
		Fantasie	330	120
		Andreas Hofer	850	180
		Taurus	550	150
		Finme	440	120
	Szállitó gőzösök	Gargnano	1,380	270
		Triest	960	220
		Pola	910	160
Torpedó hajó		Sechund	900	230
Műhely hajó		Cyclop	2,150	250

1024

[1024] Magyar Statistikai Évkönyv, 1875 (5. évfolyam, Budapest, 1878) XII. Haderő

1877.
1877.01.09-én hagyta el Smyrnát.
1877.01.15-én befutott Polába Barry altengernaggyal a fedélzetén.[1025]
1877.01.21-i hír szerint, korábban Smyrnában egy tengerésze öngyilkos lett. Pár nappal később egy tengerész leesett a kötélzetről a hajó fedélzetére és meghalt.[1026]
Polában március végéig maradt. Ekkor csökkentették a vitorlázatát.

1877.03.31 – 1877.04.03-ig a krétai Suda öbölben horgonyzott.
1877.04.04-06-án Syra következett.
1877.04.07-25-ig és 1877.04.28. – 1877.05.14-ig Szmirna volt az állomáshelye.
1877. márciusában ismét Szmirnában (Smyrna) Kis-Ázsia „fővárosában" járt. [1027] (Az újság tévesen adta meg az időpontot.)
1877.04.26-án jelentik: A Custozza visszatért korábbi állomáshelyére Smyrnába, miután felkereste a Suda-öblöt, a görögországi Candia-t (Kréta szigete), és a Syriai (Szíriai) partokat. Smyrnában Barry admirális vacsorát adott Anatólia főkormányzója, Sabry Pascha és az itt horgonyzó hadihajók összes parancsnoka számára.[1028]
1877.05.07-én Smyrnában volt a Custozza és a Salamander.[1029]
1877.05.20-24-én Szalonikiben volt, ahol szenet vett fel, majd visszament Smyrnába.[1030]
Közben 1877.05.24-26-án megállt Syra-ban.
1877.05.27. – 1877.06.22. és1877. 06. 23. – 1877.07.14-én Szmirna következett.

1877.06.11: „Szerencsétlenség egy osztrák hadihajón. A hajó ekkor még a Levante-i vizeken volt, feltehetőleg Smyrnában. A „Pester Lloyd" újság, ama hírt kapja Polából, hogy a „Custozza" pánczélos hajón az ágyúnál alkalmazott egyének vigyázatlansága folytán a tüzelésnél a feltét illetőleg a kifejtett gáz hátulról nyomult kifelé, minek folytán néhány ember megöletett, számosan pedig súlyosan megsebesültek."[1031] „Szerencsétlenség egy osztrák magyar hadihajón. Ezen czím alatt emlékeztünk meg a balesetről, melynek színhelye Custozza pánczélos hajó volt. Pöck altengernagy most hivatalosan tudatja, hogy a gázkiömlés egy embert sem ölt meg, s hogy a megsebesültek is csak csekély sérüléseket szenvedtek."[1032]

1877.07.15-18-án Cavalla-t kereste fel.
1877.07.19. – 1877.09.16-ig ismét Szmirna-ban járt.
1877.08.19-én még Smyrnában volt.[1033]
1877.09.16-21-én Vourlah vizein volt.
1877.09. 21. – 1877.10.24. Szmirna volt a kikötőhelye.
1877.10.25-28. Syra-t kereste fel.
1877.10.29-30-án Mytilene-nél horgonyzott.
1877.10.30. – 1877.12.26-ig megint Szmirna-ban volt.
1877.12.27. –31 között Syra-ban volt.[1034]

1877-ben korszerűen páncélozott hajója (min 200 mm-es páncél) volt Angliának (12 db, amiből van olyan, amelyik páncélja 350 mm-es), Franciaországnak (6 db), Németországnak (5 db), Olaszországnak (2 db), Oroszországnak (1 db), míg a Monarchiának (2 db a Custozza és az Erzhercog Albrecht). A 120 mm-es páncélzatúak terén Angliának van 18 db, Franciaországnak 22 db, Németországnak 8 db, a Monarchiának 6 db, Törökországnak 6 db, Olaszországnak 3 db, Oroszországnak 2 db.[1035]

[1025] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-01-16 / 15. szám
[1026] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1877-01-21
[1027] Freie Stimmen, Juli-Dezember 1887-08-31
[1028] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1877-05-03
[1029] Neue Freie Presse, Mai 1877-05-07
[1030] Neue Freie Presse, Mai 1877-05-25
[1031] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-11 / 197. szám
[1032] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-13 / 202. szám
Neues Pester Journal, Jahrgang 6, nr. 1877-06-10 / nr. 159
[1033] Die Presse, September 1877-09-01
[1034] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1035] Linzer Volksblatt, August 1877-08-02

1877-ben a vitorlázatát csökkentették és korszerűsítették a hajót.
Ebben az évben a magyar tengerhajózás ezt tudta felvonultatni:
„A magyar tengerészeti kereskedelem lassanként bár, de úgy látszik, évről-évre mindig hanyatlik. A múlt évben a tengerészeti magánjog codvicatiójára vonatkozólag írt cikkeinkben részletes adatokat csoportosítottunk össze a magyar tengerészeti kereskedelem 1875. évi állapotára vonatkozólag. Akkor már jeleztük, hogy nem képes a magyar tengerészeti kereskedelem erősebb lendületet venni. Tengeri hajózásunknak újabban a múlt év folytán tapasztalt nagymérvű hanyatlását mutatják azon adatok, melyeket a fiumei m. kir. és a trieszti cs. kir. tengerészeti kormány által legújabban közrebocsátott „Annniario marittimo"-ban közzétesz. Hajóink átlagos száma nem apadt ugyan, de a hanyatlás a minőség tekintetében nagyon észrevehető. A kis parthajózási (cabotaggio minore) hajók száma szaporodott, de a hosszújáratú hajóké leszállott. Hosszújáratú hajónk (di lungo corso) 1875-ben 156 volt, s e szám a múlt évben 146-ra apadt le, s e hajók összesen 63,801 tonnatartalommal bírnak. Ausztriának van összesen 427 hosszújáratú hajója, 218,295 tonnatartalommal. A magyar hosszújáratú hajók közt van 2 hajó, 78 bárka, 34 brick, stb., az osztrák hajók közt 8 hajó, 215 bárka, 60 brick, stb. A magyar nagy és kis parthajózási hajók (cabotaggio grande e piccolo) száma 226, s ezek tonnatartalma 3950, míg az osztrák hasonló hajók száma 1732, s ezek 30,563 tonna tartalommal bírnak. Ausztria kereskedelmi tengerészete következő szaporodást nyert a múlt évben: épült 18 hosszújáratú, 27 kis parthajózásra szánt hajó és 8 halászbárka, összesen 53 hajó; másként nyeretett 3 hosszújáratú, 4 nagy parthajózási, 38 kis parthajózási hajó és 10 halászbárka; az egész évi szaporodás tehát 109 hajó 14,245 tonna tartalommal. Ellenben az apadás következtében: hajótörést szenvedett 12 hosszújáratú, 2 nagy parthajózási, 2 kisparthajózási hajó és 1 halászbárka; másként málás, lerombolás stb. által) kijött a forgalomból 3 hosszújáratú, 8 nagy, 49 kis parthajózási hajó és 24 halászbárka; összesen tehát 101 hajó 8150 tonna tartalommal. A szaporodás ekként a hosszújáratú hajóknál 7, a kis parti hajózásra szánt hajóknál 14, ellenben a nagy-parti hajózási hajóknál apadás történt 6, s a halászbárkáknál 7. A magyar-horvát tengerpart teng. hajóállományának szaporodása 1876-ban: újonnan épült 4 hosszújáratú, 7 kis parthajózási hajó, összesen tehát 11 hajó, 1949 tonnatartalommal, másként (vásárlás stb.) nyeretett 2 hosszújáratú, 1 nagy, 35 kisparthajózási hajó; összesen tehát 6 hosszújáratú, 1 nagy és 42 kisparthajózási hajó; az összes szaporodás 49 hajó, 3617 tonnatartalommal. A hajóállományban a következő apadás történt: hajótörést szenvedett 9 hosszújáratú hajó, másként kijött a forgalomból 7 hosszújáratú, 7 nagy- és 26 kisparthajózási hajó; az összes veszteség tehát hosszújáratú hajókban 16, a nagyparthaj. 8, a kisparthaj. 26, vagyis hajókban 50. A végleges eredmény: veszteség hosszújáratú hajókban 10, a nagyparthaj. 7; szaporodás csak a kisparthaj. volt 16. A tonna-veszteség 4062. Tengeri hajó-állományunk tehát az idén ennyivel kisebb, mi, miként már említettük, éppen a legfontosabb, t. i. a hosszújáratú hajókra vonatkozik. Végül érdekesnek tartjuk a monarchia haditengerészetének jelenlegi állását feltüntetni. Volt összesen a múlt év végén 56 hadihajónk, beleértve a dunai monitorokat is. A többek nevei következők: „Albrecht", „Custozza", „Eugen", „Ferdinand Max", „Habsburg", „Helgoland", (Don) „Juan d'Austria", „Kaiser", „Kaiser Max", „Lissa", „Salamander", „Tegethoff" vértes hajók, „Radetzky" és „Laudon" fregatták, Aurora, Dandolo, Duna, Tasana, Friedrich, Trundsburg, Helgoland, Minerva, Saida, Zrínyi corvetták, Abatros, Aretusa, Kerka, Narenta, Nantinus seppnerek, Fantasie és Greif jachtok, Dalmat, Genue, Sasego és Velebich ágyúnaszádok, stb."[1036]

1878.
1878.01.04-én megérkezett Polába.
1877.02.11-én leszerelték. A hajó barkvitorlázatát megtartották.

1878-ban a „Levantei-hajóraj" zászlóshajója.

1878.06.09-én szigorú készültségben volt Polában. Ekkor még Barry ellentengernagy zászlóshajója. Barry-t **Alios Ritter von Pokorny –cseh nemes- ellentengernagy** fogja váltani. [1037]

„A „Custozza" osztrák-magyar hadihajó

[1036] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-03-02 / 60. szám
[1037] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1878-06-09

Valahányszor a delegácziók tanácskoznak, s mindig fölmerül az osztrák-magyar haditengerészet fölötti vita, amennyiben a közös kormány folyton erősíteni, szaporítani igyekszik flottánkat, a takarékos delegátus honatyák pedig épenséggel nem akarnak oda törekedni, hogy a monarchiát tengeri hatalommá emeljék az új meg új pánczélos hajókra szükséges milliók megszavazása által. Hadi tengerészetünk, mely a keleti események fejlődésével szemben növekedő fontossággal bír, mindazáltal lassacskán mégis gyarapodik s már eléggé tekintélyes. Mai rajzunk a raj leghatalmasabb pánczélos hajói egyikét, a »Custozza« kazamatahajót mutatja, mely az utóbbi időkben a keleti vizeken czirkált s kitűnő manoeuvre-képessége által a szintén ott volt angol és franczia hajóparancsnokok bámulatát idézte föl. A »Custozza« San Roccóban, a triesti Stabilmento tecnico gyárában épült Stomaco lovagnak, az osztrák-magyar haditengerészet hajóépítési felügyelőjének tervei szerint. A hajó teste egészen vasból van, az úgynevezett cella-rendszerben épült s úgyszólván két külön, egymásba illesztett hajóból áll, melyeket negyven vízmentes rekeszre osztott köz választ el egymástól. Hossza a vízszinen 95.02 méter, szélessége 17.70 m., mélysége 8.39 m. Fegyverzete 8 darab Kruppféle, 26 centiméteres ágyúból áll, melyek egymás fölé helyezett két ütegbe vannak rendezve. Minden ágyú két lőréssel bír, úgy hogy előre (a hajó hossza irányában) és oldalt lőhet. A hajó pánczélja 184 millió méter vastag s a kazamata alatti övpánczél 3.37 méter magas, 1.45 méternyire nyúlik a vízvonal alá. A gép és kazán táján a pánczél 237 milliméter vastag. A »Custozza« gépe névleg 6000 lóerejű, tényleg azonban még sokkal erősebb; a gőzt 8 kazán fejleszti. A hajtócsavar Griffith rendszere szerint két szárnynyal bír. A »Custozza« építése 1870-ben kezdetett meg s 1876-ban fejeztetett be. Hatalmas vértezete bámulatos mozgékonysággal és gyorsasággal párosul s szaökrök ítélete szerint méltán sorolható a legnevezetesb hadihajók közé."[1038]

„Az osztrák-magyar hadi tengerészet mozgósítása. Pólából írják: Hadi tengerészetünk nagy részének a harmadik tartalékosztályból egyenesen első tartalékba történt áttétele nagy feltűnést keltett itteni körökben. Ez nem egyéb mint haditengerészetünk mozgósítása. A középtengeri hajórajt képezendő «Don Juan», «Kaiser Max» kazamatta és a «Habsburg» pánczélos hajókon, továbbá a mintegy két héttel ezelőtt szolgálatba helyezett «Castozza» és «Kaiser» kazamatta-hajókon kívül felszerelés alá vették az «Erzherzog Albrecht», «Lissa», «Prinz Eugen», «Ferdinand Max» és «Salamender» pánczélos hajókat is, úgy hogy pánczélos kottánk hét kazamatta hajóból és három pánczélos fregattéból áll, felszerelve a legnagyobb kaliberű 100 ágyúval, melyek közül 48 Armstrong, 52 pedig Krupp-féle. Áthelyeztettek továbbá a harmadosztályú tartalékból az elsőbe a «Radetzky» és «London» fregatták is. E két hajó mindenike 3430 tonna tartalommal, s 600 lóerejű géppel bír és 15 db 15 centiméteres Kruppféle ágyúval van fölszerelve. Szolgálatba állíttattak továbbá a «Donau» és «Fridrich» korvettek, melyek közül az elsőn 13, a másodikn 14 Kruppféle ágyú van. Végül a leszerelt «Narenta» ágyúnaszád helyett a «Hum» szereltetett fel, melyen négy ágyú van. Az egész hajóraj összesen 161 nehéz ágyúval fog bírni. $. 10 pánczélos, és 5 fahajóból áll. Ezeken kívül az aktív szolgálatban áll az amerikai partokon czirkáló «Dandolo» korvette A-ágyúval, továbbá a «Frundsberg» és «Zrínyi» korvettek, melyek Szaloniki és Smyrna előtt horgonyoznak, s összesen 8 ágyút hordoznak, az «Albatross» ágyú-naszád még Konstantinápoly előtt horgonyoz a «Taurus» kerekes gőzössel együtt, az osztrák-magyar nagykövet rendelkezésére. A harmadik tartalékban levő hajók olyanok, melyek teljesen le vannak szerelve, s nincs rajtok se legénység, se ágyú, a kikötő külön részében vannak eltorlaszolva úgy, hogy meg sem közelíthetők. A második tartalék átmeneti stádium, amidőn a hajót kivontatják a kikötő tágabb részére és ellátják mindazzal, amire szüksége van. Az ágyuk, lőszerkészletek stb. a hajóra vitetnek, s a legénység egy része — a hadi létszámnak egy harmada — szolgálatba lép. Az első tartalékból az aktív szolgálatba való átmenet abból áll, hogy a legénység és tisztikar teljes számára kiegészíttetik, s élelem- és tüzelőszer a hajó rendeltetéséhez képest felrakatik, úgy hogy az első tartalékból minden hajó legfelebb két hét alatt átléphet harczkész állapotba."[1039]

[1038] Magyarország és a Nagyvilág, 14. évfolyam, 1878-12-22 / 51. szám
[1039] Háború-Krónika, 1878 / 1878 / 59. szám

4. Hadi tengerészet.

A. A cs. és kir. tengeri hajóhad járműveinek tonnatartalma és lóerejük száma 1879. évi deczember hó végén.

A hajó neme		Neve	Tonnatartalma	Névleges lóereje
Páncélhajók	Casamatta-hajók	Tegetthof	7,390	1,200
		Custozza	7,060	1,000
		Lissa	6,080	1,000
		E. H. Albrecht	5,940	800
		Kaiser	5,810	800
		Don Juan d'Austria	3,550	650
		Kaiser Max	3,550	650
		Prinz Eugen	3,550	650
	Fregattak	E. H. Ferdinand Max	5,140	800
		Habsburg	5,140	800
		Salamander	3,110	500
Fregattak		Radetzky	3,450	600
		Laudon	3,450	600
Korvettek	fedett	Donau	2,440	400
		Dandolo	1,700	280
		E. H. Friedrich	1,570	230
		Saida	2,440	400
		Fasana	1,970	400
		Helgoland	1,820	400
		Zrinyi	1,340	230
		Prandsberg	1,340	230
		Aurora	1,340	230
Ágyunaszádok		Hum	900	230
		Zara	840	320
		Spalato	840	320
		Nautilus	570	90
		Albatros	570	90
		Kerka	540	90
		Narenta	540	90
		Möve	370	45
		Sausego	350	80
Kerék-gőzösök	Jelzőhajók	Miramar	1,830	450
		Kaiserin Elisabeth	1,570	350
	Yachtok	Greif	1,330	500
		Fantasie	330	120
		Andreas Hofer	850	180
		Taurus	550	150
Szállítógőzösök		Gargano	1,380	270
		Triest	960	220
		Pola	910	140
Műhelyhajó		Cyclop	2,150	250

A hajó neme	Neve	Tonnatartalma	Névleges lóereje
A Dunán			
Monitorok	Maros	310	80
	Leitha	310	80
II. Iskolai hajók és hulkok.			
Tüzérségi iskolahajó	Adria	2,430	—
Hajótanonczi-iskolahajó	Schwarzenberg	2,650	—
Torpedo-iskolahajó	Seehund	900	230
Vitorlás-Korvett	Minerva	590	—
Vitorlás-Brigg	Arthemisix	180	—
Kaszárnyahajó	Bellona	1,610	—
Vitorlás-Brigg	Bravo	200	—
Vitorlás-Szkuner	Arethusa	170	—
	Chamäleon	200	—
Hulkok	Vulcan	720	—
	Feuerspeier	3,000	—
	Drache	2,350	—
	Curtatone	600	—
	Fermo	250	—
	Forte	250	—
	Proserpina	70	—
	Novara	2,650	—
	Velebích	900	—
	Fiume	440	120
	Dalmat	900	230
III. Tenderek			
Vontatógőzös	Triton	180	75
Gőznaszád	Grille	360	90
	Gemse	360	90
	Alnoch	180	40
	Thurn-Taxis	120	40
	Gorzkowsky	40	16
Mindössze		119,460	17,706

B. A felszerelt s az I. tartalékban levő

A hajók neve és neme			Tonna-tartalma	Lóerő
Felszerelve	Pánczél-Fregatta	Habsburg	5,140	800
	Korvettek	Saida	2,440	400
		Fasana	1,970	400
		Helgoland	1,820	400
		Zrinyi	1,340	230
		Aurora	1,340	230
	Ágyunaszádok	Albatros	570	90
		Möve	370	45
		Sausigu	350	90
	Kerékgőzös	Taurus	550	150
	Szállitógőzös	Triest	960	220
	Vontatógőzös	Triton	180	75
Iskolahajók	Tüzérségi iskola hajók	Dandolo	1,700	250
	Hajótanonczi iskola hajók	Schwarzenberg	2,850	—
	Hajólegénységi iskola hajók	Bellona	1,610	—
	Torpedo iskola hajók	Seehund	900	230
	Tengeri tüzakna iskola hajók	Curtatone	600	—
I. tartalékban	Csanmatta hajó	Custozza	7,060	1,000
	Szállitógőzös	Pola	910	160
Yacht-tartalékban	Jelző-hajó	Mirsmar	1,830	450
	Yacht	Greif	1,850	800
Ügyelő-hajók	Hulk	Vulkan	720	—
	Vitorlás-Szkuner	Arethusa	170	—
		Összesen	36,530	5,500
A hadihajó-állományhoz tartozó többi hajók tonnatartalma, lóereje és ágyuik száma, valamint a hajón kivüli s az egyéb szakokhoz tartozó személyzet száma			82,930	12,206
		Mindösszesen	119,460	17,706

1040

[1040] Magyar Statistikai Évkönyv, 1879 (9. évfolyam, Budapest, 1882)XI. Haderő

„….a Custozza hajóra szükséges 30,000 frtot most is töröltetni kívánja a magyar delegatió által…” [1041]

1878 decemberében, az osztrák és a magyar delegáció, jelentős összegeket törölt a flotta költségvetéséből.[1042]

1879.
A hajó tartalékban volt.

1880.
1880. júliusában ismét szolgálatba állt.
1880.08.01-én szemelték ki az SMS Custoza-t és az SMS Prinz Eugen páncélost a nemzetközi kötelékben való részvételre.[1043] Ekkor Montenegró és Albániai vizeire küldték. Útja során felkereste Gravosa-t és Cattarót.
1880.08.14-én Megline (Montenegró) vizeire hajózott.[1044]
1880-ban (1880.09.01.) az SMS Custoza és az SMS Prinz Eugen páncélosok és a páncél nélküli SMS Laudon fregatt, Montenegró és Albánia vizein cirkált, a Török Birodalom elleni nemzetközi flottatüntetés kötelékében. Cél, Ulcinj város átadásának elérése a törökök részéről Montenegrónak.
Az európai hatalmak flottája Gravezában: Ausztria-Magyarország mintha a hajók száma által is ki akarta volna fejezni, hogy az egész dologban leginkább érdekelt, s hogy rá nézve «proximus jam ardet Ucalegon», négy nagy hajóval jelent meg. Ezek közül a «Custozza» legnagyobb hajója összes flottánknak, mellyel csakis a «Tegethoff» versenyezhetne még.[1045]
A kötelék Sterneck báró ellen-admiral parancsnoksága alatt áll. Ekkor a Custoza legénysége 717 fő. Nem igen nagy tapintatra vall külügyi hivatalunk részéről, hogy e nevet viselő hajóval demonstrál Olaszország társaságában, sértve a „bajtárs és szövetséges ” önérzetét. Meg is érezték már Romániában (értsd. Olaszország) a sértést s viszonzásul a „Palestro“ nevű olasz fregattot küldik a demonstrációba. [1046] „Matrózaink s az olasz hajós nép közt uralkodott ellenségeskedés. Az ellentét köztük az Adrián állandó viszályokban nyilatkozik,…”[1047]

	Custozza	Prinz Eugen
Vízkiszorítás	7550 t	3554 t
Hossz	93 m	63,2 m
Szélesség	17,7 m	15,2 m
Merülés	8,2 m	6,8 m
Lóerő	4986 LE (máshol 1000 LE)	2900 LE
Sebesség	14 csomó	13,2 csomó
Szén	600 t	380 t
Szénfogyasztás óránként a legnagyobb sebesség mellett	5 t	3 t
Max. páncélvastagság	227 mm	210 mm
Fegyverzet	8 db 26 cm 6 db 9 cm	8 db 21 cm 6 db 9 cm
Személyzet	737 fő	394 fő
Személyzet tartalékban	579 fő	393 fő
tengerész tisztek őrök, orvosok, gépészek és adminisztratív tisztviselők a személyzeten belül	33 fő	25 fő

[1041] Ellenőr, 10. évfolyam, 1878-12-09 / 620. szám
[1042] Neue Freie Presse, Dezember 1878-12-06
[1043] Képes Néplap és Politikai Hiradó, 8. évfolyam, 1880-08-01 / 31.
[1044] Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-21
[1045] Vasárnapi Ujság – 1880-10-03 / 40. szám / Az európai hatalmak flottája Gravozában (képpel) 658. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények; vegyesek
[1046] Pesti Hírlap, 2. évfolyam, 1880-07-26 / 205. szám
[1047] Pesti Hírlap, 2. évfolyam, 1880-10-24 / 295. szám

Ezenkívül mindegyik hajó fel van szerelve torpedókkal, rakétákkal, világítóberendezésekkel és megfelelő számú csónakkal, beleértve a gőzbárkákat is. Egy partraszállás alkalmából a két hajó 500 fős, karabélyokkal felfegyverzett különítményt és négy hétcentis Achatin 8 ágyút tud biztosítani.
„Custozza" vonalhajó parancsnoka – Nauta kapitány – mindkét hajó parancsnoka lesz; A „Prinz Eugen" parancsnoka Ndiger sorkapitány. Mindkét hajó jelenleg csatlakozik a Contre-Admiral v. Eberan irányította osztaghoz, és csak közvetlenül a tüntetés kezdete előtt szabad leválasztani őket. „Prinz Eugen" már elindult a „Bocca di Cattaro"-ba, ahol jelenleg a század található; „Custozza" követi majd, miután a következő napokban elvégzi próbaútjait.[1048]

„Óriási kazamattás hajó, melynek pánczélja több mint tenyérnyi széles, s négy óriási ágyú foglal kazamattájában helyet, melyekkel nem csak oldalt, de előre felé is lehet tüzelni. Az egész legénység bent a pánczélozott helyiségben van elhelyezve, künn a fedélzeten csak a kapitány áll s egy villamos billentyű megnyomásával nem csak hogy kormányozhatja a hajót, de még az ágyukat is személyesen sütheti el."[1049]

1880.09.02-i hír: „Károly István főherceg a »Custozza«-hajón részt vesz a flotta-demonstrációban."[1050] A főherceg ekkor sorhajózászlós volt.
1880.09.03-i hír: „Az albániai flotta demonstrátióba a következő hajók fognak részt venni: Ausztria-Magyarország részéről, Custozza tengerészetünk második legnagyobb casematás hajója, melynek sebessége óránként tizenkét tengeri mértföld, 227 milliméter pánczéllal, 7060 tonnás, 82 méter a mélysége, 4640 lóerejű, nyolcz 26 cmtr. Krupp-ágyúval. Legénysége 570 emberből áll."[1051]

1880.09.15-hír: „Merénylet egy hadihajó ellen. Polából azon hihetetlennek látszó hír jön, hogy a „Custozza" nevű kazamat-hajót egy Sgindl nevű tüzér a levegőbe akarta röpíteni. A hajón, mely a flottademonstrációban való részvételre volt szánva, jelenleg Gravetában horgonyoz, István Károly főherczeg is jelen volt, akit rögtön a „Zrínyi" nevű korvettre szállásoltak át. úgy látszik, a dolognak politikai rugója van, mert a tettes, kit nemrég avancíroztattak, csupán azért kaphatott ilyen ábrándos tervbe, mert olasz nemzetiségű."[1052]

1880.09.18-án flottabemutató volt 5 angol, 3 francia, 3 olasz, 2 osztrák, 1 német és 2 orosz hajóval. Ekkor feltehetőleg a Custozzán volt **Eberan v. Eberhorst Alexander tengernagy**.[1053]

1880.09.18-i hír: „Raguza, szept. 18. (Eredeti távirat.) A „Custozza" pánczélos hajón rendezett bál rendkívül fényes volt; jelen voltak Seymour, Eberan, Kremer, Finenti, Lafonte tengernagyok és számos tiszt."[1054]
1880.09.22: „Raguza előtt most 20 hadihajó állomásoz, s ezek közül tizenhat fog résztvenni a tüntetésben. Az angol pánczéloshajó: «Alexandra», az osztrák: «Custozza» és a franczia óriás pánczélhajó: «Friedland» a legimpozánsabb három hajó. A kikötőben az olasz és az osztrák tengernagy között félreértés történt, mert előbbi elmulasztotta az osztrák tengernagyi lobogót a Raguzában való megérkezéskor üdvözölni. Az ügy békésen intéztetett el, amennyiben az üdvözlés másnap pótoltatott. Viszályok kikerülése végett azon egyezség jött létre, hogy a különböző hajók matrózainak nem szabad egy és ugyanazon napon a szárazföldre menniök……..A hajóhad összes mozdulatait illetőleg az egyes hajórajok parancsnokai a főparancsnok rendeleteinek tartoznak engedelmeskedni, ki nem köteles az ő véleményöket kérni. Ha tulajdon- képeni hadműveletről van szó, a főparancsnok köteles egybehívni hajóján a rajparancsnokokat s kikérni véleményöket. Az esetben, ha az őrözés eshetősége következnék be, a kérdés a főparancsnok elnöklete alatt tartandó tanács elé terjesztendő. Mindenik rajparancsnok

[1048] Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-12
Die Presse, September 1880-09-15
[1049] Vasárnapi Ujság – 1880-10-03 / 40. szám / Az európai hatalmak flottája Gravozában (képpel) 658. oldal /
[1050] Fővárosi Lapok)1880-09-02 / 201. szám
[1051] Magyar Polgár, 14. évfolyam, 1880-09-03 / 204. szám
[1052] Székesfehérvár és Vidéke, 8. évfolyam, 1880-09-18 / 75. szám
Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-14
[1053] Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-18
[1054] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-09-18 / 450. szám

saját külön utasításai vagy a kormányától nyert fölhatalmazás szerint fogja véleményét nyilvánítani. Azonban partraszállításról szó sem lehet."[1055]

1880.09.20-án lehetett a Custozzán egy 500 fős bál.[1056]
1880.09.23-i hír:"_hírek. Gravozában, hol most az európai tüntető flotta horgonyoz, e napokban a »Custozza« osztrák-magyar hadihajón bált rendeztek, melyben ötszáz vendég vett részt; vasárnap Károly István főherceg vendégelte meg a hajóraj törzstiszteit, tegnapra pedig a »Viktória« porosz hajón volt táncvigalom kitűzve."[1057] Másnap a német hadihajón, a Victorián lesz estély, melyre az összes tisztikar hivatalos.[1058]

Raguza, 1880.09.25. A „Custozza" két matrózát elfogták, mert hír szerint merényletet terveztek a hajó biztonsága ellen.[1059]

1880.09.26. „Gravozában horgonyoz most az európai tüntető hajóraj s itt a „Custozza" nevű közös hajónkon a tengerésztisztek fényes bált is rögtönöztek. Az egyesült hajóhad Dulcigno várost bombázással fenyegeti, ha a montenegróiaknak nem sikerül annak elfoglalása. A montenegróiak és albánok közt azonban előbb véres harcz lesz."[1060]

1880.09.31: London, aug. 31. (Eredeti távirat.) Hírlik, hogy a „Custozza" hajó fedélzetén Károly István főherczeg is részt fog venni a hatalmak közös tüntetésében.[1061]

„Ragusában közelebb egy nagy flotta-raj gyűl össze, mely a Törökország elleni demonstrációt Montenegró érdekében megkezdi. Ausztria-Magyarország részéről a »Custozza« és »Prinz Eugen« hajók fognak részt venni. Mindkét hadi jármű úgy építése, mint felszerelése által hatalmasan vál ki. A »Custozzá«-nak tonna-tartalma 8000, 90 méter hosszú és 17 méter széles; gépe 5000 lóerőnek felel meg. Ha teljes erőből működik, óránként tizennégy tengeri mértföldnyi utat hagy hátra. Az üstök azonban már régiek s azért a gőz nyomását lejebb kell szállítani, nehogy robbanás történjék, de a hajó gyorsasága így is tizenkét mértföld óránként. **Száz óra alatt hatszáz tonna szenet fogyaszt**. Nyolc óriás Krupp-féle ágyúja van, mely a két egymás fölött levő kazamatában van elhelyezve, úgy hogy a »Custozza« tulajdonkép páncélos sorhajónak nevezhető. Az ágyúk minden irányban, hátrafelé is, irányozhatók s a kazamatákat roppant vastag páncél védi. A hajó legénysége a törzskarral együtt 570 főből áll. A »Prinz Eugen« kisebb. Tonna-tartalma csak 3550, gépe 3000 lóerőnek felel meg s ezzel óránkint tizenhárom mértföldet képes haladni. Ennek is nyolc Krupp-féle ágyúja van, melyek erős páncéllal védett nagy kazamatában vannak elhelyezve. Szakértők véleménye szerint, a »Prinz Eugen« is valóságos mintaképe a hadihajóknak. Legénységének s a törzskar tagjainak száma 380. A német birodalom eddig csak a fából való »Viktoria« korvettet küldte, melynek tonna-tartalma 1796, és tíz ágyúval rendelkezik. Az oroszok is két fahajóval vesznek részt. Az egyik a »Swjetlana« fregattá, 3201 tonna-tartalommal és tizennyolc előltölthető ágyúval; a másik az »Asskjold« korvette, melynek tonna-tartalma 2402, ágyúinak száma tizennégy. Azonkívül az »Elborus« nevű páncélgőzöst is küldi az orosz kormány. Franciaország a 8823 tonna tartalmú »Friedland« kazamata-hajót, a tizenhét ágyúval és négy páncélos toronynyal ellátott »Suffren« kazamata-hajót s a »Hirondelle« nevű fa-hajót bocsátotta tengerre. Angliából az »Alexandra« és »Temeraire« nevű roppant erős hadihajókat várják; amannak tonna-tartalma 9492, emeze 8412 ; mindkettőn számos Woolwich-féle ágyú s egy-egy sarkantyú van. Azonkívül a »Monarch« tornyos hajó is útra kelt már Raguza felé. Végül Olaszország a »Palestro« (öt Armstrong-féle ágyúval) s a »Venezia« páncélhajókkal, valamint a »Vedette« nevű csavar-gőzhajóval vesz részt."[1062]

1880.10.02-i hír:"_Valami magyarázatot tehát megvárunk báró Haymerle külügyér úrtól okvetlenül arra nézve, hogy monarchiánk miért követte Gladstone úr politikáját abba a dulcignoi kalandba? „Qu'allait-

[1055] Politikai Ujdonságok, 26. évfolyam, 1880-09-22 / 38. szám
[1056] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-09-22 / 457. szám
[1057] Fővárosi Lapok 1880-09-23 / 218. szám
[1058] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-09-22 / 457. szám
[1059] Pesti Hírlap, 2. évfolyam, 1880-09-26 / 267. szám
[1060] Hölgyek Lapja, 4. évfolyam, 1880-09-26 / 39. szám
[1061] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-09-01 / 418. szám
[1062] Fővárosi Lapok 1880-09-02 / 201. szám

il faire dans cette galère?“ Mit keres a mi érdekünk abban a flottademonstratioban? Ha csak tánczolni ment oda a „Custozza“ fedélzetén, akkor isten neki. Egy kissé drága mulatság ugyan ebben a szegény világban, na de mégsem perlekednénk nagyon miatta. Csak a tánczból verekedés ne legyen. Pedig ez megtörténik néha az olyan dáridóknál, hol az emberek elvesztik eszüket, járják a bolondját és kötekedőkké lesznek.”[1063]

1880.10.15-én a Bora lecsapott a nemzetközi hajókötelékre, köztük a Custoza-ra is.[1064]

1880.10.19: „áttétetett a „Custozza“ nevű hajóra, azon Custozzára, mely Európa parancsára az összes nagyhatalmak hajóival együtt a szegény kis Dulczignot fenyegette ágyúinak öblös torkával. Ez volt az is a veszedelme. Az Adria ugyanis ezen időben szokatlanul háborgott. Október 19 én érte el a vihar tetőpontját, s ez oly erővel támadta meg a „Custozzát“, hogy a szerencsétlen ifjút az árboczkosárból Raguzánál kidobta s a szerencsétlen összezúzott testtel feküdt a fedélzetén. .-1 hajóról a kórházba vitték, ahol a 19 éves edzett ifjú még összezúzott testtel is küzdött a halállal, de pár nap múlva iszonyú kínok között meghalt. Halálának híre most érkezett a megrendült szülőkhöz.”[1065]

1880.10.21-én Castelnuovo-ban volt. [1066]
1880.10.29-i hír: „István főherczeg tudvalevőleg mikor augusztusban a fllottademonstratiókora. Custozzat és “Prinz Eugen“ kazettta hajók kirendeltettek, ő Felségét megkérte, hogy ő is osztassék be a „Custozzá"-ra. Ő Felsége teljesítette is e kérést és, azóta a főherczeg a „Custozzá“-n tartózkodik. A főherczeg szenvedélyesen érezi a tengerészetet, s mint sorhajó zászlótartó (zászlós) aktív szolgálatban áll. Mint Casellanovoból írják, a főherczeg a legnagyobb buzgalommal és lelkiismeretességgel teljesíti szolgálati kötelességeit. Szabad idejét a tisztek társaságában tölti, kikkel a legügyesebben társalog. Naplemente után sokszor csónakázik velük, s maga is evez. A Custozzán saját konyhát tart a főherczeg, s gyakran megvendégeli a tiszteket. Zongorát is hozatott a főherczeg a ‚Custozzás-ra, mert szenvedélyes zenész. István főherczeget joviális lényéért, lebilincselő szívességéért s a tengerészet iránt tanúsított hajlamáért nemcsak az osztrák - magyar, hanem az idegen tisztek is gyorsan megszerették.”[1067]
A főherceg látja el gyakran a hajó fedélzetén az őrtiszti feladatokat és gyakorol a 26 cm-es lövegekkel.[1068]

1880.10.30-i hír: „Castelnuovoban egy búvár a »Custozza« hadihajó horgonyának fölhúzásánál életét veszté”[1069]

1880.11.14-i hír: „Németh István fiatal, 20 éves tengerész a Custozza hajó árboczkosaráról a múlt heti viharban leesett s meghalt.”[1070]
1880.11.15: Bora világossá tette, hogy a Riviera della Bianca semmiképpen sem alkalmas arra, hogy biztonságos horgonyzóhelyet biztosítson egy nagy flotta számára. A „Custozza” és a „Sanjego” elhagyta a Teodo-öblöt, és áthajózott Meliijébe, nagyon közel Castelnuovohoz.[1071]
A Custoza legénysége ekkor 570 - 579 fő. [1072]

1880.12.05-én hagyta el a hajót Károly István főherceg.
1880.12.06: „— Az európai hajóhadból tegnapelőtt d. e. váltak ki az angol, franczia, olasz és az orosz hajók, s az angol altengernagy Seymour »Monarch« nevű hajója előtt elvonulva, a szokásos üdvlövések közt haladtak ki Rocche di Cattaróból. »Prinz Eugen« és »Custozza« pánczélhajók, s a »Viktoria« német korvette Punta d’Ostrótól délre 6 tengeri mértföldre kisérték el, s Punta d’Ostrónál együttes lövéssel üdvözölték a Mamula felől lengő osztrák-magyar lobogót. A franczia hajók Toulonba, az olaszok

[1063] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-10-02 / 475. szám
[1064] Pesti Hírlap, 2. évfolyam, 1880-11-04 / 305. szám
[1065] Nemere, 10. évfolyam, 1880-11-11 / 91. szám
[1066] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-10-21 / 510. szám
[1067] Magyar Polgár, 14. évfolyam, 1880-10-29 / 251. szám
[1068] Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-30
[1069] Fővárosi Lapok 1880-10-30 / 250. szám
[1070] Hölgyek Lapja, 4. évfolyam, 1880-11-14 / 46. szám
[1071] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1880-11-05
[1072] Grazer Volksblatt, September 1880-09-03
Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1880-07-24

Brindisibe, s az angolok Máltába mentek. — Seymour altengernagynak tegnap adta át a montenegrói fejedelem Vukovich küldött által a Danilorend egy keresztjét."[1073] A Prinz Eugen Gravosába irányoztatok, a Custozza pedig Polába indul.[1074] Később áthajózott Triesztbe.

1880.12.22-én tartalékba került.[1075] Ilyenkor történtek a kisebb karbantartási munkálatok.

1881.
1881.01.19-én már ismételt bevetését fontolgatták.[1076]
1881.01.31-én fedélzetére vette Triesztben, István főherceget.[1077]

Az SMS Custoza és négy kisebb hadihajó alkotta a Monarchia aktív flottáját. Ebben az évben korszerűsítették a hajót. Ekkor kicserélték a kazánjait.

1881.03.14-i hír: **Eberan ellentengernagy** zászlóshajójaként 1881.03.07-én hétfőn délután 3 órakkor befutott Rovigno-ba (isztriai Rovinj). Ekkor Habsburg István főherceg is a hajón tartózkodott. A kötelék ekkor állt a Custozza-ból, a Laudun fregattból és a Sansego ágyúnaszádból. Kedden a „Custozza" fedélzetén a polgármester bemutatta a legfőbb hatóságokat a főhercegnek. A Custozza szombaton hagyta el Rovigno-t, fedélzetén a főherceggel. A hajó ez után a Trieszti öbölbe és Pólában volt.[1078]

Raguza, jún. 25. (Eredeti távirat.) A „Palestro" és egy más hajóból álló olasz raj érkezett ide. A „London" és „Custozza" osztrák magyar hajókat ide várják. Hír szerint más hatalmak hajórajai is fognak érkezni.[1079]

Ekkor kicserélték a kazánjait, elektromos világítást kapott.

1882.
1882-ben fegyverzetét jelentősen kibővítették, lásd a fegyverzet résznél.
A hajó egész évben tartalékban volt.

1883.
„Elektromos világítás a tengeren. Pola ápr. 21. A Custozza kazamathajó belsejének teljes kivilágítására a budapesti Ganz-féle gyár által berendezett elektromos felszerelés tegnap este fényes sikerrel működni kezdett Pokorny Sternegg, Eberan altengernagyok, kiküldött szakbizottság és számos főbb tisztek jelenlétében. Általános vélemény szerint hadihajóink villanyos világítása elvitathatlanul célszerűnek bizonyul. A próba alkalmával 130 izzó lámpa volt működésben."[1080]

Nagyjavítást hajtottak végre a gépi berendezésein, majd 1883.05.05-én és 07-én próbautat tett.

1884.
1884-ben már egyes szakírók elavultnak tekintették az SMS Custoza-t.[1081]
1884-ben 4 db 35 cm-es torpedóvető csővel látták el. Egyet-egyet az orrban, a taton és kétoldalt. Mind a vízvonal felett helyezkedett el.

1885.
„Peiehl József lovag, sorhajóhadnagy, ki jelenleg az «Adria» magyar tengeri kereskedési társaságnak nauticai igazgatója, már most amaz eszmére jutott: a tájolótűt vegyileg tiszta vasrudacskák sajátságosan elrendezett szerkezetével olykép körülvenni, hogy eme rudacskák a tűre a legközelebbi közelből

[1073] A Hon, 18. évfolyam, 1880-12-07 / 322. szám
[1074] A Hon, 18. évfolyam, 1880-12-06 / 321. szám
[1075] Wiener Allgemeine Zeitung, Dezember 1880-12-22
[1076] Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-20
[1077] Die Presse, Januar 1881-01-31
[1078] Grazer Volksblatt, März 1881-03-18
[1079] Ellenőr, 13. évfolyam, 1881-06-26 / 317. szám
[1080] Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-04-22 / 111. szám
[1081] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1884-07-01

hassanak, anélkül, hogy annak új eltéréseit idéznék elő. Ismeretes, hogy a föld delejessége annyira befolyásolja a vegyileg tiszta vasat, hogy delejes pólusai, nem úgy, mint az aczélnál vagy kovácsolt vasnál, melyeknél kötött helyzetben maradnak, ha forgatjuk e vasat, olykép változtatják helyzetüket, hogy összeköttetési vonaluk (delejes tengelyük) mindig a delejes délkör irányában marad meg. A puha vasrudakban a polaritás iránya mindig olyan, hogy ama rúdvég, mely a föld éjszaki pólusa felé van fordítva— éjszaki polaritással bír, a dél felé fordított vég pedig újdéli polaritással. Ha tehát egy szabadon mozgó delejtüt, symmetrice elrendezett puha vasrudacskákkal körül fogunk, akkor annak éjszaki pólusa mindig vonzatni fog a tőle északra fekvő vasrudacskák déli pólusától és megfordítva. A tűnek delejes irányító ereje tehát növekedni fog. Már az első ezen elv alapján szerkesztett Peichl-féle tájoló, mely a «Custozza» vértes hajón állíttatott fel, igen kielégítő eredményt mutatott fel."[1082]

1886.
1886 augusztusában a II. kötelék tagja, mint tüzérségi hajó. De lehet, hogy az I. kötelék tagja még, mint kazamatahajó. A forrás nem egyértelmű.
„Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképen történt meg:
I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg" és „Ferdinand Max" kazamatahajók. Tegetthoff, **Custozza**, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d'Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg pánczélos fregattok. Rauther és Leopard torpedó hajók. Zára, Spalató, Sebenico, Lasin és Loup torpedó csónakok, Adler, Habicht, Falke, Sperber torpedónaszádok, Miramar, Greif, Fantasie czirkáló és jelző hajók. Ezekhez csatlakoznak a Kaiserin Elisabeth, Cyelop és Rela nevű nagy szállítóhajók a Gargano nevű tengeri katonai kórház és a Maros és Lajtha nevű folyamnaszádok. A főtörzshöz tartoznak a következő flottahajók: Radetzky, Lauden, Saida, Erzherczog, Friedrich, Falanz, Helgoland, Zrínyi, Frundsberg és Aurora pánczélfregattok. Végül kilencz ágyúnaszád és pedig: Hum Nautilus, Albatros, Kerka, Narentatensego, Andreas Hofer, Triest és Taurus.
II. mellékcsoport áll a Novara és Ferdinand Max tüzérhajókból, a Velebich, Carlatone, Schwarzenberg, torpedónaszádokból, az Artemisia és Chameleon czirkáló korvettekből, a Minerva folyamnaszádból és a Move és Bravó nevű szállító schoonerekből. A harmadik mellékcsoport hat fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik. E szerint a magyar hadiflotta áll 66 kisebb nagyobb hajóból, melyekhez természetesen nincsenek hozzávéve a kis segédhajók és az apróbb torpedó Csolnokok. Az őszi flottagyakorlatokon már e beosztás szerint fognak működni. A főcsoport három szárnyra van osztva, melyekhez öszszesen 24 torpedónaszád és 40 torpedósajka tartozik. Az összes hajókon majdnem 500 ágyú van."[1083]

1886-ban 2,5 cm-es szórólövegeket szereltek fel az árbockosarakba.

1887.
1887.05.07 – 1887.07.10-ig a gyakorló hajóraj tagja.
1887.05.07-én „az úgynevezett nyári gyakorló hajórajt és pedig két részletben. Az elsőhöz tartozott a »Tegetthoff«, »Custozza« és »Albrecht» pánczélosok, 3« »Lussin» torpedóhajó, hat torpedónaszád s egy szállító hajó. Ezzel szembe állíttatott egy torpedo - flottilla, melyhez tartozott egy avitohajó, 2 torpedó czirkáló, egy torpedo raktárhajó, 12 torpedónaszád és 1 ágyúnaszád. Feladatuk volt a háború esetének megfelelőn támadó műveleteket egymás ellen végrehajtani, amelyek június 6-áig tartottak."[1084]

1887.06.19: „Hajóhadgyakorlatok. Polából írják e hó 13-áról: A hajóhad nyári gyakorlatainak első része megkezdődött. A gyakorlat alkalmával két osztály állt egymással szemben. Az első a pánczélhajó-szakaszból s az „Albrecht", „Custozza" és „Tegetthoff" nevű hajókból, a másik a torpedó-naszádrajból és a „Panther", „Leopard", „Condor", „Bussard", „Falke" és „Adler" nevű hajókból állt. A két osztály feladata volt egymást támadni és egymás ellen védekezni. A feladat nagyon nehéz volt, mert a két

[1082] Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-06-16 / 164. szám
[1083] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[1084] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám
Budapesti Hirlap, 7. évfolyam, 1887-05-08 / 126. szám

osztály igen óvatosan járt el. A pánczélhajó-szakasz ugyanis csak nappal ment ki a nyílt tengerre, míg a torpedóhajóraj éppen az ellenkezőt tette. Rogosnizánál aztán május 15-én mégis ütközetre került a dolog. Másodízben május 31-én történt támadás nyílt tengeren. Mindkét esetben a torpedó-hajóraj volt a támadó. A két hajóosztály igen jól oldotta meg feladatát."[1085]

1887.07.04-én volt Polában az SMS Erzherzog Rudolf trónörökös hajó vízrebocsátása. Ekkor az SMS Custoza, **Sterneck báró altengernagy zászlóshajója**. A vonattal ide érkező I. Ferenc József császár és királyt, a hajó 21 ágyúlövéssel köszöntötte. Az esemény során a főtisztikar bemutatása után Bucho ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Albrecht", a „Tegetthoff", „Custozza", „Kaiser Max" és „Don Juan" kazemat-hajók elindultak, hogy a délután ő felsége előtt éles töltényekkel történő céllövés részére kitegyék a tengeren a céltáblákat. Dejeuner után az uralkodó a visszamaradt „Prinz Eugen" kazemat-hajóra szállt és ezzel 2 órakor elhagyta a központi hadi kikötőt, hogy a nyílt tengeren a hajórajhoz csatlakozzék.[1086]

1887.07.07-én behajózott rá a Haditengerészet Parancsnoka, Sterneck báró, és az erős szélben kifutott a Hajórajjal Polából, majd áthajózott a Muggia-öbölbe.

1887.07.25: „Hadi flottánk, mely most gyakorlatait végzi, ma érkezik Fiumébe. Hat páncélosból: az »Albrecht«, »Tegethoff«, »Custozza«, »Don Juan D'Austria«, »Kaiser Max« s »Prinz Eugen« páncélosokból áll s két divízióra oszlik. Egyiket Buchta, a másikat Schaffer ellentengernagy vezényli. A főparancsnok báró Sterneck altengernagy a »Greif« yachtra vonta föl a parancsnoki lobogót."[1087]

Az év során Lopatica-ban elveszítette az egyik horgonyát.

1888.
1888.02.01-től a hajóraj parancsnoka Moriz Freih v. Manfroni (monforti) báró, tengernagy.[1088]
1888.04.13. „Mint Polából értesülünk, a hadikikötőben a szokottnál is élénkebb tavaszi mozgás uralkodik. A „Don Juan d'Austria" a „Kerka" naszád útján vett parancs folytán imént visszatért a Közép-Adriáról Pólába. Az u. n. téli hajórajt, mely a Laudon fregattból, Zrínyi korvettből s a Narenta és Hum ágyunaszádokból áll, még a hét folytán leszerelik a hadi állomáson. E helyett azonban a páncélflottát szerelik föl, még pedig a Tegetthoff, Custozza, Kaiser-Max, Prinz Eugen, Don Juan d'Austria páncélhajókat, a Panther és Leopárd torpedo-sarkantyús hajókat, a Meteort és egy-két avitó-hajót. — A flotta ápr. 27-én indul el a pólai kikötőből, egyenesen Barcelonába a kiállítás megnyitására. A spanyol partokon 14—20 napot tölt s a dél-francia és olasz partokat, Máltát stb. érintve, útközben folytonos gyakorlat között július végére vagy aug. elejére Pólába visszaérkezik. A hajóraj parancsnoka Maufreni ellentengernagy lesz, de lehetséges, hogy Sterneck báró altengernagy maga veszi át a parancsnokságot."[1089] Korábban az SMS Lissa felszerelését is tervezték.[1090]

1888.04.17-én felszerelték a Nyári Hajóraj zászlóshajójának.

1888.04.22-én Stefánia trónörökösné és Mária Jozéfa főherczegnő — mint lapunknak Polából táviratozzák —a Custozza hajóról végig nézték a hajóraj gyakorlatait.[1091] Ekkor a hajón volt Károly István főherceg is. A gyakorlatra a Fasana csatornában került sor.
1888.04.23-án Stefánia trónörökösné és Mária Jozefa főhercegnő tegnap délelőtt a „Custozza" hajón megjelentek az isteni tiszteleten. Délután 5 órakor öt páncélhajó ment a tengerre; a trónörökösné, a

[1085] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1887-06-19 / 92. szám
[1086] Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-07-05 / 183. szám
Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-07-05 / 184. szám
Klagenfurter Zeitung, Juli 1887-07-09
[1087] Fővárosi Lapok, 24. évfolyam, 1887-06-25 / 173. szám
[1088] Budapesti Közlöny, 22. évfolyam, 1888-02-01 / 26. szám
[1089] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-13 / 103. szám
[1090] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-04-11 / 2018. szám
[1091] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-04-24 / 114. szám

főhercegnő és **báró Sterneck tengerészeti parancsnok** a „Custozzá"-ra szálltak. A tengeri gyakorlat után a hajók a fasanai csatornában vetettek horgonyt.[1092]

A flotta 1888.04.27-én indul el a pólai kikötőből, egyenesen **Barcelonába** a kiállítás megnyitására. A spanyol partokon 14—20 napot tölt s a **dél-francia** és **olasz partokat, Máltát** stb. érintve hajóznak tovább. 1888.05.11-én **Moriz Freih v. Manfroni báró, tengernagy** vezetésével a „Custozza", „Tegetthoff", „Prinz Eugen", „Kaiser Mar", „Don Juan", „Panther", „Leopard" és „Meteor" behajózott **Barcelonába**.[1093] A kötelék érintette Gravosa, Messina és Bonifacio kikötőjét. 1888.05.11.-26- között Barcelonában, a belső kikötőben állt kikötve.
Az 1888-as nemzetközi kiállítást, 158 hadihajó jelenlétében 1888.05.20-án Mária Krisztina régens királyné és a kétéves XIII. Alfonz király nyitották meg.[1094]
Ez volt az Osztrák-Magyar Haditengerészet legnagyobb százada, amely az Adrián kívül működött. Barcelonában 1888.05.23-án Mária Krisztina spanyol királynő és Habsburg Károly István főherceg felkereste az SMS Custoza-t és az SMS Tegethoff-ot.
1888.05.27-én az olasz hajórajjal együtt elindultak Barcelonából.
1888.06.01-én **Máltára** ért a kötelék. A Custoza fedélzetén Manfroni tengernagy Málta előkelőségei számára két partit adott.[1095] A hajó még 1888.06.04-is Máltán volt. A tiszteket sok bálra meghívták a helyiek.
1888.06.09-én Gravosa-ba érkezett.
A kötelék 1888. júniusában ért vissza Polába.[1096]

1888.06.18. „— Flotta gyakorlatok. Pólából írják jun. 18- diki kelettel: Az Adriai tenger partjai most békés időben azt a panorámát mutatják, a melyeket a tengeri ütközeteknél lehet látni. A flotta gyakorlata kezdődtek meg ismét s ez élénkíti meg az Adriát. A gyakorlatokra kirendelt tengeri haderő két rajra van különítve. Az egyik az a pánczélhajó escadre, mely Manfroni ellenadmirál parancsnoksága alatt az imént tért vissza Máltából, a másik a torpedóraj, mely dr. Apatn ellenadmirál parancsnoksága alatt áll. A pánczélhajó escadre a Custozza, Kaiser Max, Prinz Eugen pánczélhajókból és a Leopárd torpedóhajóból, a torpedótámadások ellen való védekezésre teljesen felszerelt Pola hadigőzösből s hat elsőosztályú torpedónaszádból áll. A flotillát a Phantasie parancsnoki hajó, a Panther, a Tiger, a Meteor torpedóhajók s 12 másodosztályú torpedónaszád képezi. Hétfővel kezdődtek meg az ellenségeskedések, a torpedóraj már tegnap elindult, a pánczélos hajók pedig most Gravozánál horgonyoznak. A trónörökös hazatértében pár napig szintén jelen lesz a gyakorlatokon."[1097]

Lehetséges, hogy 1888.07.24-én leszerelték.

1888.07.28-án betegség miatt lemondott a hajóraj parancsnokságról Moriz Freih v. Manfroni (monforti) báró, tengernagy, és helyét Spaun Hermann báró, ellentengernagy vette át.[1098]

Részt vett az éves flottamanővereken 1888-ban, a Don Juan d'Austria, Kaiser Max, Tegethoff koshajók, valamint a Panther, Meteor és Leopold cirkálókkal együtt.
Ebben az évben a Nyári Hajóraj egységei: „Erzherzog Albrecht, Tegetthoff, Custozza páncélos hajók, Lussin torpedóhajó és hat torpedónaszád, továbbá egy szállítóhajó. Ehhez járult még egy torpedó-flotilla, mégpedig egy avizo-hajó, két torpedó cirkáló hajó, egyegy torpedó-járhajó, tizenkét torpedó-naszád és egy ágyúnaszád."[1099]

1888.09.18-i hír: „Az osztrák-magyar hajóraj egy osztálya fog október 10-én a nápolyi öbölbe indulni, hogy jelen legyen Nápolyban akkor, mikor Vilmos császár ott időzik. Az olasz sajtó már hetek óta foglalkozik ez eshetőséggel s flottánk megjelenésének nagy politikai jelentőséget tulajdonít. Sőt az

[1092] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-25 / 115. szám
[1093] Grazer Volksblatt, Mai 1888-05-20
[1094] https://ojs.elte.hu/index.php/MNM-FolHist/article/view/8155
[1095] Pester Lloyd - Abendblatt, Juni Jahrgang 35, nr. 1888-06-15 / nr. 137
[1096] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1888-06-24 / 98. szám
[1097] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1888-06-24 / 98. szám
[1098] Budapesti Hírlap, 8. évfolyam, 1888-07-28 / 208. szám
[1099] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

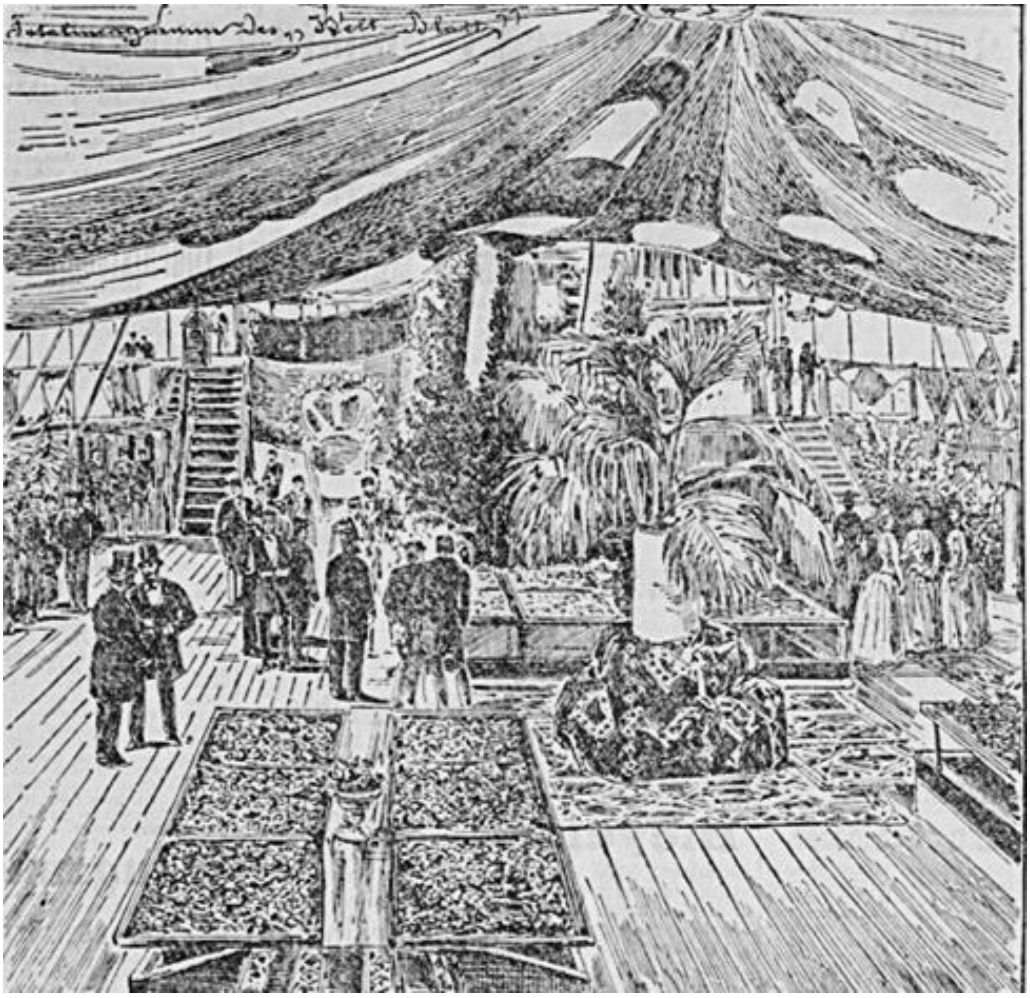
olaszok mindenképpen franczia-ellenes színezetet akarnak az ügynek adni, ámbár kétségtelen, hogy itt szó sem lehet tüntetésről. Hajórajunk megjelenése az olasz vizeken legföljebb azt fogja bizonyítani, ami úgy is tudva van, hogy monarchiánk benső viszonyban áll Olaszországgal, de nem azt, hogy provokálni akarná Francziaországot. Az osztrák-magyar hajóraj a következő hadihajókból fog állani: Kaiser, Custozza, Lissa, Tegetthoff, Kaiser Max nagy pánczélos hajók, Leopard és Faxana jelző hajók. A flottát több torpedónaszád kiséri. Főparancsnoka Sterneck tengernagy s a Kaiser Max hajón lesz István főherczeg is."[1100]
Olasz ellenkezés hatására, végül a flotta nem ment Nápolyba.[1101]

1889.
1889.05.08. – 1889.06.12. között a Nyári Hajórajhoz osztották be.
1889.05.18-án Triesztben a muggiai öbölben volt az SMS I. Ferenc József cirkáló vízrebocsátásánál. A hajó fedélzetén ekkor ünnepi fogadást tartottak. „Csak azért tértünk vissza Triesztbe, hogy megint kocsira üljünk, Sant-Andreára hajtassunk és egy gőzbárka vontatókötelén a Custoza fedélzetére csónakázzunk, résztvenni a tengerészünnepen és látni a matrózok regattáját. A ladik odakoppan a sötét vízi vár páncéljához, két emelet magasságba mászunk föl a fejünk fölött tátongó Krupp-ágyuk alatt, egy forduló és káprázó szemmel állunk meg egy tündérteremben. " Hajós élet régi ismerője, ünnepségek régi gyűlölője, ezzel a gyönyörűséggel nem bírok betelni soha. A világ legszebb mulatóterme mégis a hadihajó, mikor a tengerésztisztek nemes ízlése és hosszú, nagy utak egyhangúságában egyre gyarapodó találékonysága ily geniálisan díszítette föl. A középfedélzet, anynyi nehéz munka, annyi fárasztó gyakorlat színhelye, most fölismerhetetlenné lett a kacér bájtól. Ezer tarka jelzászlóból varrott óriás sátor fedi a roppant négyszöget. Az ércfalakból semmi sem látszik a tropikus növényektől, pálmák, narancsfák, áloék, banánok zöld pompája takarja el a vízi kaszárnya szigorú egyszerűségét. A lombok közül itt-ott csillan elő egy torpedóvadász-ágyú fényes bronza; az ember elfeledi, hol van és azt kérdi, miért nem használnak téli kertek ékességéül másutt is ilyen gyönyörű ércdíszt, mikor a fém ragyogása oly szép a növények zöld homályában. A fedélzet kátrányos deszkáit keleti szőnyegek, színes japáni gyékények fedik; a kazamaták levilágító ablakait üde mohával és illatos rózsák töméntelenségével rakták meg; a nehéz gugorák (csörlők), amelyek mellett annyi nehéz, verejtékes munkát végez a matróz, kéjesen süppedő kerevetekké váltak a lusták számára; a mágnestartó virágpiramis lett, a lépcsőfülkék egy-egy lugas, a gőzdaruk gépei jácintbokrok. Illat, szemnyugasztaló félhomály, egy szalon előkelő, kedves levegője. A háziurak, a tengerésztisztek, ez a szeretetreméltó, úri nép, aki igazi arab vendéglátást űz a tavaszi ruhákban kacagó szép asszonyok, a csodálkozva néző leányok, a tömérdek díszruhás katona és egyéb szárazföldi jövevény között. Egy szűk vasajtó a legfelső kazamatába vezet, ahol két huszonnégytonnás óriás Krupp ágyú nyújtja ki csövét a lövöréseken. A pusztulás rettentő tormentumainak most békés a szerepe; a lafettákon fagylaltos tányérok százai, míg a rideg terem hosszában fehér asztalok tele a konyha és pince minden válogatott áldásaival. Az ágyúseprők dézsáiban pezsgő fagyoskodik a jég között, a kormány keréknél fehérruhás cukrászok sürgölődnek. Ötven matróz ad enni-inni az éhes-szomjas embereknek és egyre hallatszik a kazamata egyik végéből a másikba: „Pista te, egy pohár jó bort az ezredes urnák!" — „Hozd errébb azt a pástétomot, Jancsi! E dilettáns pincésszolgálatra mind a magyar fiúkat válogatták ki; mikor tisztességtudásra, ügyességre, szívességre van szükség, mindig csak hozzájuk folyamodnak. Kint az árbocokon egetverő hurrá harsan föl. Távol egy hadihajó ágyúi dörögnek, a Custoza zenekara a gotterhaltét fújja. Az udvar érkezik. És az ünnepi zajba beleidétlenkedik két malac szörnyű visítása. Ez az a két áldozat, akit a csónakversenyen a két legutolsó fog kapni, ezredéves tengerészszokás szerint. Piros csurapét (ködmönt) húznak a szegény malacokra, ez a szokatlan toalett indítja meg őket oly nagyon. Siralmukat mindenki neveti s a kedv általános. Semmi feszesség, semmi unalmas cercle. Mária Jozefa, Ottó és Lipót belevegyülnek a négy-ötszáz főnyi vendégtömegbe, majd a hajófalban a korlátra támaszkodva nézik, amint húsz bárka és vagy tizenöt kis csónak regattában futja körül a muggiai öbölben horgonyozó escadrót. Pompásan eveznek a legények. Itt a Custoson a matrózok izgalma leírhatatlan, az árbocokra mászva nézik, ki lesz az első, ki kapja a sárga háromcsillagos zászlót a tíz aranynyal és ki a malacot? Recscs! Egy lúd letörik a kapaszkodó legények alatt, halomra esik egy csomó fiú, de sebaj, a következő pillanatban már megint ott kisérik éles tengerészszemekkel a kék távolban mozgó fekete pontokat és hurrá, taps fogadja az

[1100] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-09-18 / 258. szám
[1101] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-09-27 / 2184. szám

elsőket. Ez az igazi sportizgalom, nem az, mikor a totalizatőrnél levő öt forint miatt dobog a kebel. A bárkák versenyén az Albrecht tizenkét legénye lett győztes, a kis ladikokén pedig a Tegetthoff giggje, hat matrózzal. Többnyire dunamenti bácskai fiuk, már otthonról mesterei az evezőnek. A főhercegnő maga adta oda a nyertes csónakvezetőknek a zászlókat, az aranyokat és sajátkezűleg tisztelte meg a hagyományos malacokkal a homlokukat szégyenkezve törlő utolsókat is. Kacagás, harsogó zene, vidám hullámzása a pompásan mulató publikumnak. Az esthajnali csillag kigyúlt a szürke vizek fölött, mikor a csöndesen lélekző tengeren beérkeztünk a Molo San Carlora, kipihenni e szép nap kedves viszontagságait. [1102]

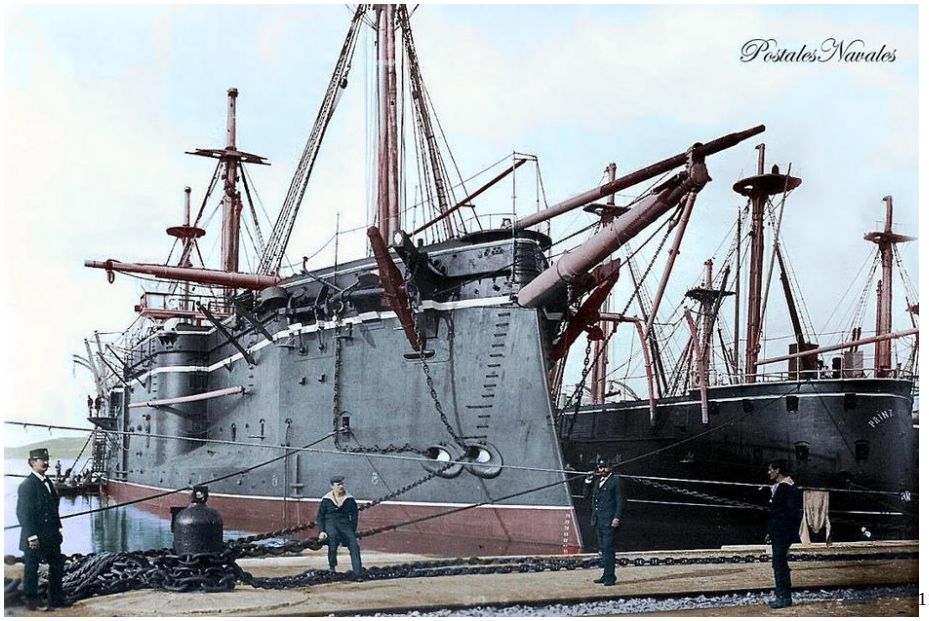
Ekkor a kikötőben volt még: a „Tegetthoff, Kaiser Max, Don Juan d'Austria, Eugen és Albrecht pánczélosok, a Blitz torpedovadász hajót és még három torpedónaszádot, utunkban elhaladtunk a »Greif« mellett, melynek középárbocza Steineck admirális és főparancsnok lobogóját hordozta és a »Fantasie« yacht mellett, melyen, jeléül annak, hogy az uralkodó család tagjai vannak jelen fedélzetén, a családi czimer volt a főárboczon felvonva."[1103]



Az SMS Custoza fedélzetének feldíszítése Habsburg-Lotharingen Ottó főherceg és felesége, Mária Josefa főhercegnő látogatásának tiszteletére az I. Ferenc József cirkáló vízrebocsátásakor. A hajón szőnyegek és pálmafák és egyéb egzotikus növények voltak. A parancsnoki hidat ponyva fedte. A főhercegi párt a Custoza fedélzetén báró Daublebsky von Sterneck tengernagy fogadta, egy nagy csokor virággal. A „Custozza"-ban Von Bretis kormányzó, Zaressi miniszter, az FZM hadtest parancsnoka, Schönfeld báró, Smolfa elnök és számos más kiemelkedő személyiség, valamint hölgyek válogatott csoportja[1104]

[1102] Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-21 / 139. szám
[1103] Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-21 / 2416. szám
Klagenfurter Zeitung, Mai 1889-05-21
[1104] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1889-05-30

1889.05.29: Fiume, máj. 28. Az osztrák-magyar hajóraj ma délután 3 órakor ide érkezett és horgonyt, vetett a fiumei kikötőben. Az öt páncélos hajó név szerint: „Prinz Eugen“ (parancsnoka Morin sorhajó kapitány), „Kaiser Max“ (parancsnoka Möller sorh. kap.), „Don Juan“ (parancsnoka Gerin sorh. kap.), „Erz. Albrecht“ (parancsnoka Hinke sorh. kap.) és „Custozza“ (parancsnoka **Baritz** sorh. kap.) holnap reggel gyakorlatokat fog végezni a tengeröbölben. A hajórajjal érkezett meg Spaun ellentengernagy is. Sterneck br. tengernagy pedig már előzőleg ide érkezett a „Greif“ yachton. Ma este a város a népkertben fényes ünnepet rendezett a hajóraj tiszteletére.[1105]



[1106]

1889-ben a Nyári Hajóraj zászlóshajója.

1890.
Ebben az évben több hadgyakorlaton vett részt, öt másik páncélos hajóval, több cirkálóval és kisebb hajóegységekkel együtt. Más forrás szerint ekkor a hajó végig tartalékban volt.

Az SMS Custoza fogdája[1107]

[1105] Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-29 / 147. szám
[1106] https://www.facebook.com/photo/?fbid=544859227740120&set=a.432973888928655
[1107] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/300/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~300076/Custoza-fogdaja-Az-SMS-Custoza-pancelozott-csatahajojanak-matrozai-a-fedelzeten-KuK-Kri~II1611079

1891.
Ebben az évben végig tartalékban volt.
Ebben az évben még mindig a flotta egyik legnagyobb hajója:"_Az osztrák-magyar hajórajban legnagyobb a 7390 tonnás »Tegethoff.« Ezután jön a »Custozza«, amely 7060 tonnás." Ugyan akkor az új angol a »Royal Sovereign« 14 500 tonnás, a francia »Formidable«, 11.400 tonnás, az olasz »Italia« 13 898 tonnás, de az orosz »Petr Weliky«-is 9340 tonnát nyom, stb.[1108] Tehát, ekkorra a Monarchia flottája kezd eltörpülni a többi tengeri hatalom hajói mögött. Arról nem is szólva, hogy a Monarchia fő egységei kazamata hajók, míg a többi flotta már toronypáncélosokat épít.

1892.
1892-ben a hajót jelentősen átépítették.[1109] Ennek során új belső válaszfalakat és árbocokat kapott.
„Helyreállítások a »Custozza« kazemathajón, a 100.000 forintnyi összes szükségletnek első részlete 30 000 forint..."[1110]
„Ilyen átalakítások eszközöltettek ugyan némely hajókon, mint a Tegethoff, Custozza és Albrecht csatahajón és kilátás van arra, hogy ezen átalakítások folytán ezen hajók a harczképességnek meg fognak felelni, de a csatahajóknak egy nagy része, az úgynevezett kasamáta hajók abszolúte nem lesznek használhatók és okvetetlenül szükséges, hogy ezeknek fokozatos pótlásáról gondoskodás történjék. Az erre vonatkozó költség fel van véve ezen költségelőirányzatban is."[1111]

Ekkor a II. divízió vezérhajója volt.

1892.02.02-i hír: 1892-ben a Lissai csata 25. évfordulójához közeledve, kivonult a Monarchia flottája egy nagyszabású felvonulásra. Ezen ott volt az SMS Custoza is. A flottafelvonulást I. Ferenc József császár és király is megszemlélte a yacht-járól.[1112]

1892.03.31-én Polában a hajót felkereste a kassai Állami Felsőbb Ipartanoda diáksága. A hajón bemutatták a berendezésen kívül, még a páncéltörő ágyukolossusok kezelését is.[1113]

1892.04.28-tól a Hajóraj 2. Divíziójának zászlóshajója volt.

„A májusban tengerre szálló hajórajhoz fölszerelik a «Rudolf trónörökös» és a «Stefánia főherczegasszony» toronyhajókat, a «Ferencz József» czirkáló hajót, a «Custozza», «Don Juan», «Miksa császár» pánczélhajókat, az említett «Pelikan» torpedó-anyahajót és a «Rodolfo»-t, mely utóbbi a tengernagyi hajó lesz."[1114]

1892.05.30-án Gravosában a hajóra szállt Jozsef főherceg, hogy figyelemmel kísérje az 1892.06.02-ig tartó hadgyakorlatot.

1892.06.24-én Fiumében volt a hajóraj kötelékében. Délután 3 órakkor a hajó fedélzetén uzsonna volt, amin részt vett Sterneck b. tengernagy, a hajórajon szolgáló két főherczeg, Spaun báró és Seemann ellentengernagyok, a hajóparancsnokok és azok törzskara.[1115]

1892.06.26-án Fiume révjében vetett horgonyt a flotta. „Az egyik szakaszt, mely a Rudolf trónörökös, Stefánia trónörökösné s a király német nevét viselő páncélosokból áll, Spar báró ellentengernagy vezényli, a másikat, mely a Custozza, Don Juan és Kaiser Max páncélosokból áll, Seemann ellentengernagy, Sterneck b. tengernagy a Greif yachtra vonta fel lobogóját. A Geyer és Trabant torpedó-gőzösök is ott vannak. A Don Juan parancsnoka Károly István főherceg. Lipót főherceg mint

[1108] Nemzet, 10. évfolyam, 1891-03-01 / 3054. szám
[1109] https://hajosnep.hu/Media/Default/hu-HU/tevekenyseg/kiallitasok/2009/haditengereszetunk-emlekei/haditengereszetunk-emlekei-katalogus.pdf
[1110] Iparügyek, 6. évfolyam, 1892-10-15 / 10. szám
[1111] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-19 / 3643. szám
[1112] Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-02-14 / 45. szám
[1113] Állami Felsőbb Ipartanoda, Kassa, 1892
[1114] Magyar Géniusz, 1. évfolyam, 1892-03-13 / 11. szám
[1115] Pesti Napló esti kiadás, 43. évfolyam, 1892-06-27 / 177. szám

sorhajózászlós a Kronprinzessin Stefánia páncéloson szolgál. Délelőtt a kormányzó látogatást tett az admirálnál, a hajók ágyúlövésekkel üdvözölték. A gyönyörű hajóraj a rév képétnagyon impozánssá teszi. A hajóraj tiszteletére a kormányzónál ma nagy díszebéd és estély lesz, mely utóbbira több száz meghívót adtak ki."[1116]

1892.06.27-i hír: **Seemann ellentengernagyot** a Custozza fedélzetén felkereste gróf Batthyányi Lajos, Fiume kormányzója.[1117]
„Hajórajunk Fiumében. Batthyány Lajos gr. fiumei kormányzó tegnap délben Spaun b. ellentengernagyot a »Kronprinzessin Stefánia« pánczéloson és Seemann ellentengernagyot a »Custozza« pánczéloson látogatta meg. Mindkét helyen diszlövésekkel üdvözölték. Délután Steineck b. tengernagy a Custozza feldíszített fedélzetére a főherczegeket, a kormányzót és a város előkelőit meghívta. A társaság kedélyes hangulatban sokáig időzött a szellős fedélzeten, hol a fiatalság csakhamar tánczra kerekedett. A fedélzetet környező csarnokokat a nézők foglalták el, míg a hajónak 582 személyből álló legénysége a közép kastély fedélzetéről nézte a szokatlan képet. A buffett a hajó középhelyiségében, honnan az ágyú óriások néznek ki, volt elhelyezve. A »Greif« yachton adott díszebéden a két főherczeg, a kormányzó, Spaun és Seemann ellentengernagyok, gr. Wurmbrand és neje, Catinelli tábornok, Ivanossich ezredes, Ciotta polgármester, Szobovics tanácsos, több főtiszt és a yacht tisztjei vettek részt. A hajón a tengeri zenekar játszott. A két főherczeg között, kik ebéd után hosszasan és szívélyesen társalogtak a vendégekkel Batthyány grófné ült. Tíz óra után a felgyújtott gáz fáklyák fényénél távozott a társaság. A hajóraj ma reggel vonult Pola felé czéllövési gyakorlatokra. A vendégek távozásakor a »Greif« yachton a zenekar a Rákóczy indulót játszotta; az árbóczok keresztfáin pedig a legénység tisztelgett. A hajóraj fogadtatása rendkívül szíves volt s a lakosság oly tömegesen látogatta a hajókat, mint eddig egyszer sem. — Pólából távirják. A cs. és kir. gyakorló hajóraj a fasanai kikötőben horgonyt vetett."[1118]

1892 októberében, jelentős összeget szavaztak meg az átalakítására.[1119]
1892.10.12-én már másodosztályú hadihajónak minősítik a technika gyors változásai miatt.[1120]
Feltételezik, hogy az átalakítás után még harcképes maradhat egy ideig, leginkább partvédő hajóként.[1121]
Ennek oka, lövegeinek az űrmérete.[1122]

1893.
Helyreállítások a «Custozza» kazemathajón: a 100.000 frtnyi összes szükségletnek második és utolsó részlete 70 000 Frt.[1123]
Ebben az évben írtak Gáspár Ferenc íróról, aki hat évig szolgált tengerészként és élete során a Custozza, Don ‚Juan d'Austria, Prinz Eugen, Narenta, Zrínyi és más hajókon tette meg útját, szorgalmasan tanulmányozva a tenger csodálatosan szép és sokak előtt ismeretlen világát, élénken megfigyelve népek és hajósok életét. Az évekig tartó folytonos behajózások közben bejárta az egész földközi tengert, a syriai partoktól Gibraltárig, Kelet-Afrikát, Ázsia jó részét és még ki tudja hány országot, vidéket. [1124]
Állítólag 1893-1894-ben új vízzáró rekeszeket építettek a hajóba, de szerintem ezeket már korábban beépítették 1892-ben.
1894-ben mint a Lissai csatát túlélő és még aktív szolgálatban lévő hajóként írnak róla. Szerintem a cikk összekeverte a két Custoza nevű hadihajót.[1125] Megjegyzendő, hogy saját kutatásaim szerint, az öregebb Custoza sem vett részt a Lissai-tengeri csatában.

1894-ben Polában a Kassai Állami Főreáliskola diákjai látogatták meg a hajót.[1126]

[1116] Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-06-26 / 176. szám
[1117] Pesti Napló esti kiadás, 43. évfolyam, 1892-06-27 / 177. szám
[1118] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-06-28 / 3532. szám
[1119] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-07 / 3631. szám
[1120] Pesti Hírlap, 14. évfolyam, 1892-10-15 / 285. szám
[1121] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-19 / 3643. szám
Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-07 / 3631. szám
[1122] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1892-10-12
[1123] Budapesti Közlöny, 27. évfolyam, 1893-07-02 / 149. szám
[1124] Egyenlőség, 12. évfolyam, 1893-03-17 / 11. szám
[1125] Pesti Napló, 45. évfolyam, 1894-06-05 / 154. szám
[1126] Állami főreáliskola, Kassa, 1894

1895.
Ebben az évben átkerült a II. Tartalék Hajórajba.
1895-1902 között az 1-es kategóriájú tartalékban volt.

1895.05.09-én Polában volt az SMS Monarch vízrebocsátásakor. [1127] A meghívott vendégek felvonulása már kora reggel kezdődött. Részint az Oliva-sziget összekötő hídján át hajtattak a szigeten felállított emelvényekhez, részben pedig gigákon és tiszti csónakon mentek a Custozza és Frunsberg hajókra.[1128]

„Helyreállítások: a »Custozza« kazemathajón; a 100.000 forintnyi öszszes szükségletnek első részlete 8.978 frt 69 kr.”[1129]

1896.
„Voltak azonban a monitor-typusnak nagy hátrányai is. Az oldalak alacsony voltából hiányos tengerálló képesség és csekély állékonyság következett, mely körülményeknek estek áldozatául úgy az első monitor, mely ugyancsak belvizekre volt építve, mint az angol nyílt tengerjáró monitor, a »Captain« is. Azonkívül hullámzó tengerben a monitorok sokat is vesztettek sebességükből s maga a forgótorony is könnyen elromlott s akkor mire való volt a nehéz ágyú, mely a hajónak lőfegyverét képezte? A tengerészetek vezetőségei sokáig ingadoztak a tengerálló, magasoldalú kazamata-hajók és az alacsony tornyoshajók közt, míg az a kiegyeztetés nem jött létre, mely alapját vezette a mostani typusoknak. Tengerészetünk vezetősége a kétely ezen korszakában a kazamata-hajók típusára határozta el magát. A döfő hajóorr (kos), tengeri akna és torpedó az amerikai polgárháborúban, valamint — de főképen az első — az osztrák-magyar-olasz háborúban borzasztó fegyvereknek bizonyultak. Ezekkel szemben csak egy védelem létezett, t. i. a hajónak számos vízmentes szakaszra osztása. Tehát a vízmentes falakhoz folyamodtak, melyekkel a kínai dzsunkák, Marco Polo jelentése szerint, már évszázadok óta bírnak, mihez járult a czellákra osztott kettős fenéknek feltalálása. Ezzel ki volt mondva az ítélet a fából épült csatahajó felett is, melyet nem lehetett hasonlóan szerkeszteni. Az 1869-ben vízre bocsátott Lissa volt az utolsó faszerkezetű pánczélos hajó a közös haditengerészetben. A Kaisernek 1871-ben elkészült újjáépítésével pedig átalában az utolsó faszerkezetű csatahajó áll előttünk. A Custozzának és Erzherzog Albrechtnek faszerkezettel már készen álló tervrajzait vasszerkezet számára változtatták át. Két gyönyörű kivitelű mintája (1/12 természetes nagyságban) ezen hajóknak keresztmetszetben igen tanulságos módon mutatta a különbséget a fa- és a vas-építésmód között, míg a fényképek az említett két hajónak külsejét ábrázolták. A Custozzának egy tömb fél mintája volt látható, melyen jól lehetett látni a víz alatti részek vonalait. Ezen, valamint a testvér Erzherzog Albrecht hajónál utoljára hódoltak azon rendszernek, mely a főágyúkat két egymás fölött lévő fedélzeten helyezte el. Az ezáltal létrejött czéltábla magassága, valamint a szükségelt pánczél súlya okozták, hogy több hasonló hajót nem építettek. A hetvenes években még három kis kazamata hajó épült, pótlásául a három fa pánczélos fregátának (Kaiser Max, Don Juan d’ Austria és Prinz Eugen). Ez időben épült a Tegetthoff kazamata-hajó is, melynél először alkalmaztak aczélt is a szerkezethez; …….”[1130]

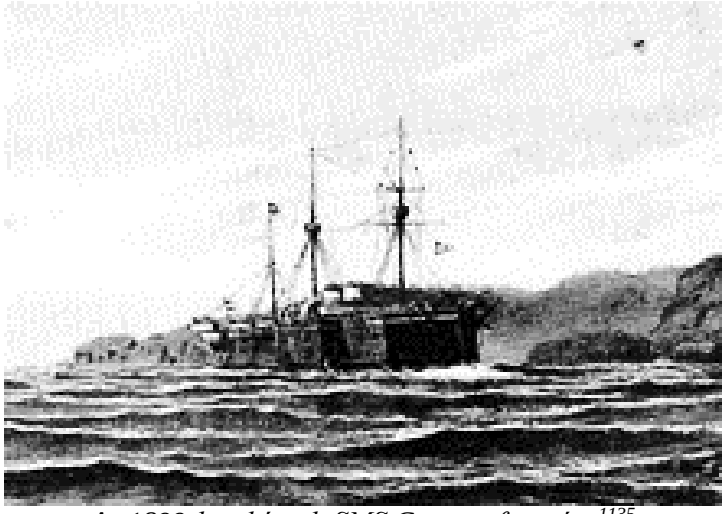
1896-ban az SMS Custoza hajószerkezetének megfelelő modellen kezdték kikísérletezni a flotta torpedóját.[1131]

1896-ban a hajó helyreállítására 100 000 frt-ot fizettek ki.[1132]

[1127] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-05-10 / 127. szám
[1128] Magyar Hirlap, 5. évfolyam, 1895-05-10 / 126. szám
[1129] Budapesti Közlöny, 29. évfolyam, 1895-07-09 / 155. szám
[1130] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[1131] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[1132] Budapesti Közlöny, 30. évfolyam, 1896-07-04 / 157. szám

1897.
„Az újonan épülő hajó nagyságára hajóhadunkban a negyedik helyen fog állani. A legnagyobb hajónk »Tegethoff« 7390 tonna, 6400 lóerejű gépekkel, 29 ágyúval, »Custozza« 7060 tonna 4400 lóerővel, 27 ágyúval és »Kronprinz Erzherzog Rudolf« 6870 tonna, 6500 lóerővel 22 ágyúval."[1133]

1898.
A hadügyminiszter jelentéséből azonban még az is kitűnik, hogy több hadihajót szándékozik — már legközelebb — a hadműveleti flotta lajstromából törölni. A „Lissa« hadihajót és több fregattot már törölték is az aktív flotta névsorából. Krieghammer hadügyminiszter idei előterjesztéséből kitetszik ama szándék, hogy a »Kaiser« továbbá a »Custozza« és »Erzherzog Albrecht« hadihajók törlését is mihamarabb javaslatba fogja hozni. A »Kaiser« hadihajó a csataflotta minden hadműveleti czéljaira már évek óta alkalmatlan és mindeddig csak azért nem törölték az aktív flotta lajstromából, mert az amúgy is kis számú hadihajóink számaránya még nagyobb kisebbségben lett volna az idegen hatalmak flottáinak, létszámával szemben. A Custozza és az Erzherzog Albrecht hajóknak, ha harczi értékük csekély is, még sem helyeselhetjük még kiselejtezésüket, mert ez által pótlásuk válna, szükségessé mely ismét 10—12 millió forint újabb terhet róna az államra, amelyek pedig tekintettel a pénzügyi viszonyokra, csaknem elviselhetetlenek lennének."[1134]



Az 1899-ben készült SMS Custoza festmény[1135]

1889.05.30-i hír: „A hajóraj Fiumében. A osztrák-magyar hajóraj öt páncélos hajója, »Prinz Eugen,« »Kaiser Max,« »Don Juan,« »Erzherzog Albrecht« és »Custozza« horgonyt vetettek a fiumei kikötőben. Tegnap reggel gyakorlatokat végeztek a tengeröbölben. Este a város rendezett tiszteletükre ünnepélyt a népkertben. Spaun ellentengernagy is megérkezett a hajórajjal, mig báró Sterneck tengernagy előttük jött a »Greif« yachttal."[1136]

1900.
1900-ban már csak a 4. legerősebb hajója a folttának. Ekkor már megelőzi a Rudolf trónörökös és a Stefánia trónörökösné toronypáncélos és a Tegetthoff kazamatahajó. Egyben jól látszik, hogy a flotta hajótípust vált.[1137]

1901.
„A haditengerészet vezetőségének a delegácziók előtt ismételve tett kijelentései szerint, arra, hogy hosszan elnyúló tengerpartunkat*) ellenséges támadások ellen megvédhesse, az épülőfélben lévő

[1133] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-06-21 / 170. szám
[1134] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám
Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-05-19 / 138. szám
[1135] https://commons.m.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Custoza_illustration.png
[1136] Fővárosi Lapok 1889-05-30 / 147. szám
[1137] Kincses Kalendáriom, 1900 Tengeri haderő

hajókon kívül még öt — mintegy 10.000 tonnás — csatahajóra van szükség a huszonöt évvel ezelőtt épült és ma már teljesen elavult «Prinz Eugen», «Kaiser Max», «Don Juan d'Austria», «Erzherzog Albrecht» és «Custozza» helyébe, amelyeket csatába vinni többé nem lehet, mivel bármely modern csatahajó, mint a milyenek háború esetében partunk megtámadására küldetnének, kevés percz alatt a tenger fenekére süllyesztené azokat. Továbbá szükség van két vértezett, mintegy 7000 tonnás czirkálóra és háromra a közelebb vízrebocsátott «Szigetvár» fajtájából, tehát 2350 tonna tartalommal. Továbbá tervbe van véve, tizennyolcz 130—150 tonnás u. n. síktengerjáró és huszonnégy 90—100 tonnás egyéb torpedónaszád, a melyekkel az osztrák-magyar hajóraj visszanyerné a katonai érték azon fokát, melylyel huszonöt évvel ezelőtt bírt, de azóta a rendelkezésére állott összegek csekélysége folytán elvesztett. Egy-egy csatahajó építési költsége 16,500.000 k., egy vértezett 7000 tonnás czirkálóé mintegy 11,785.000 k., egy 2350 tonnásé 3,200.000 k., egy síktengerjáró torpedónaszádé 400.000 k., az említettük, kisebbeké mintegy, fele ennek."[1138]

1902.
Lenyűgöző megjelenésűek, de nem rendelkeznek jelentős harci értékkel, mint például a „Custozza", „Erzherzog" kazamatahajók. Az Albrecht, a „Don Juan d'Austria", a „Kaiser Max" és a „Prinz Eugen" hajókat pedig végleg le kell szerelni.[1139]

1902.09.15-től átépítették, hogy lakó- és kiképzőhajóként szolgáljon az újonnan behívott tengerészkadétok számára.

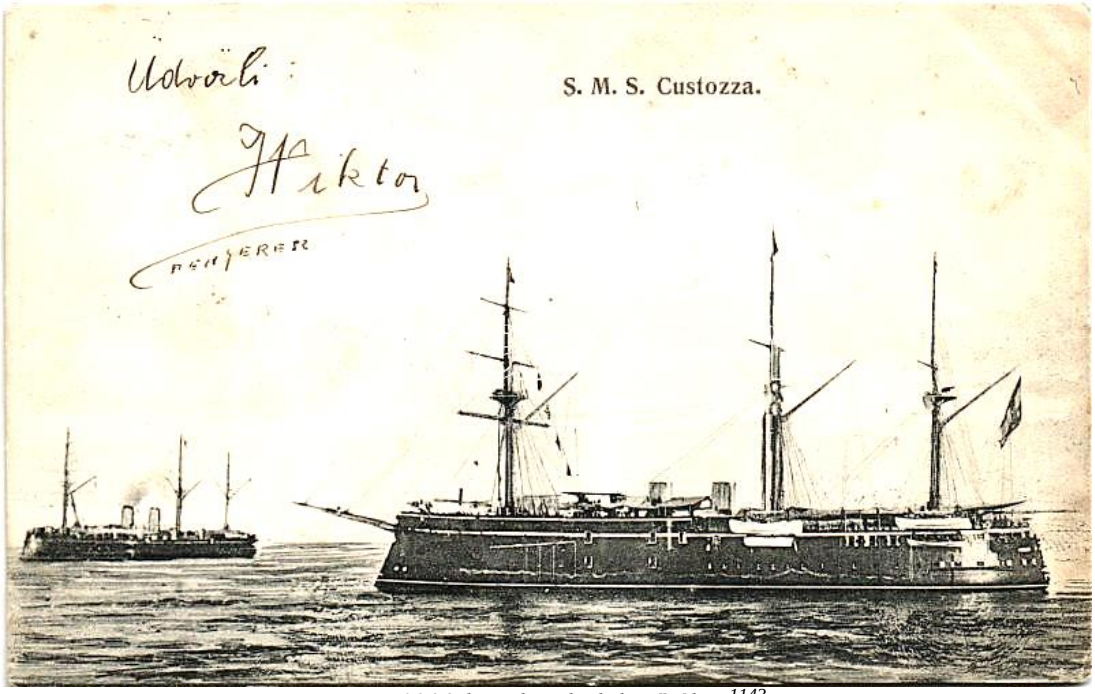
1902-1914 között a tengerész hadapródok iskolahajója.

1905-ben még bevethető állapotúnak tűnt. „Miután sikertelenül kísérlettük meg, hogy a torpedó s a többi gép s villámgyárakba, a szer és raktárakba bejuthassunk, a hadikikötőbe mentünk, hol egy csomó harcra kész csatahajó (Rudolph, Tiger, Custozza, Szt. Georg s még más hajók is) horgonyoztak. Ezek közül a Rudolf nevű H. osztályú, 33 ágyúval ellátott tornyos, páncélos cirkálót szemléltük meg."[1140]

Csak újságírói eszmefuttatás egy esetleges amerikai – magyar konfliktus Fiume birtoklásáért. Az újságírói vízióban a Custozza elsüllyed.[1141]

1906.
1906-ban „a Stabilimento Tecnico Triesztino nevű hajógyár nyugalmazott igazgatója, Mollier Ede mérnök, a bajorországi Chiem-tó mellett hetvennyolc éves korában szerdán meghalt. Mollier egy francia emigráns családból származott, amely a rajnai Pfalzban telepedett le. Innen hívták meg Molliert 1860-ban a trieszti hajó- és gépgyárhoz. A hatalmas gyártelepet 1897. decemberéig vezette. Mollier egyike volt a legkiválóbb hajótechnikusoknak. Az ő vezetése alatt építették a Custozza, Radetzky, Tegetthoff, Kronprinzessin Stephanie, Kaiserin Elisabeth, Wien, Budapest és Kaiser Karl VI. hadihajókat és az osztrák Lloyd-társaság leghatalmasabb gőzöseit."[1142]

[1138] Magyarország, 8. évfolyam, 1901-01-24 / 21. szám
[1139] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1902-10-03
[1140] Siklós és Vidéke, 18. évfolyam, 1905-08-13 / 33. szám
[1141] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-05-14 / 132. szám
[1142] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-09-29 / 268. szám



1907-1908 körül Pola kikötőjében[1143]

1909.
1909-ben helyi partvédő hajóként is alkalmazták.[1144]
1909.05.03. „(Halál gyakorlatozás közben.) Mint Pólóból táviratozzék, a Custozza nevű hadihajón hétfőn szerencsétlenség történt. Mászógyakorlat közben egy Smolai nevű Laibachból való hadapród leesett egy árbocról és összezúzott fejjel halva terült el.”[1145]

1911.
A Custozza a tengerészhadapród-tanfolyam szálláshajója. [1146]
Ebben az évben, mint partvédő hajó van számításba véve.[1147]

1912.
Öngyilkos magyar haditengerész. Pólóból jelentik, hogy a Piccoló-fogadó egy szobájában tegnap dús reggeli után főbelőtte magát Dános Géza, a Custozza hadihajó tengerész közlegénye. Tegnapra szabadságot kért parancsnokától, betért a városba, meglátogatta néhány jó pajtását, aztán szobát bérelt, jól megreggelizett s elkövette az öngyilkosságot. Jóravaló legény volt, a hajón még nem kapott büntetést s igy nem lehet tudni, mi vitte végzetes elhatározására.[1148]

1912.05.30-án törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből, és átminősítették a leszerelt hajótest kategóriába.

1913.

1914.
1914-től a polai hajógyári munkások lakóhajója volt a háború végéig.
1914-ben a Custozza és a Zrínyi legénysége is jótékonysági adományt tett.

[1143] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/452/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000062/Kuk-Kriegsmarine-SMS-CUSTOZA-Custozza-G-Fano-Pola-1907-08-EK~II2978122
[1144] Kincses Kalendáriom, 1909 A haditengerészet
[1145] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-05-05 / 105. szám
[1146] Magyar Statisztikai Évkönyv, 1911 (19. Új folyam, Budapest, 1912) V. Állami és törvényhatósági élet / D)
[1147] Kärntner Zeitung, Juni 1911-06-24
[1148] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-05-17 / 117. szám

„A Pesti Hírlap szerkesztősége ma a következő adományokat kapta: A bevonult katonák családjának. A MÁV keleti pályaudvari villámterpszemélyzetének gyűjtése 130 korona, Kerék Sándor Sarajevó 20 kor., Baromfitenyésztő munkásnőket képző iskola Gödöllő 20 kor., Rumbach Dezső 100 kor., Bisehitz Erzsi 13 kor., A „Custozza" hajóra beosztott tartalékos, önkéntesek 10 kor., A „Zrínyi" csatahajó tartalékos és tényleges önkéntesei 60 kor., Boris, Bianca 20 kor., Bőhm Janka és Sárika által rendezett jótékonycélú házi hangversenyen összegyűlt 54 kor."[1149]

1914. szeptember 1-jén megkezdődött a midshipman (tengerész) tanfolyam az S. M. S. „Custoza" fedélzetén, amely 1915 júniusának végéig tartott. A tanfolyam végén a hajósoknak tengeri tiszti vizsgán kell részt venniük, majd kinevezik őket tengerész zászlóssá.[1150] (A tanfolyamot 1912-ben jelentették be.)

1915.
Az I. világháború alatt, Pólában a német tengeralattjárósok lakóhajója. Elavultsága miatt nem került be az aktív hadrendbe.[1151] A jelek szerint viszont üzemképes volt még 1915-ben is.

1915 Polai SMS Friedrich Carl és SMS Custoza matrózairól készült fotó[1152]

1916.
1916 februárjában szívbénulásban hunyt el egy tengerésze.[1153]
1916.09.05-én Polában volt. Itt elhunyt egy tengerésze tüdőtuberkolózisban.[1154]
Ugyan itt, egy másik tengerésze tüdő és mellhártyagyulladásban hunyt el. [1155]
1916 decemberében a hajó legénységének tagjai között megjelentek a munkásmozgalmi nézetek.[1156]

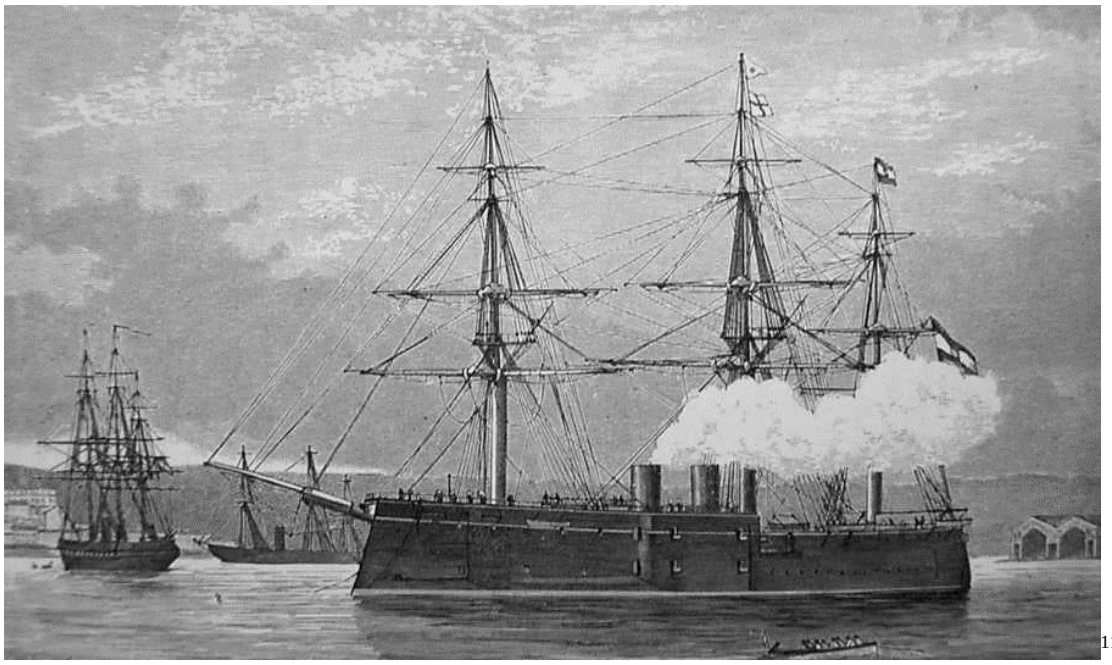
1917.
1917.03.17-én tüdőgümőkórban elhunyt egy tengerésze.[1157]
1917.04.27-én agyhártyagyulladásban elhunyt egy tengerésze Polában.[1158]

1918.
1918.05.07-én elhunyt egy tengerésze.[1159]
1918.07.21-én elhunyt egy tengerésze.[1160]
1918.08.03-án elhunyt az egyik tengerésze.[1161]

[1149] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-09-08 / 219. szám
[1150] Kärntner Zeitung, Oktober 1912-10-13
[1151] CSONKARÉTI KÁROLY AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig: http://epa.niif.hu/00000/00018/00150/pdf/EPA00018_hadtortenelmi_1985_02_295-343.pdf
[1152] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/156/kategoriak~Festmeny-mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~1000015/1915-Polai-SMS-Friedrich-Carl-es-SMS-Custoza-matrozairol-keszult-foto-9x14cm~II491528
[1153] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1916-04-18 / 491. szám
[1154] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1916-09-05 / 510. szám
[1155] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1916-10-23 / 515. szám
[1156] Arbeiterwille - Neue Zeit, Dezember 1916-12-28
[1157] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1917-06-23 / 539. szám
[1158] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1917-06-23 / 539. szám
[1159] Veszteség lajstrom, 1918-11-05 / 700. szám
[1160] Veszteség lajstrom, 1918-12-19 / 705. szám
[1161] Veszteség lajstrom, 1918-08-12 / 690. szám

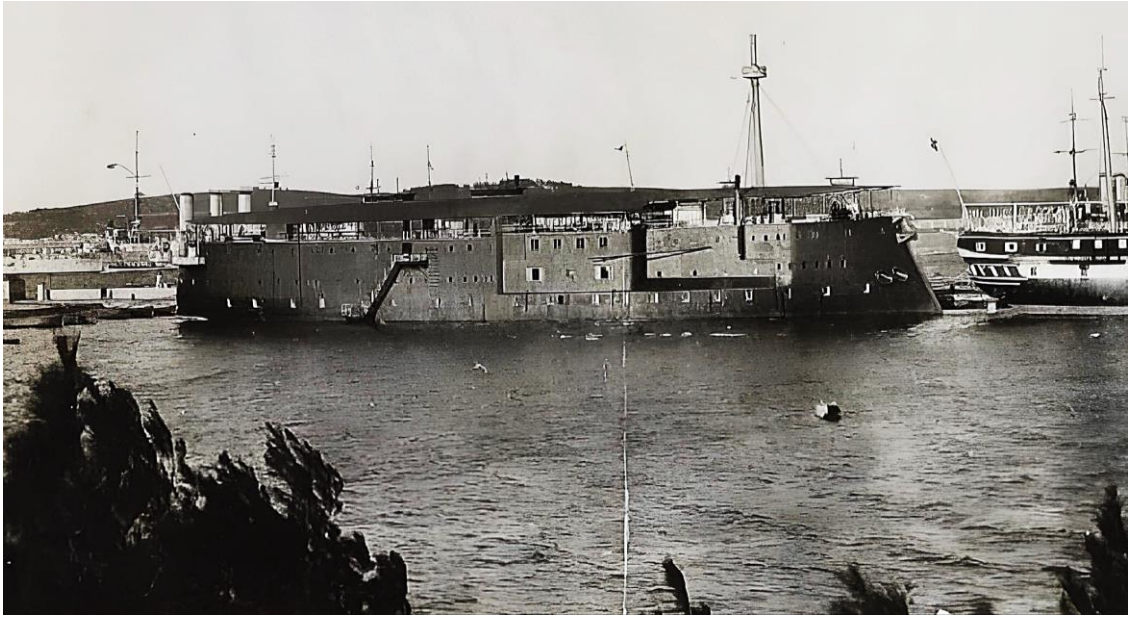
1918.10.27-én a Custozza legénysége is csatlakozott a Pola-i matrózzendüléshez.[1162]

1920.
Olaszország kapta meg hadizsákmányként, akik azonnal lebontották.
Más forrás szerint, viszont 1925-ig még használatban volt és csak egy ütközéses baleset után bontották le.[1163]


[1164]

[1165]

[1162] Napló, Veszprém, 24. évfolyam, 1968-10-27 / 253. szám
[1163] https://hu.wikipedia.org/wiki/Stabilimento_Tecnico_Triestino
[1164] https://www.shipsnostalgia.com/media/devastation.79181/
[1165] https://indafoto.hu/tit-hmhe/image/6894485-2d4a2481



[1166]

Parancsnokai:
- 1874-1875.03.24. Josef Zaccaria sorhajókapitány[1167]
- 1876.02.09-én már kapitánya, 1877 budahegyi Pauer János Károly sorhajó-kapitány (1879-től ellentengernagy 1885+)[1168]
- 1880 Nauta Gusztáv sorhajókapitány (1880.08.17-től felmentik a tengeri szolgálat alól, 1881-től ellentengernagy)
- 1889 ikefalvai Baritz Károly sorhajókapitány (1893-ban már nyugállományú, 1866-ban harcolt a Lissai-tengeri csatában sorhajózászlósként.)
- 1904.12.09-től Custoza hadapród-iskolahajó parancsnoka leidenthali Bersa Szilviusz fregattakapitány.[1169] (utóbb ellentengernagy)
- 1908-1909 Paul Fiedler sorhajókapitány, egyben a kadéttanfolyam parancsnoka.[1170]

Admirálisok, akiknek zászlóshajója:
1876, 1878 lovag Barry Alfréd ellenadmirál, majd altengernagy
1876 Friedrich von Pöck báró altengernagy
1878 Alios Ritter von Pokorny ellentengernagy
1881 Eberan v. Eberhorst Alexander ellentengernagy
1887, 1889 báró Daublebsky von Sterneck altengernagy majd tengernagy
1888. Moriz Freih v. Manfroni tengernagy
1892. Seemann Károly ellentengernagy

[1166] https://x.com/HiddenHistoryYT/status/1797701430536737067
[1167] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1875-03-24
[1168]**Szinnyei József**: Magyar írók élete és munkái, 10. kötet P / Paukovits Márton (senkviczi)
Die Presse, Oktober 1877-10-23
[1169] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-12-09 / 340. szám
Grazer Tagblatt, Dezember 1904-12-09
Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-12-09 / 340. szám
[1170] Grazer Tagblatt, Mai 1908-05-13
Reichspost, April 1909-04-28

Seemann Károly[1171]

A Magyar Műszaki Múzeumba került Mladiáta A. János ny. mérnökkari ezredes, folyamőrfőkapitány letétje. A volt magyar-osztrák haditenger részét hajóira vonatkozó műleírások, tervrajzok és részlettervek. (a) 86 drb füzet műleírás az 1870-től 1913-ig terjedő időszakban épült hadihajókról. Többek között a Stefánia, Rudolf főherceg, Tegetthoff, Custoza, Radetzky, Zrínyi Miklós, Duna, Helgoland, Károly főherceg, Ferdinánd Miksa főherceg, Habsburg, Árpád, Szentgyörgy, Babenberg, Zenta, Novara, Danubius, Monfalcone nevű és más hadihajókról. (b) 654 drb tervrajz és részletrajz az előbb említett hadihajókon kívül a Viribus Unitis, Szent István, Mária Terézia királynő és császárnő, VI. Károly császár, Erzsébet királynő stb. hadihajókról, a Maros, Szamos, Kőrös dunai monitorokról, szállító és vontató gőzösökről és a hadihajók különféle berendezéseiről és felszereléseiről. — (c) Az Inn és Leddia monitorok kartonra ragasztott, nagyított fényképei. — (d) Egy megkövesedett, kalcittal infiltrált fatörzs a hidegkúti bányából.[1172]

A Szerb-Horvát-Szlavón Pola kikötő az előtérben három ex-osztrák hadihajóval: elölről hátrafelé, LACROMA (ex-TIGER, 1887-1920), CUSTOZZA (1872-1920) és BELLONA (ex-KAISER, 1872-1920). Tőlük jobbra két US SC hajó áll. A bal felső sarokban négy francia ALGERIEN osztályú romboló található: I, H, Q és R betűk. Középen három olasz romboló, köztük egy ALESSANDRO POERIO osztályú romboló. A fénykép 1919 végén – 1920 elején készült[1173]

[1171] Vasárnapi Ujság –1895-12-15 / 50. szám / Nagyitások mikroskoppal 50. szám / Természettudomány; ipar; gazdaság
[1172] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 72. évfolyam (1938) 21-22. szám / "Magyar Műszaki Múzeum"
[1173] https://laststandonzombieisland.com/tag/regia-nave-buttafuoco/

Don Juan kazamatahajó (II.) 1873, 1877

SMS Don Juan d'Austria (II.) kazamatahajó

(Don Juan rövidítéssel) 1874-1919-ben elsüllyedt
(Testvérhajói: SMS Kaiser Max II. és az SMS Prinz Eugen II.)
A hajó története jórészt az SMS Kaiser Max-nál található meg, mivel igen gyakran párban volt alkalmazva a két hajó.) Nem azonos az 1887-ben Cartagenában épült Don Juan de Austria-val.

Vízkiszorítása: 3548,48 - 3559 hosszú tonna, (3605,26 tonna)
feltöltve 3799, 21 hosszú tonna (3860 tonna[1174]) (máshol 4134,10 tonna[1175])

Hossza: 75,872 m (248 láb 11 hüvelyk) a legnagyobb hossza (máshol 75,85 m)
73,225 m (240 láb 3 hüvelyk) a vízvonalon
72,38 m az egyenesek között
Szélessége: 15,25 m (50 láb) (máshol 14,75 m szerepel)
Merülése: az orrnál 5,99 m, a tatnál 6,15 m (20 láb 2 hüvelyk) –
teljesen feltöltve elől 6,39 m, hátul 6,65 m (1 cm = 8,73 t)
A hajó magassága a vízvonaltól: 6,17 m
Lőrések víz feletti magassága: 2,5 m

Meghajtása: (Ezeket a gépeket a korábbi fa Don Juan d'Austria hajóról vette át 1874-ben)
1 db vízszintes (fekvő), egyszeres expanziós kéthengeres kis nyomású gőzgép
5 db kazán 30 tüzeléssel (Máshol 6 kazán szerepel.), Üzemi nyomás 2,06 atm
1 db 5,53 m átmérőjű, 4 szárnyú, balra forgó Hirsch hajócsavar
Ennek a hajónak a dugattyús gőzgépen kívül három árboca is volt, összesen 1633 négyzetméter vitorlafelülettel.[1176] Árbocmagasság a felső fedélzet felett: Előárboc: 16,30 m. Főárboc: 17,07 m. Tatárboc: 14,85 m. Orr-árboc: 5,80 m. Vitorlafelület csökkentve 1255 m2.
Ismertető jegyek: 3 árboc, barkvitorlázat sudárvitorla nélkül, később sónervitorlázat teljes vitorlázatú előárboccal.

Teljesítménye: 2652 LE (A sajtó néha 2700 LE-t ír.[1177])

Sebessége: 13,24 csomó (24,40 km/h) 72-es percenkénti fordulatszám mellett.

Hatótávolsága: 1703 tmf/10 csomó

Üzemanyaga: 380 tonna szén
Óránkénti fogyasztás 10 csomónál-nál: 3000 kg

Személyzete: 1875-ben: 366 fő. 1876-ban: 390 fő. 1877-ben: 393 fő. 1907-ben 36 fő. [1178]

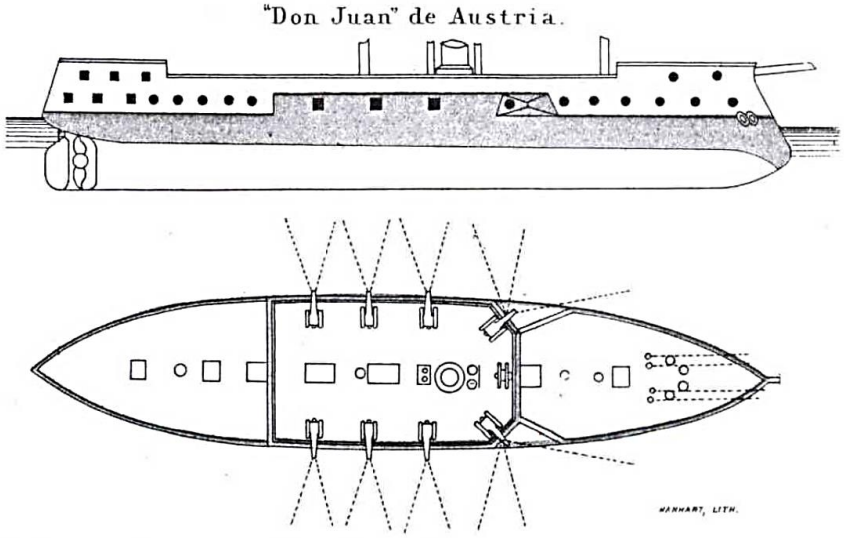
Páncélzata: A páncélzat össz súlya 729 tonna.
övpáncél 203 mm (8 hüvelyk)
kazamatánál 125 mm (4,9 hüvelyk) (máshol 156 mm szerepel)

[1174] Quelle: Marine-Gestern-Heute, Nachrichten aus dem Marinewesen, 11. Jahrgang, 2.Heft, Juni 1984
https://www.heeresgeschichten.at/marine/kasematt/max/kaiser_max_1.htm
[1175] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1176] https://en.vijesti.me/news-b/society/653490/the-empire-and-the-kingdom-have-perpetuated-Tivat
[1177] Die Presse, Mai 1882-05-22
[1178] chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

kereszt irányú válaszfalak 115 mm (4,5 hüvelyk) a citadella két végén
(máshol 124 mm szerepel)
fedélzet 23 mm [1179]
Vasból épült, kettős hajófenék.

Fegyverzete:
8 db 21 cm-es (8,3 hüvelyk) L/20 kaliberű Krupp ágyú a központi kazamatában
(A Kaiser Max-féle osztályba tartozó, 1875-77-ben vízre bocsátott három pánczélhajón rövid 21 cm-es ágyukat alkalmaztak először, amelyeket később meghosszabbítottak és rendszeresítettek.[1180])
Tüzelési szög a hajó hossztengelyétől 30°-ra kezdődött. Lövegcső: 8,82 t Závárzat: 490 kg Lövegbölcső: 3,750 t. Lövedék: 93,7 kg Kilövőtöltet: 23 kg.
Lőszerkészlet csövenként: 40 páncéltörő acélgránát és 80 robbanógránát.
A tüzelési szög a hajó hossztengelyétől 30°-ra kezdődött.
4 db 9 cm-es (3,5 hüvelykes) L/24-es kaliberű aczél-bronz hátultöltős Uchatius ágyú a fedélzeten.
Lőszerkészlet csövenként: 60 gyújtólövedék, 40 db robbanógránát, 36 db grapesshot („sörétes gránát”).
2 db 7 cm-es (2,8 hüvelykes) L/15-ös kaliberű aczél-bronz hátultöltős Uchatius ágyú
Lőszerkészlete csövenként: 140 robbanógránát, 60 srapnel (repeszgránát), 40 grapesshot.
6 db 47 mm-es (1,9 hüvelykes) L/35-ös kaliberű gyorstüzelő ágyú
2 db (máshol 3 db szerepel) **47 mm-es** (1,9 hüvelykes) Hotchkiss revolver ágyú
2 db 25 mm-es (0,98 hüvelykes) gépfegyver
4 db 35 cm-es (13,8 hüvelykes) torpedóvető cső[1181] (Egy az orrban, egy a taton, és egy-egy két oldalt.)
Torpedókészlet 8 db éles torpedó és 2 db gyakorló torpedó
Kos hajóorr kiképzés

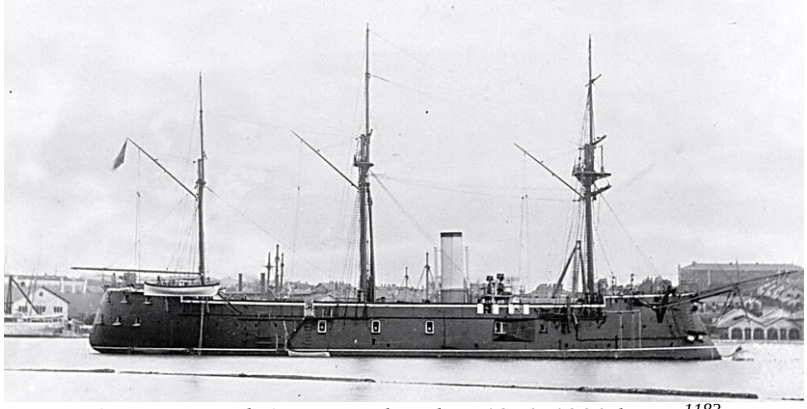
Csónakok: 1 db gőzbárka, 1 db nagycsónak, 2 db oldalcsónak, 1 db gigg, 1 db mentő-kutter, 2 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak. Csónakverseny lobogó: “J”.



[1182]

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino Triest - San Rocco
Építés kezdete: 1874.02.14.
Vízrebocsátották: 1875.10.25.
Hadrendbe állt: 1876.06.26. (Átadva a hadseregnek 1876.06.29.)
Hadrendből kivonták: 1904.06.28.
Elsüllyedt: 1919

[1179] https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html
[1180] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[1181] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1875)
[1182] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Don_Juan_d%27Austria_(1876)_-_drawing.jpg



A Don Juan d'Austria valamikor 1870-1880 között[1183]

1874.
Az építéséhez felhasználták az ebben az időben lebontott hasonló nevű Don Juan d'Austria fa páncélos fregatt kiszerelt főgépét, a páncélzatának egy részét, és a felszerelési anyagok javát.

1875.
1875.04.03-án a páncélozási munkálatokat megtekintette I. Ferenc József császár és király, valamint Carl Ludwig és Ludwig Viktor főhercegek.

A „Don Juan d'Austria" Casematt hajó vízre bocsátása.) 1875.10.25-én 9 órakor a Stabilimento tecnico hajógyárában a meghívott vendégek jelenlétében a „Don Juan d'Austria" nagy Casematt hajó vízre bocsátására került sor. Az utolsó kötél elvágása után a hatalmas hajó a jelenlévő matrózok és a sok ember éljenzésére hangtalanul és gyorsan becsúszott a sós vízbe, és a szánon keletkezett súrlódás miatt sűrű füstöt hagyott maga után. Mivel a dagály nagyon magas volt és a víz is bőven akadt, az vízrebocsátás egész menete nagyon jól sikerült, és egyetlen akadály sem hátráltatta a gyönyörű látványt, amelyet néhány napsugár is megvilágított. A hajó körülbelül 98-100 méter hosszú és körülbelül 14 méter széles. Vízkiszorítása 3550 tonna, névleges teljesítménye 650 lóerő, és 8 db Stüb 21 centiméteres, nyolc hüvelykes Krupp acél ágyúval van felszerelve. A leendő legénység 370 főből áll, ebből 38 fő alkotja a tiszti. Konrad Weizner (salzburgi származású) hajóépítő mérnök építette, és a szakértők véleménye szerint nagyon kiváló hajó. Testvérhajóját a „Kaiser Max"-ot hamarosan vízre bocsátják ugyanabban a Stabilimento tecnico hajógyárban.[1184]

1876.
A hajó befejezését már márciusra várták. Elkészülte után egyből a Földközi tengerre küldték volna. A hajó vízkiszorítása 3550 tonna, 650 névleges lőerővel bír, 8 db 21 cm-es (8 hüvelykes) Krupp hátultöltős ágyú, 366-fős személyzettel, ami áll 6 tisztből, 283 tengerészből és 43 gépészből.[1185]

1876.06.29-én elkészült és a Haditengerészet átvette a hajógyártól.

Polából jelentik. A mai napon (1876.08.20-án) a „Don Juan d'Austria" Casematt hajó első próbaútját hajtotta végre a mért tengeri mérföldön, és nagyon kielégítő eredményeket mutatott, nevezetesen 12 2/3 tengeri mérföld/óra átlagsebességet ért el, teljes motorteljesítmény mellett. Ez az eredmény meglepetés volt, mivel a gép az azonos nevű, leszerelt páncélozott fregattból származott, és úgy tűnt, hogy az új, nagyobb hajóhoz nem való. Ezért, csupán csak 11 mérföld/óra maximumra számítottak. Az átlagsebesség azt jelenti, hogy valójában ennél nagyobb sebességre volt képes. Ez a teljesítmény bíztató a „Kaiser Max" és a „Prinz Eugen"-re nézve is, ami hamarosan követi a Don Juan d'Austria-t. Ezek ugyan olyan hajók mint a Don Juan d'Austria, és hajtóműveik is a már korábban törölt, azonos nevű

[1183] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1875)#/media/File:SMS_Don_Juan_d'Austria_NH_73123.jpg
[1184] Salzburger Volksblatt, November 1875-11-02
Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1875-10-30
Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-28
[1185] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1876-03-17

hajókból származnak. A „Don Juan” kiváló kormányzási képességekkel, elegendő páncélzattal és tüzérséggel is rendelkezik, ezért sikeres hajónak kell nevezni, ha stabilitása kielégítőnek bizonyul. A hajó holnap ismét útra kel, hogy próbasorozatát egy hosszú távú utazással zárja.[1186]

1876.08.28-án hétfőn kellett volna kifutnia, de végül egy nappal később indult el a próbaútra.[1187]
1876.08.29-én próbautat hajtott végre a régi Griffith-hajócsavarjával, és félerővel 12,24 csomó sebességet ért el.
1876.10. 30-án már az új, Hirsch féle hajócsavarral végzett próbautat, mely során félerővel a sebessége 12,04 csomó volt. Teljes géperővel haladva csak valamivel több, 13,64 csomó sebességre volt képes. A kormánykerék forgatásához 5 emberre volt szükség.

Az új hajók vízkiszorítása régi fa hajók vízkiszorításával azonosak, de a jobb sebesség érdekében a hosszukat 3,41 méterrel, a szélességet pedig 1,24 méterrel megnövelték, ezáltal a víz alá süllyesztett főváz területe 70,28-ról 68,05 négyzetméterre csökkent, miáltal az átlagos merülés: 6,44-5,99 méter. A vas, mint építőanyagnak a hajótesten való felhasználásával elért 135 tonnás tömegmegtakarítást szinte kizárólag (nyolc tonna kivételével) a támadó- és védekezőerő növelésére használták fel. A 12 db 18 centiméteres Armstrong löveg helyett, 8 db 21 centiméteres Krupp löveg került egy központi kazamatába, amelyet 156 milliméteres páncél véd a korábbi 114 mm-es páncélzat helyett. A páncélövet megerősítették, és a régi hajók 118 milliméteréről 203 milliméterre emelték. Négy 10 centiméteres (valójában 9 cm-es) löveget telepítettek a fedélzetre. A próbaút során a „Don Juan” 12,69 csomós átlagsebességet ért el 2659 lóerő mellett, a „Kaiser Max” pedig 13,28 csomót is elérte, míg a régi hajók 2158 lóerővel csak 10,5 csomós átlagsebességet értek el. A régi motor teljesítménynövekedését új kazánok beépítésével érték el, ami lehetővé tette a gőznyomás 1,406-ról 1,828 kilogrammra emelését. Míg a régi hajók csak 872 mérföldet tudtak megtenni 10 mérföldes sebességgel, az új hajók 1703 mérföldet tudnak megtenni ugyanolyan sebességgel. Az új hajók vitorlásként vannak felszerelve, épp úgy, mint a régiek voltak. A vitorlafelületet 1170-ről 1255 négyzetméterre növelték.[1188]

A Don Juan d'Austria 1877-ben[1189]

1876.11.12-én kifutott Polából. A hajó parancsnoka Ritter v. Eberle sorhajókapitány.[1190]
1876.11.13-14. Lissa vizein járt. Innét hajózott tovább a levantei vizekre. 1876.11.18. – 1877.01.13. Szmirna kikötőjében volt.

[1186] Neue Freie Presse, September 1876-09-01
[1187] Neue Freie Presse, August 1876-08-26
[1188] Die Presse, August 1877-08-27
[1189] https://www.darabanth.com/en/online-auction/452/categories~Postcards/Warships~2000062/Kuk-Kriegsmarine-Kasemattschiff-Don-Juan-dAustria-in-1877-MODERN~II2978086
[1190] Neue Freie Presse, November 1876-11-14

1877.
1877.01.16-án érintette Mytilénét. 1877.01.17. – 1877.02.05-én ismét Szmirnában volt. 1877.02.05-06-én Számosz következett az útja során. 1877.02.07. – 1877.03.02. Szmirna volt megint a kikötőhelye. 1877.03.04-06-között Syra-ban volt. 1877.03.09-12-között Zante következett az út során.. 1877.03.15-én befutott Polába.

1877.03.20-án leszerelték.
1877.09.17-én már felvetődött, hogy az SMS Salamander helyett fel kellene szerelni.[1191]
1877.11.28-án felszerelték, és Albánia blokádjára vezényelték.
1877.12.30-án az SMS Kerka társaságában befutott Antivariba, ahol a fedélzetükre vették a cs. és kir. alkonzult, és további 300 menekültet, akiket Curzolán hajóztak ki.

1878.
1878.01.05-én a Don Juan d'Austria és a Kerka körülbelül 300 antivári menekült lakost szállított át Curzolába. Miután a hajók távoztak a montenegróiak folytatták Antivár ostromát.[1192]
1878.01.12-én kifutott Gravosából. 1878.01.14-15 között Valonában volt. 1878.01.16 -1878.02.05 között Gravosában volt. 1878.02.07-09-ben Durazzo kikötőjében járt. 1878.02.10-én érintette Valonát. 1878.02.12-19-között Syra kikötőjét kereste fel. 1878.02.20-21-én Szalonikiben járt és az SMS Frundsberg-nek vitt utánpótlási anyagokat. Ezután útközben segítséget nyújtott a Tebe osztrák Lloyd gőzös parancsnokának, aki 2000 fiatallal a hajó fedélzetén tartott Alexandria felé, de az utasok fel akartak lázadni az egészségügyi rendszabályok miatt. 1878.02.22. – 1878.03.18. és 1878.03.21-26 között Szmirna kikötője következett.
„A pólai arzenálban és kikötőben élénk tevékenység uralkodik. Minden arra mutat, hogy több hadihajó fölszerelése van készülőben. Eddigelé három osztrákmagyar kisebb pánczélos hajó ment teljesen fölszerelve a keletre, s pedig a „Miksa császár", „Habsburg" és „Don Juan d'Ausztria" nevű hajók. Barry Alfréd ellentengernagy megtartotta a fővezényletet a keleti vizekben czirkáló osztrák-magyar hajóraj fölött. Tekintettel voltak talán arra is, hogy Barry is, ki angol származású, könnyebben fog érintkezhetni az angol hajóparancsnokokkal. A „Tegethoff" nevű elsőrendű pánczéloshajó számára, mely majdnem teljesen elkészült már, megérkeztek már a monstre-ágyuk Krupp gyárából. A hajó 14 ágyúval és 1100 lóerejű géppel fog bírni."[1193]
1878.03.29. – 1878.04.26-án Szalonikiben tartózkodott. Ekkor himlőjárvány volt a városban. Az osztrák Lloyd „Tebe" gőzösre sok himlős akart felszállni. A rend helyreállítására török katonákat vezényeltek ki, és a Don Juan d'Austria tengerészeit is készenlétbe helyezték.[1194]

1878.04.21/22-én húsvétkor a Don Juan d'Austria és az olasz Principe Amadeo páncélosok tengerészei összeverekedtek. Mindkét hajón számos fegyelmi eljárás indult emiatt. [1195]

1878.04.27-29-én Syra-ba futott be. 1878.05.02-03-án Korfut kereste fel. 1878.05.08-án befutott Castelnuovóba. „Bécs, máj. 9. A Politische Correspondenz jelenti Cattaróból. A Habsburg, Kaiser és Don Juan osztrák pánczélos fregátok a cattaroi öbölbe érkeztek és Hegline előtt horgonyt vetettek."[1196]
(Syra = Syrus a Cyclasok (Kükládok) neve alatt ismert szigetcsoport egyik tagja, Rhenia és Cythnus között.)

A mi monarchiánk is megkezdte érdekbiztosítási műveleteit Montenegró határainál s a »Habsburg,« »Kaiser« és »Don Juan« páncélos fregátokat a cattarói öbölbe küldte.[1197]
Júliusban a Cattarói-öbölben tartózkodott.

[1191] Neue Freie Presse, September 1877-09-17
[1192] Die Presse, Januar 1878-01-06
[1193] Politikai Ujdonságok, 24. évfolyam, 1878-03-13 / 11. szám
Neue Freie Presse, Juni 1878-06-14
[1194] Die Presse, Mai 1878-05-14
[1195] Die Presse, Mai 1878-05-08
[1196] Ellenőr, 10. évfolyam, 1878-05-10 / 233. szám
[1197] Fővárosi Lapok 1878-05-11 / 109. szám

1878.06.08-án a Haditengerészeti Kiállításra Polában a mediterrán osztagot alkotó „Don Juan”, „Kaiser Max” és a „Habsburg” páncélos fregatt, valamint a mintegy 14 napja hadrendbe állított „Custozza” és „Kaiser” kazamatahajók mellett még felszerelés alatt van több hajó is.[1198]

1878.12.20-án késő éjjel Curzolából (Raguzához közeli sziget) kihajózva Orebič közelében megfeneklett. 1878.12.21-én a Hajóraj segítségével levontatták a zátonyról. A keletkezett károk jelentéktelenek voltak. Ezután a Hajóraj kötelékében működött tovább.

1880.
1880 júliusában kicserélték a kazánjait, különböző változtatásokat hajtottak végre a tüzérségében, csökkentették a vitorlázatát és árbocait feltételezhetően épp úgy, mint tették az SMS Kaiser Max esetén. A hajóról készült képek legalább is ezt sugallják.

1881.
1881-ben elektromos világítást, és forgatható torpedóindító csöveket kapott.

Ekkor a flottának 58 felszerelhető hadihajója volt. Egy hajó felszerelése 5 millió forint körül mozgott. A felszerelhető hajók nevezetesebbikei: Vulcán, Adria, Gurgnano, Donau, Lissa, Salamander, Ferdinand Kaiser, Kaiser, Don Juan, Habsburg Prinz Eugen, Novara, Leibnicz, Seehund, Saida Laudon, Tegetthoff. — Az uralkodó család hajója a Miramár”[1199]

1882.
1882.06.02-i hír: A »Don Juan d’Ausztria« a szárasztóállásban feküdt Fiumében. Itt a magyar mérnök-egylet tagjai keresték fel a hajót 1882.05.31-én.[1200]

1886.
„Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképen történt meg: I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg” és „Ferdinand Max” kazamatahajók. Tegetthoff, Custozza, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d’Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg pánczélos fregattok.”[1201]

1887.
1887.06.08. – 1887.07.11. között a Nyári Gyakorló Hajórajban szolgált.
1887.07.04-én részt vett a császár által megszemlélt, Pola előtti hajórajgyakorlaton.

„Teljes négy óra hosszat jártuk (Pola) raktárait, műhelyeit, s mégis csak futólagos fogalmat alkothattunk magunknak arról, hogy mi minden van együtt ez arsenálban. Roppant épületekben egymás tetejére katonás rendben van fölhalmozva minden, amire hadihajóinknak szükségük lehet. Össze van gyűjtve, rendezve a legparányibb részletekig minden, ami csak kell, é s kívül visel egy czédulát: »Don Juan«, vagy »Custozza.« — Íme uraim, mondá derék vezetőnk, Lähner fregattekapitány, ebből a raktárból egy negyedóra alatt teljesen föl lehet szerelnünk az összes hadihajókat. — Honnan számítva a negyedórát"? kérdé valaki közülünk. — A mozgósítási parancs megkapásának, idejétől.”[1202]

1888.
1888.04.15-én felszerelték, és beosztották a Hajórajba. „A „Don Juan d’Austria“ a „Kerka“ naszád útján vett parancs folytán imént visszatért a Közép-Adriáról Polába.” „Azonban a páncélflottát szerelik föl, még pedig a Tegetthoff, Custozza, **Kaiser Max**, **Prinz Eugen**, **Don Juan d’Austria** páncélhajókat, a Panther és Leopárd torpedo-sarkantyús hajókat, a Meteort és egy-két avitó-hajót.”[1203]

[1198] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1878-06-08
[1199] Magyar Polgár, 15. évfolyam, 1881-07-29 / 171. szám
[1200] Fővárosi Lapok 1882-06-02 / 125. szám
[1201] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[1202] Nemzet, 6. évfolyam, 1887-04-19 / 1665. szám
[1203] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-13 / 103. szám

1888.04.25-én futott ki Polából Spanyolország felé. Az útja során érintette Gravosa, Messina és Bonifacio kikötőit. 1888.05.11-26 között volt Barcelonában, és a belső kikötőben kapott kikötőhelyet. Részt vett a Világkiállítás alkalmából rendezett ünnepségeken. 1888.05.23-án a hajóra látogatott a spanyol királynő. 1888.05.27-én az olasz királyi Hajórajjal együtt kifutott Barcelonából. 1888.06.03-án megérkezett Polába, ahol 1888.06.06-án leszerelték.

„Feltehetőleg a kötelék ezen az úton került jelentős viharba. „Egy más alkalommal, Cap Leucanál – Olaszország, Puglia partjai), nyolcan voltunk pánczélosok, amelyeket úgy dobált a fölbőszült „Földközi“, hogy a pánczélosok egyikét, a hatalmas „Tegetthoff“-ot közrefogta a „**Don Juan d'Austria**“ és a „**Prinz Eugen**“, hogy mindjárt kéznél legyünk annak esetleges és kilátásba helyezett fölfordulásánál, a midőn a soron kívül álló kis „Blitz“-ről — amelyet nekem kellett alkalomadtán kisegítenem apróbb orvosi zavaraiból — jelt ad, hogy: „kérjük az orvost haladéktalanul“, a megtisztelő meghívásra nekem, a „Don Juan“ másod- és a „Blitz“ egyetlen orvosának, két mértföldnyi utat kellett megtennem parányi csónakban a háborgó nyílt tengeren, hogy jodoformos olajjal kötözzek be a „Blitz“ torpedó-vadászon néhány matrózt, akiket leforrázott a megrepedt kazáncsőből kiömlő gőz.”[1204]

[1205]

1889.
1889.04.08-án szerelték fel és 1889.06.11-ig a hajóraj kötelékében szolgált.
„Fiume, május 29. Az osztrák-magyar hajóhadosztály ma reggel 7 órakor megkezdte gyakorlatait a tengeröbölben, Sterneck tengernagy főparancsnoksága alatt, ki a „Don Juan“ páncélosra vonta fel lobogóját.”[1206]

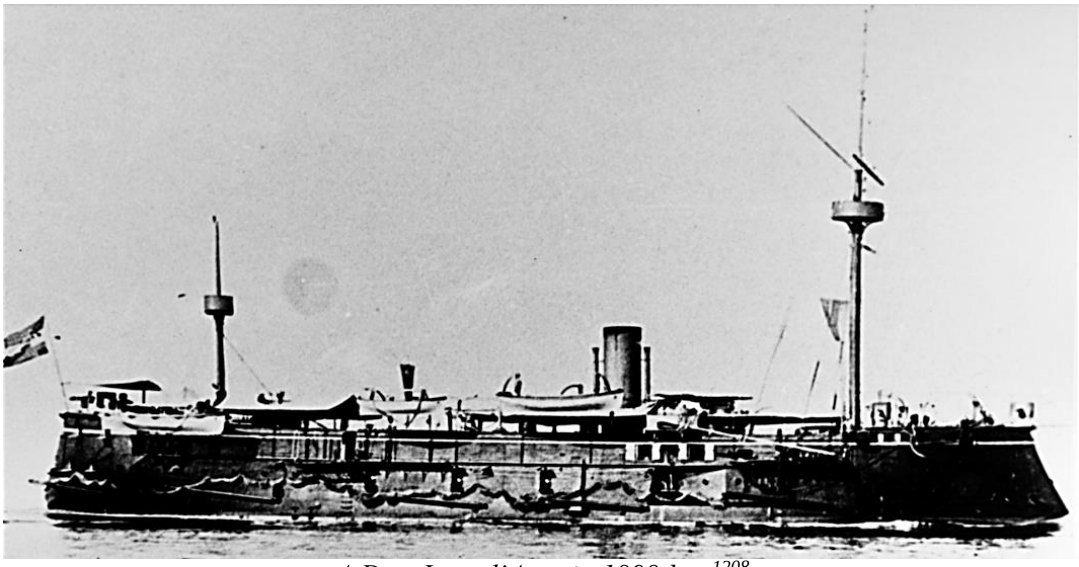
1889 júniusában és júliusában Don Juan d'Austria flottakiképzési gyakorlatokon vett részt, amelyeken Custoza, Erzherzog Albrecht, Tegetthoff, Prinz Eugen és Kaiser Max páncélosok is részt vettek.

„Egy fiatal tengerésztiszt szerencsétlen sorsáról ad hírt Polából a távíró. Gróf Messey Frigyes sorhajó hadnagy ez, aki a »Don Juan d'Austria« nevű páncélos hajón hirtelen megőrült. Rokonai, kiket az esetről értesítettek, sürgősen Bécsbe szállították, ahol egy magán elmegyógyintézetbe helyezték el. Messeyt rövid idővel ezelőtt János főherceg mellé osztották be szolgálattételre s ez annyira boldoggá tette a nagyravágyó fiatalembert, hogy egyébre sem gondolt többé. Kiválóan fontos személyiségnek kezdte magát tartani, aki nagy dolgokra van hivatva s ez a véleménye lassankint valóságos mániává fejlődött, a mi most a tébolyházba vitte.”[1207]

[1204] Gáspár Ferenc: A föld körül 3. Kelet- és Hollandus India (Budapest, 1906) Jáva szigetén
[1205] https://www.darabanth.com/en/online-auction/465/categories~Art-and-other-collectibles/Military~1000008/cca-1900-SMS-Don-Juan-dAustria-7E1875-7E1919-fotolap-SMS-Don-Juan-dAustria-seen-here-fr~II2969627
[1206] Pesti Hírlap, 11. évfolyam, 1889-05-30 / 148. szám
[1207] Fővárosi Lapok 1889-05-17 / 134. szám

1892.
1892.04.29-túl a Hajóraj kötelékében szolgált. Carls Stefan főherceg lett a parancsnoka.

1893.
Ebben az évben mozgósították a hajót a Kronprinz Erzherzog Rudolf, Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, Print Eugen és Kaiser Max mellett.



A Don Juan d'Austria 1898-ban[1208]

1894.
Ebben az évben is az aktív flotta részét képezte.

1895.
1895.05.09-én az SMS Monarch vízrebocsátása alkalmából Polában tartózkodott.

1896.
1896-ban 4,7 cm-es gyorstüzelő lövegeket kapott.

1898.
1898.05.17 – 1898.08.19 között a Nyári Hajórajban szolgált.

1899.
1899-ben a Hajórajba osztották be. Gyakorlatokat hajtott végre, majd csapatokat szállított Fasanából (Isztria) a Saline-öbölbe, ami 6 km-re található Rovinjtól. Azután tartalékállományba helyezték.

1904.
1904.06.24-én a császár rendeletére törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből, 1904.06.28-án kivonták a hadrendből, és átminősítették hulk-á, avagy állóhajóvá.

1905.
Ettől az évtől kezdve laktanyahajó (hulk) Polában, majd az I. világháború alatt a torpedónaszádok legénysége lakott rajta.[1209]

1908-1909-ben a polai Arzenálban átalakították és a Tengeralattjáró Állomást helyezték el rajta. Polában szolgált a háború végéig.

[1208] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1875)#/media/File:SMS_Don_Juan_d'Austria.tif
[1209] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1875)

„A hajókat –tengeralattjárókat- kezelő személyzet, a tisztek és altisztek kiképezésére Pólában, a Don Juan d'Austria tartalék csatahajón tenger alatt járó állomást létesítettek és öt tiszt, egy gépésztiszt és huszonnyolc altisztből álló tanfolyamot szerveztek."[1210]

1919.
Nem az olasz vontatás közben süllyedt el Pola előtt, hanem 1919-ben bent a polai kikötőben az őt rögzítő 30. sz. bójánál merült el, miután előzőleg egy másik hajó nekiütközött.[1211]
1920-ban a hajót Jugoszláviának ítélték oda, de azt már nem tudták birtokba venni.

A hajó egy tengerésze[1212]

A hajó matróza Jozef Pokorny[1214]

Matrózok 1912-ben[1213]

Parancsnokai:
1876. Ludwig Ritter v. Eberle sorhajókapitány
1877. Victor Graf Wimpffen sorhajókapitány[1215]
1878. Mitter v. Ungewitter sorhajókapitány[1216]
1892. Habsburg – Lotharingiai Károly István főherceg (1893-tól ellentengernagy)
1889, 1899. wegenburgi lovag Perin Ferencz sorhajókapitány
1899. Mauler (Manner) József lovag fregattakapitány[1217]

Admirális:
1889. Sterneck tengernagy

[1210] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-06-05 / 132. szám
[1211] BAK JÓZSEF: HOZZÁSZÓLÁS CSONKARÉTI KÁROLY AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA ADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN. ÖSSZESÍTÉSEK, TÁBLÁZATOK CÍMŰ ÍRÁSÁHOZ (1992. 4. sz.): Hadtörténeti Közlemények, 106 évfolyam, 4 sz. 1993.
[1212] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/428/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1500023/Az-SMS-Don-Juan-dAustria-pancelos-csatahajo-matroza-KuK-Kriegsmarine-Matrose-WWI-Austro-~II2741235
[1213] https://www.axioart.com/tetel/1912-sms-don-juan-d-austria-osztrak-magyar-haditengereszet-ef12ef62
[1214] https://www.axioart.com/tetel/jozef-pokorny-az-sms-don-juan-d-austria-osztrak-magyar-ha-7ec8a996
[1215] Die Presse, Juli 1877-07-23
[1216] Die Presse, Mai 1878-05-14
[1217] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám

Kaiser Max kazamatahajó (II.) 1873, 1877

SMS Kaiser Max (II.) kazamatahajó

(1920-tól Tivat majd Neretva a neve Szerb-Horvát-Szlovén Királyságban)
(testvérhajói: SMS Don Juan d'Austria (II.) kazamatahajó, SMS Prinz Eugen (II.) kazamatahajó)

A szakirodalom gyakran egyben tárgyalja az SMS Kaiser Max (I.)-el és testvérhajóival. Földi Pál is átépített hajókról tesz említést.[1218] Az SMS Kaiser Max (I.) sorozat fából épült és 1873-ra teljesen elkorhadtak. Páncéllemezeit, gépeinek alkatrészeit és pár használható elemét beépítették az új Kaiser Max-osztály egységeibe. De ezeknek a váza már fémből készült. A monarchia pénzügyvitele miatt kellett újjáépítésről beszélni és nem új hajó építéséről szólni. Gyakorlatilag az SMS Kaiser Max (II.) osztály három hajója új építésű hajónak tekinthetőek. Ezért tárgyalom őket külön hajóosztályként.

Vízkiszorítása: 3548,48 hosszú tonna, (3605,26 tonna)
feltöltve 3799, 21 hosszú tonna (3860 tonna[1219]) (máshol 4.134,1 tonna)[1220]

Hossza: 75,872 m (248 láb 11 hüvelyk) a legnagyobb hossza
73,225 m (240 láb 3 hüvelyk) a vízvonalon
72,38 m az egyenesek között
Szélessége: 15,25 m (50 láb)
Merülése: az orrnál 5,99 m – 6,09, a tatnál 6,15 m (20 láb 2 hüvelyk) –
teljesen feltöltve elől 6,39 m, hátul 6,65 - 6,8 m (1 cm = 8,73 t)
A hajó magassága a vízvonaltól: 6,17 m

Meghajtása: (Ezeket a 1861/62-ben készült gépeket a korábbi fa Kaiser Max hajóról vette át 1874-ben)
1 db vízszintes, avagy fekvő, egyszeres expanziós kéthengeres kis nyomású gőzgép
5 db kazán (máshol 6 db szerepel) 30 tüzeléssel, Üzemi nyomás 2,06 atm
1 db 5,64 m (5640 mm) átmérőjű, dupla szárnyú, balra forgó Griffith hajócsavar
Ennek a hajónak a dugattyús gőzgépen kívül három árboca is volt, összesen 1633 négyzetméter vitorlafelülettel, de a következő években fokozatosan csökkentették a hajó vitorlázatát, és 1897-ben az összes vitorlát teljesen eltávolították.[1221]
3 árboc, barkvitorlázat sudárvitorla nélkül, később sónervitorlázat teljes vitorlázatú előárboccal. Árbocmagasság a felső fedélzet felett: Előárboc: 16,30 m. Főárboc: 17,07 m. Tatárboc: 14,85 m. Orr-árboc: 5,80 m. Vitorlafelület: 1254,95 m2, 1880-tól: 1158,60 m2.[1222]

Teljesítménye: 2755 LE (2054 kW) átlag, legnagyobb teljesítménye 2866 LE.

Sebessége: 13,28 csomó (24,59 km/h) – legnagyobb sebessége 13,43 csomó, 75-ös fordulatszámmal

Üzemanyaga: 379,5 tonna szén
Óránkénti fogyasztás 10 csomónál-nál: 3000 kg (3 tonna)

Hatótávolság: 1703 tmf/10 csomó

[1218] Földi Pál: Az Osztrák-Magyar haditengerészet története, Anno Kiadó
[1219] Quelle: Marine-Gestern-Heute, Nachrichten aus dem Marinewesen, 11. Jahrgang, 2.Heft, Juni 1984 https://www.heeresgeschichten.at/marine/kasematt/max/kaiser_max_1.htm
[1220] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1221] https://en.vijesti.me/news-b/society/653490/the-empire-and-the-kingdom-have-perpetuated-Tivat
[1222] chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

Személyzete: 375 fő, 484 fő 1876-ban, 1877-től 393 fő[1223] (máshol 440 fő szerepel)

Páncélzata: A páncélzat össz súlya 729 tonna.
övpáncél 203 mm (8 hüvelyk)
kazamatánál 125 mm (4,9 hüvelyk) (máshol 156 mm szerepel)
kereszt irányú válaszfalak 115 mm (4,5 hüvelyk) a citadella két végén
(máshol 124 mm szerepel)
fedélzet 23 mm [1224]
Vasból épült, kettős hajófenék.

Fegyverzete:
8 db 21 cm-es (8,3 hüvelyk) L/20 kaliberű hátultöltő Krupp ágyú a központi kazamatában
(A Kaiser Max-féle osztályba tartozó, 1875-77-ben vízre bocsátott három pánczélhajón rövid 21 cm-es ágyukat alkalmaztak először, amelyeket később meghosszabbítottak és rendszeresítettek.[1225])
Lőszerkészlet csövenként: 40 páncéltörő acélgránát és 80 robbanógránát (gyújtólövedék).
Tüzelési szög a hajó hossztengelyétől 30°-ra kezdődött) Lövegcső: 8,82 t Závárzat: 490 kg Lövegbölcső: 3,750 t Lövedék: 93,7 kg Kilövőtöltet: 23 kg.
4 db 9 cm-es (3,5 hüvelykes) L/24-es kaliberű aczél-bronz hátultöltős Uchatius ágyú a fedélzeten
Lőszerkészlet csövenként: 120 repeszgránát (srapnel), 60 gyújtólövedék, 40 db robbanógránát (gyújtógránát), 36 – 40 db grapesshot („sörétes gránát" kartácslövedék).
2 db 7 cm-es (2,8 hüvelykes) L/15-ös kaliberű aczél-bronz hátultöltős Uchatius csónakágyú
Lőszerkészlete csövenként: 140 robbanógránát,60 srapnel (repeszgránát), 40 grapesshot.
6 db 47 mm-es (1,9 hüvelykes) L/35-ös kaliberű gyorstüzelő ágyú
2 db (máshol 3 db szerepel) **47 mm**-es (1,9 hüvelykes) Hotchkiss revolver ágyú
2 db 25 mm-es (0,98 hüvelykes) gépfegyver (szórólöveg)
4 db 35 cm-es (13,8 hüvelykes) torpedóvető cső[1226] /vető ágyú/ (Egy az orrban, egy a taton, és egy-egy két oldalt.) Torpedókészlet: 8 db éles és 2 db gyakorló torpedó
Kos hajóorr kiképzés

Csónakok:
1 db II. oszt. gőzbárka, 1 db I. oszt. gőzkutter, 1 db II. oszt. bárka, 2 db II. oszt. kutter, 1 db II. oszt. mentőkutter, 2 db jollboot, 1 db II. oszt. gigg, 1 db III. oszt. gigg, 1 db kiscsónak.
Csónakverseny lobogó: "X".
Horgonyok:
6 db Admiralitás típusú horgony: 4140 kg, 4158 kg, 3750 kg, 850 kg, 372 kg, 242 kg.

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino Triest - San Rocco
Tervezte: Romako hajótervező tervezte mindhárom egységét a hajóosztálynak.[1227]
Építés kezdete: 1874.02.14.
Vízrebocsátották: 1875.12.28.
Hadrendbe állt: 1876.10.26. (Hivatalos átvétele 1876.11.09.)
Hadrendből kivonták: 1904.12.30.
Lebontották 1924-ben vagy elsüllyedt 1943/45-ben.

Mivel az SMS Kaiser Max (II.), SMS Don Juan d'Austria (II.), és az SMS Prinz Eugen (II.) kazamatahajó igen gyakran együtt hajózott, így a három hajót együtt kezelem az SMS Kaiser Max (II.) feldolgozásán, és a többi hajónál csak különleges eltéréseket említem meg a hajók történeténél.

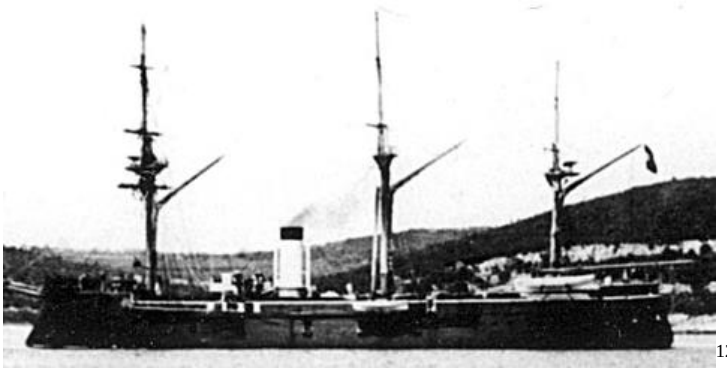
[1223] https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html
[1224] https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html
[1225] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[1226] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1875)
[1227] Salzburger Volksblatt, Januar 1876-01-04

A hajó valamikor 1880-1889 között[1228]

1874.
1847.04.29-i hír: „A magyar delegátió tengerészeti albizottsága ma a rendes budget hat első czimét tárgyalta le és csak a 6-ik czimnél: »A hajók jó karban« tartására fölvett költségből törölt 240,000 forintot, és pedig az »Eugen« és »Don Juan d'Ausztria« hajók kijavítására felvett előirányzatból egyenként 60 ezer frtot törölt, a »Kaiser Max« költségéből 90 ezer frtot."[1229]

Tervezett költségvetés 1. »Donau« corvette építésének folytatása 294.500 frt. 2. »Prinz Eugen« fregát 230.000 frt. 3. »Kaiser Max« fregát 590.000 frt. 4. »Don Juan d'Austria« 590.000 frt. 5. »Ferdinand Max« vértes fregát 186.000 frt.[1230]
A »Prinz Eugen« pánczélhajóra 170,000 ft, »Kaiser Max« ra 500,000 ft, »Don Juan d' Ausztria« ra 500,000 ft-ot szavaztak meg.[1231]

Igen érdekes, hogy lényegében három azonos hajó építéséről van szó, de ennek ellenére a pénzügyi bizottság, eltérő összegekben gondolkodik hajónként.

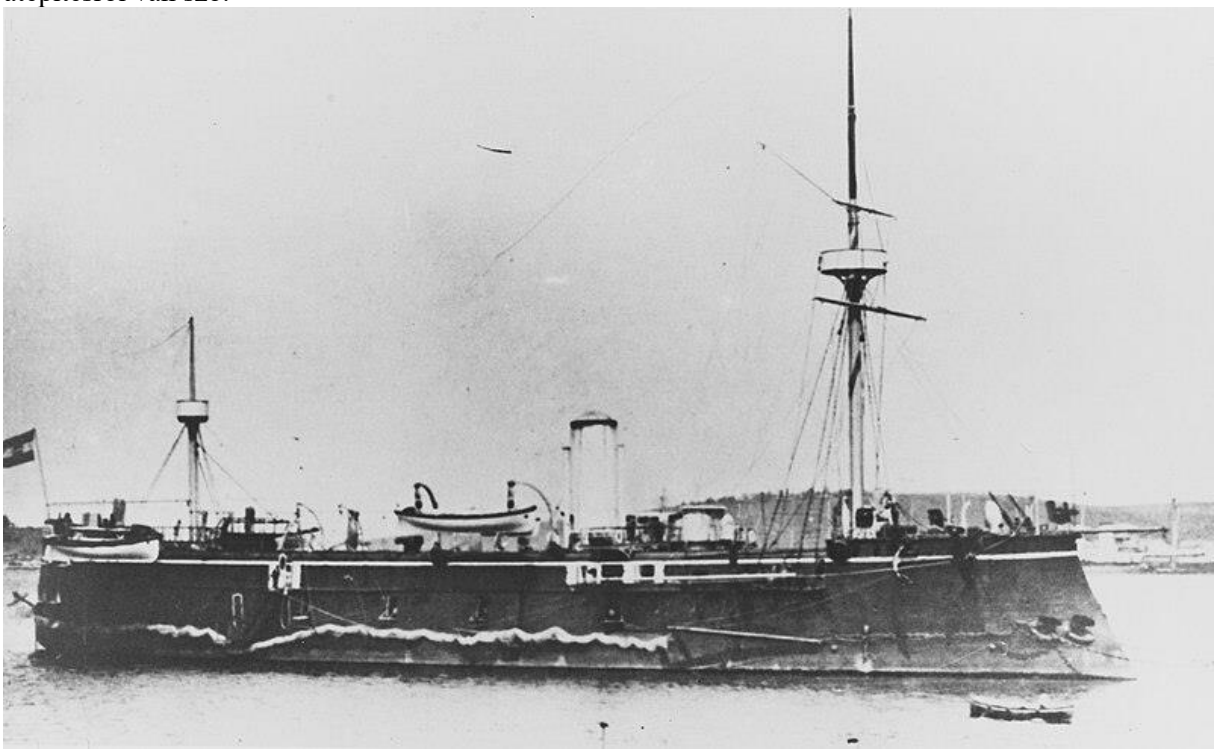


[1232]

[1228] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1875)
[1229] A Hon, 12. évfolyam, 1874-04-29 / 98. szám
[1230] Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-04-30 / 98. szám
[1231] A Hon, 12. évfolyam, 1874-05-16 / 112. szám
[1232] Quelle: Marine-Gestern-Heute, Nachrichten aus dem Marinewesen, 11. Jahrgang, 2.Heft, Juni 1984 https://www.heeresgeschichten.at/marine/kasematt/max/kaiser_max_1.htm

„VI. czim a »hajóhad karban tartása, pótlása s üzlete« a) és b) alatti alczimekre nincs észrevétel, ellenben a c) alatti alczimnél szerződésileg átadott hajóépítések gépek, s kazánokra a pénzügyi albizottság több rendbeli törlést javasol és pedig a »Prinz Eugen«, »Kaiser Max« és »Don Juan d'Austria« fregaták vasszerkezetű pótlására, összesen 24.000 frtot."[1233]

A pénzügyi vitákból is látszik, hogy milyen nehéz helyzetben volt ekkor a flotta. Bújtatott flottafejlesztés folyik, a régi hajók névleges átépítése által, miközben gyakorlatilag új hajók épülnek. Az új hajók építéséhez viszont kevés a költségvetési keret, mert a kellő pénzt nem adják meg, mondván, hogy csak átépítésről van szó.



Kaiser Max valamikor 1892 után[1234]

1875.

1875.04.03-án Triesztben I. Ferenc József császár és király, valamint Carl Ludwig és Ludwig Viktor főherceg megtekintette a **Kaiser Max**-ot **és Don Juan d'Austria**-t. [1235] Ekkor épp a hajókra a páncélzatot szerelték fel.

„1. »Prinz Eugen« vértes fregatta átépítésének folytatása 170,000 frt, 2. »Kaiser Max« vértes fregattá átépítésének folytatása 551,000 frt, 3. »Don Juan d'Ausztria« vértes fregattá átépítésének folytatása 551,000 frt."[1236]

A »Kaiser Max« és »Don Juan d'Ausztria« hajókra 1.102.000 frt megszavaztatik.[1237] Az előzőekhez képest a végszavazásnál nem került szóba a Prinz Eugen, de ez csak sajtóhiba.

1875.10.06-i hír: „A „Prinz Eugen", „Kaiser Max", „Don Juan d'Austria" páncélozott fregattok fatörzsének cseréje vasépítéssel", a kormány által támogatva. [1238]

1. »**Prinz Eugen**« fregát építésének a folytatására 170,000 frt, 2. »**Kaiser Max**« fregát építésének folytatása 551,000 frt, 3.. »**Don Juan d'Austria**« építésének folytatása 551,000 » frt.[1239]

[1233] Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-05-16 / 111. szám
[1234] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Kaiser_Max_after_1892.jpg
[1235] Die Presse, April 1875-04-04
[1236] A Hon, 13. évfolyam, 1875-09-21 / 215. szám
[1237] A Hon, 13. évfolyam, 1875-10-09 / 231. szám
[1238] Neues Fremden-Blatt, Oktober 1875-10-06
[1239] Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-10-26 / 245. szám

1875.12.28-án bocsátották vízre. Mivel hivatalosan átépítésről és nem új hajó építéséről volt szó, a vízrebocsátása nem volt hír értékű a magyar sajtóban. Az osztrák lapok viszont írtak róla.

(A „Kaiser Mar" casematt hajó vízre bocsátása) 28-án. Reggel 9 órakor a "Kaiser Max" nevű hajóját vízre bocsátották a "Stabilimento tecnico" Trieszt melletti hajógyárában. Az említett hadihajó teljesen egyforma ikertestvére annak, amelyet október 25-én építettek. Ez az ugyanabban a hajógyárban vízre bocsátott „**Don Juan d'Austria**" casematt hajó. Maga a vízrebocsátás rendkívül jól sikerült. Az egész művelet gyorsan és zökkenőmentesen zajlott, a legcsekélyebb incidens sem állította meg a látványt, aminek kedvezett a csodálatos időjárás. Egy adott jelre a hatalmas hajó a hullámokba siklott a nézők ruhalengetése és hurrá kiáltása mellett. Jelentős számú meghívott vendég volt jelen, köztük: kormányzó Freiherr v. Pino-Friedenthal, Contre-Admiral Freiherr v. Pez, Penneke őrnagy a württembergi herceg képviseletében, Hofrath Winkler, elnök Ritter v. Alber, Hofrath Ritter v. Pichler, Friedrich Bömches kikötőépítési vezető stb. Az indulás után az egész nagy társaság bement a hajógyár nagytermébe, ahol büfét szolgáltak fel. Az Igazgatóság részéről F. Regensdorf úr javasolta a pohárköszöntőt a császárra. Contre-Admiral v. Pet kiemelte a „Stabilimento tecnico" előnyeit és fontosságát. 11 órakor ismét lementek a Molo S. Carlo-hoz. Az új Casematt hajót v. Romako a k.k. főmérnök tervei szerint tervezték és az építést Konrad Weizner tengerészmérnök vezette. Ebéd után azonnal társa a „Don Juan d'Austria" mellé vontatták az új hajót. Az új kazamata hajó hossza 229 láb, legnagyobb szélessége 48 láb 3 hüvelyk, merülése a gerincnél 17 láb 8 hüvelyk, a kormánynál 21 láb, a magassága 20 láb 2 hüvelyk, a páncél vastagsága a vízvonal felett 8 hüvelyk, a teak falak vastagsága 10 hüvelyk, a vízkiszorítása 3554 tona.[1240]

A "**Don Juan d'Austria**" és a "**Kaiser Mare**" egyenként nyolc 21 centiméteres (nyolc hüvelykes) rövid csövű Krupp öntöttvas csuklós lövegtalpra szerelt ágyút kap. A hajó legénysége 370 (375) fő körüli, ebből 38 fő tiszt, 250 fő tengerész és tüzér, 13 fő kormányos, 8 fő rendész katona, 53 fő gépész a hajtóműveknél, és volt még további 9 fő szakember és 4 fő egyéb alkalmazott.[1241]

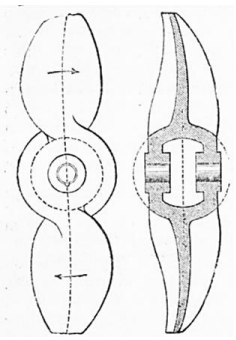
Magyar Statistikai Évkönyv, 1875 (5. évfolyam, Budapest, 1878) XII. Haderő-t ismertető része az SMS Kaiser Max-ot, a Don Juan d'Austria-t és a Prinz Eugent, mint aktív hadihajókat kezeli 1875-ben, noha akkor még javában épültek csak. [1242] Tehát, még visszamenőleg is meghamisítják a statisztikát, csak hogy álcázzák azt, hogy új hajókat építettek.

1876.
„Nem oly nagy szerepet játszik az inducált magnetismus. Erre nézve Flinders azt találta, hogy a hajó északi szélességek alatt déli, déli szélességek alatt pedig északi mágnességet mutat a Földtől elfordított részén, vagyis a fedélzeten. Az indukált mágnesség legcsekélyebb az egyenlítő, nagyobb a sarkok közelében. Miután ezen mágnesség befolyása az iránytűre nemcsak a geographiai helyzettől, hanem egyszersmind a hajó helyzetétől is függ, nagyon fontos annak ellensúlyozása kiegyenlítő készülékek segítségével: Fa hadihajón a delejtat eltérítése legfeljebb 5—6°, míg vashajókon 30 és több fokra is rúghat. A „Kaiser Max" nevű ausztria-magyar birodalmi pánczélfregatt szabályzó tájolója 3-3 fok eltérést mutat."[1243] Nem egyértelmű, hogy a cikk az 1874 előtti fa építésű, de öv és kazamata páncélos hajóra utal, vagy a még épülő fém szerkezetű hajóra.

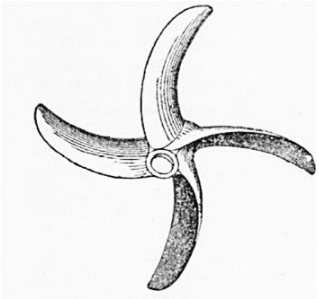
1876.11.09-én a haditengerészet átvette a hajógyártól.[1244]

1877.
A hajó 1877.05.08-án kezdte meg a tengeri gyakorló útjait Pola vizein. Kísérleteket folytattak a Hirsch és a Griffith féle hajócsavarokkal.

[1240] Neues Fremden-Blatt, Dezember 18751875-12-31
[1241] Salzburger Volksblatt, Januar 1876-01-04
[1242] Magyar Statistikai Évkönyv, 1875 (5. évfolyam, Budapest, 1878) XII. Haderő
[1243] Természettudományi Közlöny 8. évfolyam, 1876-04-01 / 80. füzet
[1244] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf



Griffith hajócsavar



Hirsch hajócsavar

A Griffith hajócsavar „golyóalakú agygyal és oly hajlított szárnyakkal, melyeknek legnagyobb szélessége megközelítőleg a szárny hosszának közepére esik. A csavarszerűleg hajlított szárny azonban csak egy tökéletlen hajító-gép, mely a vizet tekergődző, egymástól eltávolodó sugarakban, egy forgó vízoszlop alakjában tolja el magától és ennélfogva a hajtóerőt nem használja ki kellőképen, miután a felkavart víznek egy része nem hátra, de oldalra tódul. Hogy a mozgásban levő vízsugarak inkább egymáshoz zárkózzanak és a víznek az oldalak felé való kitérése a minimumra szoríttassék, Hirsch oly P.-szárnyakat használ, melyeknek hajlított lapjai a Griffith-P alakjához hasonlítanak ugyan, de végvetületükben egy körívnek alapját képezik, mely a konkáv módra hajított felületével a vizet felveszi. Habár a Hirsch-féle P. (propeller) hatása a hajó hátra meneténél, melynél a P. konvex felülete jön működésbe, nem nagyobb, mint a Griffithé, a hajó előre futásánál, mely mégis csak a fő dolog marad, határozottan több előnyt biztosít."[1245]

„Végül érdekesnek tartjuk a monarchia haditengerészetének jelenlegi állását feltüntetni. Volt összesen a múlt év végén 56 hadihajónk, beleértve a dunai monitorokat is. A többek nevei következők : „Albrecht", „Custozza", „Eugen", „Ferdinand Max", „Habsburg", „Helgoland", (Don) „Juan d'Austria", „Kaiser", „Kaiser Max", „Lissa", „Salamander", „Tegetthoff" vértes hajók, „Radetzky" és „Laudon" fregatták, Aurora, Dandolo, Duna, Tasana, Friedrich, Trundsburg, Helgoland, Minerva, Saida, Zrínyi corvetták, Abatros (Albatros?), Aretusa, Kerka, Narenta, Nantinus seoonerek, Fantasie és Greif jachtok, Dalmat, Genue, Sasego és Velebich ágyúnaszádok, stb."[1246]

„**Don Juan d'Austria**", 3550 tonna, 650 lóerő, 16 ágyú, 222 karabély, 87 revolver, 111 kard, 390 ember (1. tartalék) ; „**Max**", 3550 tonna, 650 lóerő, 16 ágyú, 222 karabély, 87 revolver, 111kard, 390 ember (1. tartalék); „**Eugén**" (épülőfélben)."[1247]

1878.
„A középtengeri hajórajt képezendő «**Don Juan**», «**Kaiser Max**» kazamatta és a «Habsburg» pánczélos hajókon, továbbá a mintegy két héttel ezelőtt szolgálatba helyezett «Castozza» és «Kaiser» kazamatta-hajókon kívül felszerelés alá vették az «Erzherzog Albrecht», «Lissa», «**Prinz Eugen**», «Ferdinand Max» és «Salamender» pánczélos hajókat is, úgy hogy pánczélos kottánk hét kazamatta hajóból és három pánczélos fregattéból áll, felszerelve a legnagyobb kaliberű 100 ágyúval, melyek közül 48 Armstrong, 52 pedig Krupp-féle."[1248]

1878.02.05-i hír: „Triest, febr. 4. A Kaiser Max kazemát hajó és a »Habsburg« pánczélfregatt felszereltettek; parancsnokaik Nölting (Pölting) és Lindner kapitányok."[1249]

1878.02.07-től felszerelve és beosztva a levantei századhoz, májustól Bocche di Cattaro-ban volt.

[1245] A Pallas nagy lexikona, 14. kötet: Pillera-Simor (1897) P / Propertius
[1246] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-03-02 / 60. szám
[1247] Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám
[1248] Háború-Krónika, 1877-1878 59. szám
[1249] A Hon, 16. évfolyam, 1878-02-05 / 33. szám
Die Presse, Februar 1878-02-05

Pola, 1878.02.12. „A »Kaiser Max« kazemat hajó ma elindult a Levanteba, a »Habsburg« pánczélfregat Barry ellentengernaggyal alkalmasint holnap megy utána.”[1250]

1878.02.16-án futott be Syra-ba a **Kaiser Max** és a **Don Juan d'Austria**. Itt 1878.02.21-ig maradtak. Innét Smyrnába mennek tovább.[1251] Ott 1878.02.22-1878.03.13-ig voltak. A következő megálló Larnaca 1878.03.17-1878.04.29-ig. Megpróbált segíteni a Larnaca közelében zátonyra futott Sfinx Lloyd gőzösnek, mely fiatalokat szállított a fedélzetén. A levontatási kísérlete nem járt sikerrel. Ez után Korfu következett 1878.05.02-03 között. A Cattarói öbölbe 1878.05.05-én futott be, és Megline előtt vetettek horgonyt.[1252] Ide a hajókat a török birodalom meggyengülése miatt küldték.[1253]

„C. szerződésileg kiadott hajóépítések, gépek és kazánok, 2. tétel „**Prinz Eugen**“ fregat 502 frt 2 kr. 3. tétel „**Kaiser Max**“ fregat 189 frt 347a kr. 4. tétel „**Don Juan d'Austria**“ fregat 189 frt 3472 kr. 5. tétel „Ford. Max“ vértes 1076 frt 16 kr. 6. tétel. Pótkazánok 2037 frt 26 kr.”[1254]

1878.06.14-én Polában volt a **Don Juan d'Austria** és a **Kaiser Max**.[1255]

1878.07.28-án Ragusából Gravosába szállította a 27. gyalogezred részeit.

1878.08.04-13-15-én a hadsereg kérésére Ali Pasa török dandárját a Lloyd „Pollux”, „Venus”, „Saturnus”, „Castore” valamint az „Apollo” gőzhajókon szálltak el az albániai Prevesába. A hajókat az SMS Kaiser Max fedezte.[1256]
1878.09.09-én török csapatszállító gőzösöket, a Castore-t és az Apollo Lloyd-ot kísérte Trebinjéből az albániai Prevesába.[1257]

1879.
1879.02.08-i hír: „Pólában a „Kaiser Max“ és „Don Juan d'Austria“ kaszamáta hajókat szolgálaton kívüli állapotba, a „Fasana “, „Zrínyi“ és „Aurora“ korvetteket pedig az első tartalékba helyezik. „[1258]

Fiume, 1879.05.16. (Ered. sürg.) Tegnap a »Kaiser Max« osztrák-magyar pánczélos hajó, ma az »Európa« olasz hadigőzös érkeztek Fiumébe.[1259]

Ebben az évben 1 hónapig volt az aktív századhoz, és 11 hónapig volt tartalékban. Ekkor a hajó fedélzetén forgatható lövegtalpú torpedóval végeztek kisérleteket.[1260]

Az SMS Kaiser Max és testvérhajói a statisztika szerint egyenként 3550 tonnásak és 650 névleges lóerejűek.[1261] Ez álla a korábbi és a későbbi éves statisztikai kimutatásokban is.

1880.
Ebben az évben tartalékban volt és csökkentették a vitorlázatát és az előárbocát. Ez után már csak egy vitorla rúdja maradt az előárbocon.
Kísérleti célra felszereltek rá egy újabb 35 cm-es torpedóvetőt.

[1250] Pesti Napló, 29. évfolyam, 1878-02-13 / 40. szám
[1251] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1878-03-01
[1252] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
A Hon, évfolyam, 1878-05-10 / 114. szám
[1253] Fővárosi Lapok 1878-05-11 / 109. szám
[1254] Ellenőr, 10. évfolyam, 1878-06-06 / 282. szám
[1255] Neue Freie Presse, Juni 1878-06-14
[1256] https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html
[1257] Quelle: Marine-Gestern-Heute, Nachrichten aus dem Marinewesen, 11. Jahrgang, 2.Heft, Juni 1984
https://www.heeresgeschichten.at/marine/kasematt/max/kaiser_max_1.htm
[1258] Pesti Hírlap, 1. évfolyam, 1879-02-08 / 38. szám
[1259] A Hon, 17. évfolyam, 1879-05-27 / 128. szám
[1260] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1261] Magyar Statistikai Évkönyv, 1879 (9. évfolyam, Budapest, 1882)XI. Haderő

1881.
A hajó elektromos világítást kapott.[1262] Ebben az évben tartalékban volt.

1882-ben megkötötték a Hármas Szövetséget, Németország, Olaszország és az Osztrák-Magyar Monarchia között. Ettől kezdve hivatalosan megszűnt az olasz tengeri fenyegetés, ami nagyban visszavetette a flotta fejlesztését.[1263]

1883.
A hátsó parancsnoki hidat eltávolítása, és 47 mm-es revolver ágyúkat szereltek fel rá.

1884.
1884.05.18 (28) – 1884.07.21(28) között volt aktív szolgálatban.

„Az előzetes gyakorlatokat a nyílt tengeren ma (1884.06.19.) kezdték meg és egész a jövő szerdáig folytatják. A hajók estére mindig visszatérnek a kikötőbe s az éjszakát horgonyon töltik. A király július 7-én érkezik meg Polába és az ottani törzskari épületben száll meg."[1264]
„A hajóhad 1884.06.23-dikán hagyta el Polát hadgyakorlat végett. A torpedo-hadosztály elvált a hajóhad zömétől, mert parancsot kapott, hogy a következő napon támadja meg a Trieszt felé haladó hajórajt s ezt a feladatát pompásan oldotta meg 24-én Cittanuovo irányában. Kevés tengerészeti manőverhez kell olyan tartós gyakorlat , mint azokhoz, melyeknek az a czélja, hogy sebesen haladó hajó ellen támadást intézzen Torpedo-naszád. A torpedó-naszád keresi az ellenséget a sík tengeren; még nem fedezte föl, hathét mértföldnyire van az ellenségtől s mindenekelőtt irányát kell meghatároznia, melyet követnie szükséges, hogy bizonyos hegyes szög alatt" 300 méternyi távolságra jusson az ellenséges hajóhoz. S eljutni e pontra, mely a láthatáron semmivel sincs jelezve, nagyon nehéz feladat. Ez a pont nemcsak a naszád saját gyorsaságától és irányításától függ, mert az ellenség nem áll egy helyen, hanem szüntelenül mozog. A torpedó-naszád parancsnoka tehát saját szemmértéke szerint kénytelen cselekedni. Meg kell becsülnie az ellenség gyorsaságát és irányát s ezt a maga sebességével kombinálva, amaz irányba kell térnie sajkájával, mely ezt hat-hét mértföld hátrahagyása után nemcsak 300 méternyire, hanem e távolságra bizonyos hegyes szög alatt juttatja az ellenség elejére. Ha becslése helytelen, a támadás is meghiúsul. A torpedó-naszádra nézve legkedvezőtlenebb viszonyok közt s a torpedók elhárítására szánt mitrailleusök és revolver-ágyuk brilliáns tüzelése mellett is föl lehet tenni, hogy ha öt torpedónaszád megtámad egy hajót, négyet megsemmisíthetnek, de az ötödik megmenekül. Június 24-én pompásan rendezett formáczióban vetett horgonyt a hajóraj Muggia öblében. Hat órakor díszebéd volt tiszteletére Pretis helytartónál. A flotta, eddigi gyakorlatainak fém pontja volt az a manőver, melyet június 25-én végzett a trieszti öbölben. A hajóraj két hadosztályra szakadt. Az első hadosztály báró Pitner Miksa ellentengernagy parancsnoksága alatt Lissa kazamata-hajóból, továbbá Erzherzog Ferdinand Max és Habsburg pánczéloshajókból állott; a második hadosztály báró Manfroni Móricz ellentengernagy parancsnoksága alatt Tegetthoff, **Kaiser Max** és **Prinz Eugen** kazamata-hajókból alakult. Az elsőhöz Kerka ágyúnaszád, a másodikhoz Elisabeth torpedo-szerhajó volt beosztva repetiteur gyanánt. Minden hajót egy-egy torpedónaszád követett. Reggel hét órakor kitűzték Sterneck báró tengerészeti parancsnok vezérhajójára a jelző lobogót, mely indulást és ékformácziót parancsolt. Az első hadosztállyal a jobb, a másodikkal a balszárnyán, megindult a hajóraj nyugat felé, hogy Punta Grossa irányába jutva, egy ágyúlövésnyire elszakadjon s így tért nyerjen a manőverre….."[1265] Ezt a hadgyakorlatot nevezték trieszti csatának.[1266]

[1262] https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html
[1263] Földi Pál: Az Adria királynője: Az Osztrák-Magyar Haditengerészet története 1870-1918, Csengőkert Kiadó, 2015.
[1264] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-19 / 168. szám
[1265] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-05 / 184. szám
Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-25 / 174. szám
[1266] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-27 / 176. szám
Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-06-27 / 147. szám

1884.06.30-án a Sterne ellentengernagy vezette flotta, a Lissa, Habsburg Ferdinand Max, **Prinz Eugen**, **Kaiser Max** és a Kerka valamint a Triest gőzös a polai Fasana csatornában horgonyzott.[1267] Délután taktikai manővereket hajtottak végre. [1268]

1884.07.08-án részt vett Pola előtt a császár és Rudolf koronaherceg, trónörökös jelenlétében megtartott flottagyakorlaton. [1269]

Fiume, 1884.07.16. 'A hajóraj mai gyakorlata rendkívül jól sikerült. Részt vett benne hat páncélos hajó hat torpedó-gőzössel. Hajóparancsnok és a gyakorlat vezetője Pittner ellentengernagy volt a „Lissa" páncélossal, mely alá a „Ferdinand Max" és a „Habsburg" páncélos hajó tartoztak. Pittner egyszersmind az első hadosztály parancsnoka is volt. A második hadosztály parancsnoka Monfroni ellentengernagy volt a kettős gépezetű „Tegetthoff" páncélossal, melyhez az „**Eugen**" és „**Kaiser Max**" páncélos hajók tartoztak…. A hajóraj hajói négy órakor kezdtek fűteni és hét órakor menetkészen voltak."[1270] A hadgyakorlatot több újság részletesen tárgyalja.
„Pola, 1884.07.19. Ma volt az egyesült pánczéloshajó és torpedó-csapatok zárgyakorlata. A holnapi ünnepiességek folyamán alkalma lesz a tengerészetnek, hogy a király ő felsége hajóhadi parancsa fölött örömét nyilvánítsa. Holnapután a Ferdinand Max, Habsburg, Tegetthoff, **Prinz Eugen**, **Kaiser Max** és a torpedónaszádok kilépnek a hajóraj kötelékéből és lassankint tartalékba helyeztetnek."[1271]

Polából írják 1884.08.28-áról: Hajórajunk a sikeres gyakorlatok után még korántsem adja magát pihenésre. A nagy hajórajból, mely a király előtt gyakorlatozott, a Lissa, **Kaiser Max**, **Prinz Eugen** Erzherzog Ferdinand Max és a Habsburg pánczélos fregattok, vala tartalékban, azaz kevés számú legénységgel marad a kikötőben.[1272]

1885.
1885.04.17-én felszerelése elindult, 20-án felveszi a személyzetét, 22-én próbaútra ment és 24-én feltöltötte a készleteit. [1273] 1885.05.01-1885.07.19 (20). között volt aktív szolgálatban. A hajót ebben az évben 1885.07.19-én szerelték le.

„A tengerészeti hadgyakorlatok máj. 1-én megkezdődtek azzal, hogy az abban résztvevő hajók teljes fölszereléssel szolgálatba léptek. Az I. hadosztály a »Lissa« casematahajóból, mely Pittner báró ellentengernagy hajója, a »Habsburg« pánczélos fregattéból és az »Erzherzog Ferdinand Max«-ból. A második hadosztályhoz tartoznak a »**Prinz Eugen**«, mely Spaun báró hajója, és a »**Kaiser Max**«. A harmadik hajóhad hat torpedónaszádból áll, melyhez a naszádok főhajója a »Kaiserin Elisabeth« csatlakozik. A hajóraj fölött, mint már említik, Sternegg báró tengernagy fog parancsnokolni, s vezénylete alatt a tulajdonképeni hadgyakorlatok jún. 1-én kezdődnek meg Pola mellett. Jelenleg már folynak a részlethadgyakorlatok Pittner báró ellentengernagy felügyelete alatt."[1274]

Az idei flottagyakorlatok. A hajóhad ez idén is megtartja gyakorlatait, mégpedig a tavalyi módozatok mellett. Az evégből fölszerelt gyakorló hajóraj május elseje óta szolgálatban van s a következőkép van összeállítva: az első hadosztályban van Lissa kazamata-hajó, mint Pitner báró ellentengernagy zászlóshajója s ezenkívül hozzá tartoznak a Habsburg és Erzherzog Ferdinand Max nevű hajók. A második hadosztályt alkotja: a **Prinz Eugen** kazamata-hajó, mint Spaun báró parancsnok zászlóshajója a **Kaiser Max** nevű hajóval együtt. A harmadik hadosztály hat számozott torpedónaszádból áll, melyhez a Kaiserin -Elisabeth Torpedó-anyahajó sorakozik. A parancsnok jeleit a Lussin nevű torpedóhajó fogja

[1267] Das Vaterland, Juli 1884-07-01
Die Presse, Juli 1884-07-01
[1268] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1884-07-02
Die Presse, Juli 1884-07-01
[1269] Das Vaterland, Juli 1884-07-09
[1270] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-07-16 / 195. szám
[1271] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám
[1272] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám
[1273] Die Presse, April 1885-04-17
[1274] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-05-23 / 978. szám

ismételni. Az egyesített hajóhad főparancsnoka Sterneck báró altengernagy lesz, ki már június elsején elutazik Pólába.[1275] A hajók a torpedótámadásokat és azok elhárítását gyakorolták.[1276]

Az 1885 júniusi hadgyakorlaton a hajók éles lőszerrel, parti célokat vettek tűz alá.[1277]

Korszerűsítették a hajtóművét és felszerelték végleges formában az orr- és tat, valamint a két oldali 35 cm-es torpedóvetőket. Ekkor kormányművét is korszerűsítették gőzhajtással.

1886.
Pola, 1886.02.05. (Eredeti távirat.) „A keleti escadre kiegészítése végett a »Kaiser Max« kasematthajót szerelték fel és **Kréta** felé indítják."[1278] 1886.02.09-én fejeződött be a felszerelése.

„Egy másik hadihajónk, a »Kaiser Max«, viszont most készülődik féligmeddig harcias útra: a Görögország elleni tüntetésre. Az egész tüntetés azonban alkalmasint igen ártatlan lesz, kivált a legújabb londoni hírek szerint. Az angol új kormány előre kijelenti, hogy a Görögország elleni flotta-tüntetésben nem hajlandó odáig menni, hogy a tüntetésnek valami támadó jellege legyen; a franciák is így gondolkoznak s képzelhetni, mennyire meg fognak ijedni a görögök a sétahajózástól, mikor az impozáns európai flottának tilos lesz a lövés."[1279]

„A „Max" osztrák-magyar hadihajó tegnapelőtt (1886.02.11-én) indult el 400 főnyi legénységgel Pólóból, hogy a Görögország ellen tüntető európai hajórajhoz csatlakozzék."[1280] 1886.02.11-i hír szerint a hajó parancsnoka Peter Grancic (Grandics) sorhajókapitány. Sorhajóhadnagyok: Barts, Ritter von Jenik, Sertics és Schmidt, sorhajózászlósok: nemes Andaházy, Dejak, Löfler, Georgius, hajóorvos Dr. Neugebauer.[1281] Csütörtökön, 1886.02.11-én indul a hajó a krétai Suda öbölbe. [1282]

„Monstre regatta. A Suda-öbölben (Kréta) összegyűlt nemzetközi hajóraj, a Görögország elleni flottademonstráció hiányában, békés mulatsággal tölti idejét. A múlt hetekben nemzetközi regattát rendeztek, melyhez hasonló még nem igen volt. Összesen 119 csolnak versenyzett. Öt számban az osztrák-magyar »Radetzky« és »**Kaiser Max**« páncélos hajók csolnakai is részt vettek s egy első, három második és egy harmadik díjat nyertek. Az idő elég kedvező volt s a regatta az angol tengernagy és főparancsnok, lord John Hay védnöksége alatt folyt le."[1283]
„Görögország magatartása mindinkább fenyegetőbbé válván, a nemzetközi hajóraj Kréta szigetén a Suda öbölben gyülekezett össze. Részünkről a »Radetzky« fregatta, a »**Kaiser Max**« pánczélos, a »Hum« ágyunaszád, a »Lussin« torpedó-czirkáló, hat torpedósajka és az »Erzsébet« torpedó-raktárhajóból álló osztály vett részt a demonstrátióban. A Suda öbölben hetekig tartó veszteglés után végre a görög partok elzárolására adatott ki parancs. Az osztrákmagyar osztálynak feladata volt a voloi öblöt és Negroponte éjszaki bejárását elzárni. Az olasz raj Negroponte déli bejárását és a Doro csatornát blokkozta. Az angolok, kikhez egy német pánczélos csatlakozott, a Malea foktól a Colonna fokig terjedő vonalat őrizték és ide csatlakoztak azután az oroszok. Byra szigete szolgált központul a nemzetközi hajóraj egyes osztályai között való távírói összeköttetésre. Az osztrák-magyar hajóraj május 16-án Volo előtt megérkezvén, a Radetzky és Hum kémszemlét ejtettek meg a különböző csatornákban. Az Erzsébet pedig a hat torpedósajkával Skyathos szigeténél, mely a torpedóhajók főállomása volt, horgonyt vetvén, ott az osztályparancsnok kiáltványát az elrendelt zárlatról, melyben azonban az osztrák-magyar hajóraj békés szándéka kellőleg hangsúlyozva volt, kiosztották; egyúttal azonban a skyathosi távíró állomást leszerelték, ami hadi szempontból vált szükségessé, nehogy onnan a zároló hajók mozdulatairól híradassék. Már ugyanaz nap sikerült az Erzsébetnek több görög hajót elfogni. Ugyanaz napon a Radetzky három görög hajót, melyek a zárlatot áttörni igyekeztek, fogott el. Másnap pedig az egyik

[1275] Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-05-22 / 140. szám
[1276] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-07-04 / 1018. szám
[1277] Die Presse, Juli 1885-07-10
[1278] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-02-06 / 1234. szám
[1279] Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-02-07 / 38. szám
[1280] Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-02-13 / 44. szám
[1281] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1886-02-11
[1282] Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-10
[1283] Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-03-08 / 67. szám

czirkáló torpedósajka szintén elfogott egy görög schooner, és 22-ig összesen tizennégy hajó esett foglyul, mire azután a görögök további kísérletekkel felhagytak és a Skyathos szigeti távíróállomás újabb megnyitása megengedtetett. Május 26-án a zárlat már csak a Trikiri csatornára szorítkozott, míg végre június 7-én egészen meg lett szüntetve és az elfogott hajók, melyek időközben hajórajunktól nyerték élelmezésüket, szabadon bocsáttattak. A zárlat ideje alatt semmiféle összeütközés nem történt, amit ilyenekről azon időben egynémely lap híresztelt, mesénél nem egyéb, ellenkezőleg a lakossággal való érintkezés mindig a legszívélyesebb volt és hajórajunk ottan időzése a Skyathos szigetbelieknek bő jövedelemforrásául szolgált. A zárlati szolgálat pontos kivitele a fennforgott viszonyoknál fogva nehéz feladat volt és hadi tenyészetünk életrevalóságának újabb bizonyítékát szolgáltatta. Itt egyúttal alkalom nyílt torpedósajkáink hajózási tulajdonságaik és a villamos világító készülékek hasznosítása tekintetében igen értékes tapasztalatokat nyerni. Az előfordult műveletek a harczban előfordulható eseteknek elég hű képét nyújtották, miáltal bizonyos értelemben némileg pótolták az elmaradt hajóraji gyakorlatoktól várhatott tapasztalatokat.”[1284]
(A Szuda-i blokádban 1886.02.16-1886.04.25 között vett részt.)

1886.04.28. „(A P. Hírlap eredeti távirata.) A pyraeusi flotta-tüntetésben Ausztria-Magyarország részéről a „Kaiser Max“ fregatté vesz részt.”[1285]

1886.05.06-i athéni hír: „Az osztrák-magyar követ (Trauttenberg báró[1286]) a „Kaiser Max“, a német követ a „Fridrich Karl“, az olasz követ az „Ancona“ és az angol követ a „Kareofort“ hadihajóra szállt. A „Friedrich Karl“ gőzös Smyrna vagy Konstantinápoly felé indult. A phaleuni öbölben most csak egy angol vértezett hajó és a „Hanie“ török ágyúnaszád horgonyoz.” London, május 7. Mint a Reuter-ügynökségnek Athénből tegnap esti kelettel távírják. Delyannisnak az öt hatalom jegyzékére adott válaszát és most nyújtották át a külföldi képviselőknek. Miután a követek a választ kevéssé tekintik kielégítőnek, holnap reggel Athénból el fognak utazni.[1287]

Negroponte = Euboea szigete a barna hosszú sziget[1288] Vólosz település = Demetrias, így ott van a voloi-öböl. [1289] Az Osztrák-Magyar Monarchia hadihajói ezeken vizeken szolgáltak

[1284] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-15 / 1483. szám
[1285] Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-04-29 / 118. szám
[1286] Székely Nemzet, 4. évfolyam, 1886-05-11 / 73. szám
[1287] Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-05-08 / 127. szám
[1288] https://en.wikipedia.org/wiki/Triarchy_of_Negroponte#/media/File:Greece_in_1210.svg
[1289] https://hu.wikipedia.org/wiki/V%C3%B3losz

Útja során érintette az Égei-tengeren: az S.M.S. Kaiser Max Korfut, a Suda-öblöt, Pireuszt, Kalamakit, Volost és Szalonikot.[1290]

A bevetés pontos időbeli sorrendje:
Korfu 1886.02.13-14, Kréta Suda-öböl 1886.02.16-1886.04.25, Phalera 1886.04.27-1886.05.07, Pireusz 1886.07.05., Kalamaki 1886.05.08. Itt a nagykövet átszállt egy Lloyd gőzösre. Suda öböl 1886.05.08-09. és 1886.05.10-11, Volosz 1886.05.12-22., Zea 1886.05.23-1886.06.06., Szaloniki 1886.06.07-09., Suda öböl 1886.06.11-17., Pola 1886.06.22.[1291]

1886.06.23-án a hajót leszerelték. Elvégezték a kazáncseréket és felszerelték a 25 mm-es gépfegyvereit (szórólövegeit).

1886.08.02-i hír: „Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképen történt meg: I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg" és „Ferdinand Max" kazamatahajók. Tegethoff, Custozza, Lissa, Albrecht, Kaiser, **Don Juan d'Ausztria**, **Kaiser Max**, **Prinz Eugen**, Habsburg pánczélos fregattok . Rauther és Leopard torpedó hajók. Zára, Spalató, Sebenico, Lasin és Loup torpedó csónakok, Adler, Habicht, Falke, Sperber torpedónaszádok, Miramar, Greif, Fantasie czirkáló és jelző hajók. Ezekhez csatlakoznak a Kaiserin Elisabeth, Cyelop és Rela nevű nagy szállítóhajók a Gargano nevű tengeri katonai kórház és a Maros és Lajtha nevű folyamnaszádok. A főtörzshöz tartoznak a következő flottahajók : Radetzky, Lauden, Saida, Erzherczog, Friedrich, Falanz, Helgoland, Zrínyi, Frundsberg és Aurora pánczélfregattok. Végül kilencz ágyúnaszád és pedig: Hum Nautilus, Albatros, Kerka, Narentatensego, Andreas Hofer, Triest és Taurus. II. mellékcsoport áll a Novara és Ferdinand Max tüzérhajókból, a Velebich, Carlatone, Schwarzenberg, torpedónaszádokból, az Artemisia és Chameleon czirkáló korvettekből, a Minerva folyamnaszádból és a Move és Bravó nevű szállító schoonerekből. A harmadik mellékcsoport hat fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik. E szerint a magyar hadiflotta áll 66 kisebb nagyobb hajóból, melyekhez természetesen nincsenek hozzávéve a kis segédhajók és az apróbb torpedó Csolnokok. Az őszi flottagyakorlatokon már e beosztás szerint fognak működni. A főcsoport három szárnyra van osztva, melyekhez öszszesen 24 torpedónaszád és 40 torpedósajka tartozik. Az összes hajókon majdnem 500 ágyú van."[1292]

1887.
1887.02.17-25. között dokkban állt. Nagyjavítást hajtottak végre a főgépén, és beszereltek egy tengervíz desztilláló készüléket.

1887.06.08-1887.07.11-között volt aktív szolgálatban a Nyári Hajórajban.

1887.05.08-i hír: „A király ma adott engedélyt egy nagy gyakorlati hajóhadosztály felállítására, mely 9 én megkezdi gyakorlatait. A hadosztályt a következő hajókból állítják össze: Tegetthoff, Custozza és Erzherzog Albrecht kazamatahajók, Panther, Leopard és Lussin cirkálóhajók, 18 torpedónaszád, Elisabeth és Pola gőzösök, Sansego szerhajó s a Greif és Phantasie jelgőzösök. Június havában a torpedóhajók helyébe **Don Juan**, **Kaiser Max** és **Prinz Eugen** kazamatahajók lépnek a hajóosztályba."[1293]

„Hadi flottánk, mely most gyakorlatait végzi, ma érkezik Fiumébe. Hat páncélosból: az »Albrecht«, »Tegethoff«, »Custozza«, »**Don Juan D'Austria**«, »**Kaiser Max**« s »**Prinz Eugen**« páncélosokból áll

[1290] https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html
[1291] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1292] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám
[1293] Budapesti Hirlap, 7. évfolyam, 1887-05-08 / 126. szám
Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

s két divízióra oszlik. Egyiket Buchta, a másikat Schaffer ellentengernagy vezényli. A főparancsnok báró Sterneck altengernagy a »Greif« yachtra vonta föl a parancsnoki lobogót."[1294]

1887.07.04-i polai hír: „A „Miramare"-e érkezése után következtet a bemutatások, melyek után Buchta ellentengernagy parancsnoksága alatt elindult az „Albrecht", „Tegetthof", „Custozza", „**Kaiser Max**" és „**Don Juan**" kazamatahajók, hogy a nyílt tengeren elhelyezzék a háromszög alakú céltáblákat a délutáni céllövészet számára. A dejeuner után ő felsége a „**Prinz Eugen**" visszamaradt kazemata hajóra szállt és ezzel 2 órakor elhagyta a központi hadi kikötőt, hogy a tengeren a hajórajhoz csatlakozzék."[1295] Miután egyszer valamennyi hajó elhaladt a céltáblák előtt, az egész hajóraj megfordult s újra elhaladt a céltáblák közt, most egyrészről 400 és másrészről 1600 méternyi távolságot tartva be s szórva a lövegeket. Miután a céllövés be volt fejezve, a hajók fedélzetén csakhamar helyre állították a békeállományt. A „Kaiser Max" hajón egy fényképész is volt. Egyszerre jeladás érkezett az „Eugen" hajóról, amelyen a király Mária Terézia főhercegnővel és az uralkodóház más tagjaival a lövések menetét figyelemmel kísérte. A király száz méternyi hajódistanciában levétetni óhajtotta magát. „Eugen" és „Max" közeledtek, egyes személyeket a sátor alatt meg lehetett ismerni, de a fényképész a mély sajnálkozás látható jelei közt kijelentette, hogy, mivel a „Prinz Eugen" árnyékban van, nem eszközölheti a felvételt.[1296]

1888.
Barcelonai út 1888.04.16-1888.06.09.
„Polában felszerelik az osztrák-magyar pánczélos hajóhadat, mégpedig a Custozza, Tegetthoff, **Kaiser Max**, **Prinz Eugen**, **Don Juan d'Austria** pánczélhajókat és több torpedónaszádot. E flotta ápril 27-én egyenesen Barcelonába indul a kiállítás megnyitására, azután a délfranczia és olasz partokat, Málta szigetet érintve, folytonos gyakorlatok közben visszatér a polai kikötőbe."[1297]

A flotta 1888.04.27-én indul el a pólai kikötőből, egyenesen **Barcelonába** a kiállítás megnyitására.
A kötelék a Custoza, Tegetthoff, **Kaiser Max**, **Don Juan d'Austria**, a **Prinz Eugen** kazamata hajók, és a Panther és Leopard cirkálók és a Magnet (Meteor).[1298]
A spanyol partokon 14—20 napot tölt s a **dél-francia** és **olasz partokat, Máltát** stb. érintve hajóznak tovább Barcelonába. 1888.05.20-án volt a kiállítás megnyitása. 1888.06.01-én **Máltára** ért a kötelék.
1888.06.06-án egy 3-ik hajóhadosztály lépett akcióba: **Prinz Eugen**, **Kaiser Max** és **Don Juan d'Austria** páncélos hajók.[1299]
(Útvonal időrendben: 1888.05.05-én futott ki Gravosából. 1888.05.11-27. Barcelona[1300]. 1888.06.01-06. Málta. 1888.06.16-án visszaérkezett Gravosába.)
1888.06.18-án már hazai vizeken jártak és egy hadgyakorlaton vettek részt az Adriai tengeren.

A hajó egyik gőzbárkája[1301]

[1294] Fővárosi Lapok, 24. évfolyam, 1887-06-25 / 173. szám
Nemzet, 6. évfolyam, 1887-06-24 / 1730. szám
[1295] Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-07-05 / 184. szám
[1296] Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-07-06 / 184. szám
Fővárosi Lapok 1887-07-06 / 184. szám
[1297] Néptanítók lapja 21. évfolyam, 1888-04-14 / 30. szám
Nemzet, 7. évfolyam, 1888-04-11 / 2018. szám
[1298] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-04-20 / 2027. szám
[1299] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám
[1300] Neue Freie Presse, Mai 1888-05-18
[1301] https://onebid.cz/cs/postais-zelenika-sms-kaiser-max-osztrak-magyar-haditengereszet-pancelos-fregattjanak-gozbarkaja-matrozokkal-k-u-k/1944506

„Pólából írják jun. 18- diki kelettel: Az Adriai tenger partjai most békés időben azt a panorámát mutatják, a melyeket a tengeri ütközeteknél lehet látni. A flotta gyakorlata kezdődtek meg ismét s ez élénkíti meg az Adriát. A gyakorlatokra kirendelt tengeri haderő két rajra van különítve. Az egyik az a pánczélhajó escadre, mely Manfroni ellenadmirál parancsnoksága alatt az imént tért vissza Máltából, a másik a torpedóraj, mely dr. Apatn ellenadmirál parancsnoksága alatt áll. A pánczélhajó escadre a Custozza, **Kaiser Max**, **Prinz Eugen** pánczélhajókból és a Leopárd torpedóhajóból, a torpedótámadások ellen való védekezésre teljesen felszerelt Pola hadigőzösből s hat elsőosztályú torpedónaszádból áll. A flotillát a Phantasie parancsnoki hajó, a Panther, a Tiger, a Meteor torpedóhajók s 12 másodosztályú torpedónaszád képezi. Hétfővel kezdődtek meg az ellenségeskedések, a torpedóraj már tegnap elindult, a pánczélos hajók pedig most Gravozánál horgonyoznak. A trónörökös hazatértében pár napig szintén jelen lesz a gyakorlatokon.”[1302]

„Az osztrák-magyar hajóraj egy osztálya fog október 10-én a nápolyi öbölbe indulni, hogy jelen legyen Nápolyban akkor, mikor Vilmos császár ott időzik. Az olasz sajtó már hetek óta foglalkozik ez eshetőséggel s flottánk megjelenésének nagy politikai jelentőséget tulajdonít. Sőt az olaszok mindenképpen franczia-ellenes színezetet akarnak az ügynek adni, ámbár kétségtelen, hogy itt szó sem lehet tüntetésről. Hajórajunk megjelenése az olasz vizeken legföljebb azt fogja bizonyítani, ami úgy is tudva van, hogy monarchiánk benső viszonyban áll Olaszországgal, de nem azt, hogy provokálni akarná Francziaországot. Az osztrák-magyar hajóraj a következő hadihajókból fog állani: Kaiser, Custozza, Lissa, Tegetthoff, Kaiser Max nagy pánczélos hajók, Leopard és Faxana jelző hajók. A flottát több torpedónaszád kiséri. **Főparancsnoka Sterneck tengernagy s a Kaiser Max hajón lesz István főherczeg is.**”[1303]

1888.07.11-én leszerelték a hajót.

1888 novemberében a bevethető flotta fő erői: Stefanie főhercegnő toronyhajó, Tegetthoff, Custozza, Lissa, Albrecht főherceg, Kaiser, Kaiser Max, Don Juan d'Austria, Prinz Eugen kazamata páncélosok, és a Habsburg kazamata fregatt.[1304]

1889.
1889.04.08-1889.07.12 között volt aktív szolgálatban. Más forrás szerint már 1889.06.11-én leszerelték.

1889.05.18-án Triesztben volt az SMS Franz Joseph I. cirkáló vízrebocsátásánál a Custozza, Tegetthoff, **Kaiser Max**, **Don Juan d’Austria**, **Eugen** és Albrecht páncélosokat, a Blitz torpedovadász.[1305]

„Fiume, 1889.05.28. (D. E.) Az osztrák-magyar hajóraj ma délután három órakor ide érkezett és horgonyt vetett a fiumei kikötőben. Az öt pánczélos hajó, név szerint: »**Prinz Eugen**« (parancsnoka : Morin sorhajókapitány), »**Kaiser Max**« (parancsnoka: Müller sorh. kap.) »**Don Juan**« (parancsnoka: Perin sorh. kap.) »Erzh. Albrecht« (parancsnoka: Hinka sorh. kap.) és »Custozza« (parancsnoka: Baritz sorh. kap.), holnap reggel gyakorlatokat végez a tenger-öbölben. A hajórajjal érkezett meg Spaun ellentengernagy is. Sterneck báró tengernagy már előzőleg idejött a »Greif« yachton. Ma este a város, a népkertben fényes ünnepélyt rendez a hajóraj tiszteletére.”[1306]

1889 júniusában és júliusában a **Kaiser Max**, Custoza, Erzherzog Albrecht, Tegetthoff, **Prinz Eugen** és **Don Juan d’Austria** közös gyakorlaton vett részt.

„A osztrák-magyar hajóraj öt páncélos hajója, »**Prinz Eugen**,« »**Kaiser Max**,« »**Don Juan**,« »Erzherzog Albrecht« és »Custozza« horgonyt vetettek a fiumei kikötőben. Tegnap (1889.05.29-én) reggel gyakorlatokat végeztek a tengeröbölben. Este a város rendezett tiszteletükre ünnepélyt a

[1302] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1888-06-24 / 98. szám
[1303] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-09-18 / 258. szám
[1304] Pester Lloyd, November Jahrgang 35, 1888-11-22 / nr. 323
[1305] Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-21 / 2416. szám
[1306] Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-29 / 2424. szám

népkertben. Spaun ellentengernagy is megérkezett a hajórajjal, mig báró Sterneck tengernagy előttük jött a »Greif« yachttal.[1307]

1890-1891-ben tartalékban volt.
Ezekben az években a hajóosztály mindhárom egységének parancsnoka, sorhajókapitányi rangban volt.[1308]

1892.
1892.03.17-26. között dokkban állt.
Ekkor csökkentették az árbocokat és csak jelzőárbocok maradtak rajta. Továbbá, torpedóvédő hálókat szereltek fel a hajóra.[1309]

1892.04.28-1892.06.30-ig volt aktív szolgálatban a kiképzőszázadban.

Fiumából táviratozzák lapunknak, hogy a két szakaszból álló hajóraj Steineck tengernagy főparancsnoksága alatt oda érkezett (1892.06.25-én) s a révben horgonyt vetett. Az egyik szakaszt, mely a »Kronprinz Rudolf«, »Kronprincessin Stefanie« és »Kaiser Franz Josef I.« páncélosokból áll, Spascu b. ellentengernagy vezényli, a másikat pedig, amely a »Custozza«, »**Don Juan**« és »**Kaiser Max**« páncélosokból áll, Selmann ellentengernagy. Steineck b. tengernagy a »Greif« yachtra vonta fel lobogóját. A »Geyer« és »Trabant« torpedó gőzösök is ott vannak. A »**Don Juan**«-t Károly István főherceg vezényli. Lipót főherceg mint sorhajózászlós a »Kronprincessin Stefánie« páncéloson tesz rendes szolgálatot. A gyönyörű hajóraj a révben sorakozva, meglepően szép képet nyújt. A hajóraj tiszteletére a kormányzónál nagy díszebéd volt, később estély, melyre több száz meghívó adatott ki.[1310]

Kaiser Max (balra), Prinz Eugen (középpen), Don Juan d'Austria (jobbra) Polában[1311]

1892.07.13-i hír: „milovani Lubich Oszkár 2. oszt. sorhajóhadnagynak, a «Kaiser Max» nevű hajó egyik fölövegének szétrobbanása alkalmával ütegparancsnoki minőségében tanúsított jeles magatartása elismeréséül, a legf. megelégedés kifejezését tudtokra adatni."[1312]

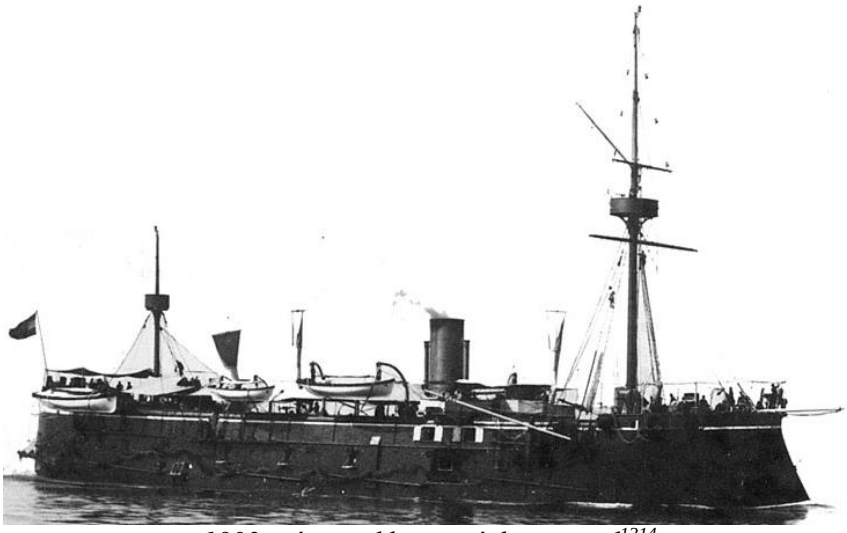
1892.12.11-i hír szerint ekkor a Don Juan d'Austria 25, a Kaiser Max 25, és a Prinz Eugen szintén 25 löveggel rendelkezett.[1313]

[1307] Fővárosi Lapok 1889-05-30 / 147. szám
[1308] Die Presse, April 1890-04-02
[1309] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1310] Budapest, 16. évfolyam, 1892-06-26 / 176. szám
[1311] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1875)
[1312] Budapesti Közlöny, 26. évfolyam, 1892-07-13 / 158. szám
[1313] Grazer Volksblatt, Dezember 1892-12-11

1893.
1893.03.13-23. között dokkban állt.

1893.04.18-1893.06.20 között a kiképző század tagja volt.

Ebben az évben tengeri gyakorlaton vett részt a Kronprinz Erzherzog Rudolf, Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, és a Prinz Eugen és Don Juan d'Austria társaságában.



1892 után, csökkentett árbocozattal[1314]

1893.04.28-án Triesztben borús idő volt és a sirokkó fújt, de a város ünnepre készült. Az Escadre hadihajóinak evezős regattáját rendezték meg. „Az első futamot a „Kronprinz Rudolph" toronyhajó, a második futamot a „Kaiser-Max" kazamathajó, a harmadik futamot a „Kronprinz Rudolph" hajó nyerte." Az eseményt megtekintette „Karl, Ludwig és Ludwig Victor főhercegek mellett Marie Therese főhercegnő".[1315]

1894.
1894.06.01-1894.08.15 között a nyári hajóraj tagja.

Az első hajókötelék állt a Rudolf és Stefanie toronypáncélosokból és Franz Josef I. cirkálóból, míg a második kötelék állt a **Prinz Eugen**, **Don Juan** és **Kaiser Max** páncélosokból és a Trabant torpedóhajóból.[1316]

A nyári adriai flottagyakorlat részese volt a „«Kronprinz Erzherzog Rudolf», «Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie», «Tegetthoff», «Kaiser Franz Josef I.», «Tiger», «Lussin», «Sebenico», «Planet», «Trabout», «Satellit», «Pelikan» és «Gigant» nevű hajókon kívül 12 torpedónaszád vesz részt, június közepén pedig a «**Prinz Eugen**», «**Kaiser Max**» és «**Don Juan d'Austria**» nevű hadihajók csatlakoznak az előbbiekhez. Hinze János ellentengernagy lesz a hajóhad főparancsnoka, a torpedó-flotta és a június közepén vízre bocsátandó pánczélos-hajók Károly István főherczeg parancsnoksága alatt fognak állani."[1317]

1895-1896-1897 között tartalékban volt.

[1314] https://www.heeresgeschichten.at/marine/kasematt/max/kaiser_max_1.htm
[1315] Neue Freie Presse, April 1893-04-29
[1316] Pester Lloyd, August, Jahrgang 41, 1894-08-22 / nr. 201
[1317] Magyar Hirlap, 4. évfolyam, 1894-03-29 / 88. szám
Deutsches Volksblatt, August 1894-08-28

1897.
Jelen volt az SMS Zenta cirkáló vízrebocsátásánál 1897.08.18-án. „A haditengerészet vezetősége a meghívott vendégek részére két hadihajót, a Greifet és Kaiser Max-ot rendezte be, melyekről a résztvevők a Zenta vízrebocsátását kényelmesen nézhetik.”[1318]

1898.
1898. 05.11-én Franz Ferdinand főherceggel a fedélzetén Polából Parenzoba hajózott.

1898.05.13-1898.08.19 között volt szolgálatban a II. kiképzőosztagnál.

Ebben az évben felmerült a Custozza, Erzherzog Albrecht, Don Juan D'Austria, Kaiser Max és Prinz Eugen hajók lecserélésének gondolata új hajókra.[1319]

1898.04.24-i hír: „Pola, ápr. 24. A hadihajók regattájánál (távolság 5 tengeri mértföld) elsőnek az „Alpha“, másodiknak a „Kaiser Max“ és harmadiknak a „Tegetthoff“ hajó érkezett be.”[1320]

1898.05.11-én Polában Ferencz Ferdinánd főherczeg részt vett a »Kaiser Max« hadihajó próbamenetein és délutáni 6 órakor elutazott a kikötővárosból.[1321]

„A nyári hadihajóraj Fiumében. Fiumei levelezőnk Írja július 31-iki kelettel: Az osztrákmagyar hajóraj egy tekintélyes része tegnap délelőtt báró Mimutillo ellentengernagy vezetése alatt a fiumei kikötőben horgonyt vetett. A hajórajt, mely még az öböl bejáratánál ágyúlövésekkel jelezte megérkezését, óriási tömeg várta a mólókon. A hadihajók három részre oszlottak. Egy részük a Mária Terézia nevű móló végénél, a második a Martinschizzán lévő vesztegzár előtt, a harmadik pedig a kikötőtől mintegy 500 méternyire, a szabad tengeren horgonyoz. A hajóraj hét pánczélosból áll. Nevük és a fedélzeten levő matrózok száma a következő: Az első csoportban »Monarch« pánczélos 28 ágyúval és 513 matrózzal, »Budapest« 28 ágyúval, 464 matrózzal, »I. Ferencz József« 25 ágyú, 403 matróz. A második csoportban, mely Montecuccoli Rudolf vezénylete alatt áll, a következő pánczélosok vannak: **Don Juan d’Austria**, 25 ágyú, 442 matróz; **Kaiser Max**, ugyanannyi ágyúval és matrózzal; **Prinz Eugen**, 25 ágyúval és 473 matrózzal. A harmadik csoportba a torpedózúzók és a czirkáló torpedóhajók tartoznak. A 30. sz. torpedóhajó fedélzetén, a fiumei kikötőbe való bevonulásnál a kazánnak egy csöve elrepedt, amely kisebb kazánrobbanást okozott. A matrózok közül szerencsére egy sem sérült meg, mindazonáltal a torpedónak a szabad tengeren kellett horgonyt vetnie. A hajóraj hétfő éjjelig vagy legkésőbb kedd reggeli marad a fiumei kikötőben, amikor is Pólába visszatér.”[1322]

A hajók legénységét ugyan erre az időszakra egy másik lap így adta meg: „**Prinz Eugen**“ 476 emberrel, „**Kaiser Max**“ 441 emberrel, „**Don Juan d’ Austria**“ 402 emberrel”[1323] Míg egy másik lap ezt írja: „„Prinz Eugen“ 474, „Don Juan“ 442, Kaiser Max“ 444.”[1324]

„Hajórajunk Triesztben. Mint Triesztből sürgönyzik, a cs. és kir. hajóraj, a mely a Monarch, Budapest, **Don Juan d’Austria**, **Kaiser Max**, **Prinz Eugen**, Kaiser Franz Josef I., Magnet, Blitz, Meteor és Viper hajókból és hat torpedónaszádból áll, tegnap (1898.08.08-án) délután két és fél órakor Minutillo báró ellentengernagy vezénylete alatt néhány napra ideérkezett. A hajóraj parancsnoka meglátogatta ma délelőtt Goess gróf helytartót, aki viszonozta a látogatást. A hadihajók a helytartót a szokásos tisztelgéssel fogadták.”[1325]

1899.
1899. májusától 1899.09.13-ig volt szolgálatban a II. nyári század tagjaként.

[1318] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-07-21 / 200. szám
[1319] Bányászati és Kohászati Lapok, 31. évfolyam, 1898-04-15 / 8. szám
[1320] Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-04-25 / 115. szám
[1321] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-05-12 / 131. szám
[1322] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-08-02 / 212. szám
[1323] Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-08-03 / 215. szám
[1324] Hazánk, 5. évfolyam, 1898-07-31 / 182. szám
[1325] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-08-09 / 219. szám

Prinz Eugen kaszacsata hajó, mint a II. hajóosztály zászlóshajója parancsnok: Joppo Sándor fregattakapitány: **Don Juan d'Austria** kaszamata hajó parancsnok: Manner József lovag fregattakapitány: **Kaiser Max** kaszamata hajó parancsnok: Chiari Arthur fregattakapitány.[1326]

Májustól szeptember végéig három osztályból álló hajócsapatot szereltek fel a tisztek és legénység hadi gyakorlására. Az I. osztályhoz be voltak osztva a Monarch és Budapest partvédők; a II.-hoz a **Prinz Eugen**, **Kaiser Max** és **Don Juan** kazamata hajók.[1327]

Fiume, 1889.05.28. „Az osztrák-magyar hajóraj ma délután 3 órakor ide érkezett és horgonyt, vetett a fiumei kikötőben. Az öt hajó név szerint: „**Prinz Eugen**" (parancsnoka Morin sorhajó kapitány), „**Kaiser Max**" (parancsnoka Möller sorh. kap.), „**Don Juan**" (parancsnoka Gerin /Perin Ferenc/ sorh. kap.), „Erz. Albrecht" (parancsnoka Hinke sorh. kap.) és „Custozza" (parancsnoka Baritz sorh. kap.) holnap reggel gyakorlatokat fog végezni a tengeröbölben. A hajórajjal érkezett meg Spaun ellentengernagy is. Sterneck br. tengernagy pedig már előzőleg ide érkezett a „Greif" yachton. Ma este a város a népkertben fényes ünnepet rendezett a hajóraj tiszteletére."[1328]

1899.06.28-i hír: „A **Prinz Eugen**, **Kaiser Max** és **Don Juan d'Ausztria** nevű hadihajóink — mint a körutazásra indult nyári hajóraj második divíziója — ma Becker altengernagy vezetése alatt Fiumába érkeztek."[1329]

1899.08.05-i hír: „Fiumei tudósítónk jelenti lapunknak: Tegnap este óta a fiumei kikötő képe teljesen megváltozott. A »Baross«-kikötőtől kezdve, a »Mária- Terézia« móló végéig az egész kikötő hosszában tornyos hadihajók, karcsú torpedónaszádok, s félemeletes torpedózúzók vesztegelnek." [1330] Ez a tegnap este valójában 1899.08.02-a. Az újságszerkesztők nem helyesbítették a dátumot a megjelenéshez képest. „(A nyári hajóraj Fiumében.) Fiumából jelentik: A nyári hajóraj, mely a Monarch, Wien és Budapest toronyhajóból, a **Prinz Eugen**, **Kaiser Max** és **Don Juan d'Austria** páncélos hajóból, 12 torpedófogóból és 6 torpedóhajóból áll, reggel (1899.08.05-én) ide érkezett Minutillo báró ellentengernagy vezetésével. A hajókon összesen 3100 ember és 200 ágyú van. Szapáry gróf kormányzó holnap a hajóraj tiszteletére diszebédet ad."[1331] A nyári hajóraj második osztaga: „**Prinz Eugen** tornyos hadihajó, melynek fedélzetén van Becker ellentengernagy. A Prinz Eugen hadihajón 460 matróz és 22 különféle ágyú van. A **Kaiser Max** páncélos 460 emberrel és 22 matrózzal. Parancsnoka Chiari Artur fregattkapitány. A nyári hajóraj még 3—4 napig fog a fiumei kikötőben tartózkodni s ezután a két első csoport is Dalmáciába megy."[1332]
(Az SMS Prinz Eugen kazamata páncélos és nem tornyos hajó.)

Csapatszállítást hajtott végre Fasanából a Saline-öbölbe. Azután újból tartalékállományba helyezték.

Az év során ideiglenes kikötői őrhajó az SMS Habsburg helyett.

1901.
„Az Adriának megszaporodott, hajói ezek szerint semmi hasznára sem lehetnek Spaunnak. Ami neki hasznára lenne, a mi képesítené tengerpartunknak sikeres megvédésére, az lenne, ha a hajórajunk jegyzékében pánczélosokként szereplő, de teljesen elavult szerkezetüknél fogva többé csatába nem vihető Custoza, Erzherzog Albrecht, Don Juan d'Austria, Kaiser Max és Prinz Eugen helyett újkori csatahajókat kaphatna."[1333]

[1326] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám
[1327] Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám
[1328] Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-29 / 147. szám
[1329] Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-06-28 / 154. szám
[1330] Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1899-08-05 / 214. szám
[1331] Budapesti Hírlap, 19. évfolyam, 1899-08-02 / 212. szám
[1332] Budapesti Napló, 4. évfolyam, 1899-08-05 / 214. szám
[1333] Magyar Nemzet, 20. évfolyam, 1901-04-17 / 102. szám
Magyarország, 8. évfolyam, 1901-01-24 / 21. szám

1902.
Ekkor még három év szolgálati időt jósoltak a „Custozza”, „Erzherzog Albrecht”, „D**on Juan d'Austria**”, „**Kaiser Max**” és „**Prinz Eugen**” hadihajóknak.[1334]

1904.
A hajót 1904.12.01-én átminősítették, és 1904.12.30-án kivonták az üzemi forgalomból, és hulk-á alakították (a kikötőben katonaszemélyzet elhelyezésére szolgáló mozdulatlan hajó).
Ugyan ebben az évben vonták ki az aktív flottából a **Prinz Eugent** és a **Don Juan d'Austria**-t is. [1335]

1905.
„Pólóból jelentik, hogy a «**Prinz Eugen**» nevű régi csatahajót leszerelték. Ikerhajójának, a «**Kaiser Max**»-nak leszerelése ma lesz. Mind a két csatahajó Triesztben öntöttvasból épült, az előbbi 1877-ben, az utóbbi két évvel korábban. A nyugalomba helyezett csatahajók méreteikben a legkisebbek voltak haditengerészetünk járóművei között. A 3600 tonnás hajók hossza 75, szélessége 15 m volt. Tüzérségi felszerelésük nyolc 21 cm.-es Krupp-ágyúból, 6 könnyű ágyúból és 11 gyorstüzelőből állott.”[1336]

1906.
A haditengerészet vezetése immár az új parancsnok, Haus idején felismerte, hogy a torpedók és aknák jelentette egyre nagyobb fenyegetés mellett nem lehet megspórolni a tervezett új csatahajók torpedóvédelmének valóságos körülmények közötti tesztelését. Különösen annak a fényében nem, hogy tisztában voltak a még épülőfélben lévő Tegetthoff-osztály hiányosságaival. A haditengerészet nem elégedett meg az elméleti számításokkal és az értékelhetetlen modellkísérletekkel,100 hanem a német példát követve 1:1 arányú kísérlet útján akart meggyőződni a tervekben szereplő védelem hatásosságáról. A haditengerészet 1906-ban a Kaiser Max hulkon végzett két, 1:10 arányú kísérletet, melyekben a 100 kg-os robbanótöltetű aknát 10 kg robbanóanyag reprezentált. E kísérletek nem vezettek értékelhető eredményre.[1337] Az eredményeket a Radetzky osztálynál is hasznosítani szerették volna. A Tegetthoff osztály fő gyengéje épp a torpedó és aknavédelem lett.
Mint célhajó 1906.08.10-én és 1906.11.03-án szerepelt.

1908.
Szabó István (parlamenti képviselő) kívánatosnak tartja, hogy a flotta magyar jellege is kidomborodjék. Kérdi, nem lehetne-e egyes régi hajókat, a Prinz Eugen, Don Juant és a Kaiser Max csatahajót átalakíttatni, ahelyett hogy új hajókat építtetnek? Kérdi továbbá, mi történik a kiselejtezett hajók fölszerelésével?[1338]

1909.
1909-1914-ig tartalékban volt.
Ettől az év novemberétől kezdve az I. világháború végéig Bokába (Kotori /Cattarói öböl) került és lakóhajóvá alakították át. Teodo (Tivat) volt a kikötője.

Iskolahajók és parti állomáshajók: **Don Juan d'Austria** (3600), Bellona (5800), Sansego (350), **Kaiser Max** (3600), **Prinz Eugen** (3600), Saida (2440), Pola (350) stb.[1339]

1914.
1914.10.09-én áthelyezték Kumborba (Cattarói-öböl).

Bocche di Cattaro-nál jobbra a fjord öblében a leszerelt öreg Kaiser Max hadihajó fekszik, ami most kaszárnya. Mögötte horgonyoz a Zara néhány torpedónaszád és zúzó, mindig útrakészen, füstölögve.[1340]

[1334] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1902-10-03
[1335] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1902-10-03
[1336] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-02-04 / 31. szám
[1337] KRÁMLI MIHÁLY: A MONARCH-OSZTÁLYT PÓTOLNI KELL!, A „megerősített TEGETTHOFF-osztályú” csatahajók terve: HADTÖRTÉNELMI KÖZLEMÉNYEK, 125. évfolyam, 2012. 3. SZÁM.
[1338] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-10-22 / 253. szám
[1339] Kincses Kalendáriom, 1909 A haditengerészet
[1340] Az Est, 5. évfolyam, 1914-11-27 / 307. szám

Ebben az évben a hajónak van gőzbárkája, hajóorvosa pedig Simon sorhajóorvos.[1341]

1915.
Az U. C. II. dereglyét a raguzai állomásparancsnokság utasítására még 1914. augusztus 17-én adta át a cég a haditengerészetnek Gravosában. A hajón másfél vagon szén is volt. A dereglyét a haditengerészet gravosai szénraktárának kiürítésére használták, a rakományt pedig Castelnuovóba vitték. A helyi parancsnokság 1915. július 12-i levelében közölte, hogy a hajó az öreg Kaiser Max hadihajó ellenőrzése alatt Gjenovic-nál (Djenovici) a Cattarói öbölben lehorgonyzott.[1342]

„Zelenikán túl elszűkül a Bocche, hogy a Kombur csatorna keleti kapujánál a négy öbölrész közül a legterjedelmesebb Teodoi-öbölben szélesedjék ismét ki. Előttünk keleten a teodoi katonai telep házai fehérlenek félig elfödve a mólón tornyosuló fekete szénhegyektől, amelyek nyugalmasan várják a pillanatot, amikor a hadihajók örökké éhes gyomrába vándorolhatnak. Apró szénszállító csavargőzösök, feketetestű torpedónaszádok cikáznak a szénportól zavaros víz felszínén, szorosan a parthoz simulva pedig egy régi, kiérdemesült csatahajó, a „Kaiser Max" leszerelt, otromba teste terpeszkedik, úszó kaszárnyája a telep helyőrségének."[1343]

1916.
1916-ban visszavitték Teodóba.
1918-ban Tivat-ban volt a Cattarói öbölben.[1344]

1918 után:
1919-ben Teodóban (Tivat) állt.
1920-tól a hajót „Jugoszlávia" kapta meg. 1921.03.04-én a jugoszláv haditengerészet átvette. A Conway's All the World's Fighting Ships szerint **Tivat** néven fut Sebenicoban (Jugoszlávia) 1921 végéig. Ekkor lakóhajó Tivat (Teodo)-ban. 1922-ben Sebenicoba ment, ahol átnevezték **Neretva**-ra, és ott szolgált a Šiben-i haditengerészeti kadétok elhelyezésére. Milan Vego haditengerészettörténész szerint azonban a jugoszláv haditengerészet 1924-ben leselejtezték a hajót.

A második világháborúban, Šibenik olasz megszállása idején 1941 és 1943 között a "Neretva" börtönhajóként szolgált. 1941 áprilisában Tivatból (Teodo) átvontatták Šibenikbe és a Kulina félsziget mellé, mint lakóhajót (börtönhajót). 1941.09.23-án német légitámadástól feltehetőleg megsérült. Feltehetőleg téves az az információ, hogy ekkor felborult és elsüllyedt.
Erminio Bagnasco 2017 júniusában a naviearmatori.net oldalán azt írta, hogy **San Marco** névre keresztelték az olaszok, az ex Neretva ex Tivat-ot, és 1943 szeptemberéig laktanyahajóként használták Sebenicóban: ott van Aldo Fraccaroli 1942 tavaszi fotója is. A hajó 1943. szeptember 29-én elsüllyedt a mandalinai kikötőhelyén, miután egy bombatámadás során német repülőgépek eltalálták. Valójában a németek egy navigációs hiba miatt dobtak bombákat Šibenikre, azt gondolva, hogy Splitet bombázzák.[1345] Egyesek szerint a hajó túlélte ezt a támadást és a hajót Šibenikben 1945-ben hullámtörőként süllyesztették el. Az egykori SMS "Kaiser Max" roncsa, amely a Mandalina vagy Kulina (Šibenik egy része) alatti sekélyben a jobb oldalára borult és félig kilátszott a vízből. Néhány évvel a második világháború vége után még látható volt, és végül a spliti "Brodospas" vágta fémhulladékra. [1346] Tivat városa azonos a régi Teodo-val. Az SMS Kaiser Max sorsát azért is nehéz meghatározni, mert több Tivat (Teodo) nevű hajó is volt szinte egy időben.

[1341] Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914, Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az első magyar Adria-expedíció (2 térképpel és 32 képpel)
[1342] Zsigmond Gábor: A magyar kereskedelmi tengerészet az első világháborúban, Doktori (PhD) értekezés, Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem, Kossuth Lajos Hadtudományi Kar, Hadtudományi Doktori Iskola, Budapest, 2011.
[1343] Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915 Éves tartalomjegyzék / Koch Nándor dr.: A Bocche di Cattaro (11 képpel és 1 térképpel)
[1344] KÖZÉP-EURÓPAI HADITENGERÉSZETI ERŐK A MEDITERRÁN TÉRSÉGBEN: A KONTINENTÁLIS KÖZÉP-EURÓPA ÉS A MEDITERRÁN MŰSZAKI ÉS IPARI KÖLCSÖNHATÁSAI Tengerészet és hajóépítészet (Holt tengerek) Projektum vezetője: Prof. dr. sc. Zsiha Kálmán, hajóépítészeti okleveles mérnök
[1345] https://www.aidmen.it/forums/topic/1033-23091941-neretva-ex-tivat-ex-kaiser-max-sunk-by-friendly-fire/
[1346] https://en.vijesti.me/news-b/society/653490/the-empire-and-the-kingdom-have-perpetuated-Tivat
https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=7725
https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1875)

Parancsnoka:
1878. Adolph Nölting (Pölting) sorhajókapitány
1884. Müller J. korvettkapitány [1347]
1885. Sermann d. Treuenwart fregattkapitány[1348]
1886. Peter Grancic (Grandics) sorhajókapitány
1889, 1899. elbleini Möller Frigyes lovag, sorhajókapitány
1899. Chiari Artur fregattkapitány

[1347] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-19 / 168. szám
[1348] Die Presse, Mai 1885-05-29

Prinz Eugen (II.) kazamatahajó 1873, 1877 (utóbb Vulcan)

SMS Prinz Eugen (II.) kazamatahajó (utóbb Vulcan)

(Testvérhajói: Kaiser Max (II.), Don Juan d'Austria (II.).)
A hajó történetének több eseménye az SMS Kaiser Max-nál található meg, mivel több alkalommal egy helyen volt vele alkalmazva.

Vízkiszorítása: 3550 hosszú tonna, (3674 tonna)
feltöltve 3618,28 tonna - 4145,38 tonna

Hossza: 76,43 m a legnagyobb hossza
73,79 m a vízvonalon
71,51 m az egyenesek között[1349]

Szélessége: 15,25 m (50 láb) (Máshol 14,75 m szerepel)
Merülése: teljesen feltöltve elől 6,68 m, hátul 6,08 m (1 cm = 8,902 t)

Meghajtása: (Ezeket a gépeket a korábbi fa Prinz Eugen hajóról vette át 1874-ben)
1 db vízszintes (fekvő), egyszeres expanziós kéthengeres kis nyomású gőzgép
6 db kazán 30 tüzeléssel Üzemi nyomás 2,06 atm
1 db 5,64 m átmérőjű, 2 szárnyú, balra forgó Griffith hajócsavar
Ennek a hajónak a dugattyús gőzgépen kívül három árboca is volt, bark vitorlázattal felszerelve, amely felülete 1158,60 m2 volt.[1350]

Teljesítménye: 2960 LE

Sebessége: 13,48 csomó 74-es percenkénti fordulatszám mellett.

Hatótávolsága: 1703 tmf/10 csomó

Üzemanyaga: 380 tonna szén
Óránkénti fogyasztás 10 csomónál-nál: 3000 kg

Személyzete: 1877-ben: 393 fő.

Páncélzata: A páncélzat össz súlya 729 tonna.
övpáncél 203 mm (8 hüvelyk)
kazamatánál 125 mm (4,9 hüvelyk) (máshol 156 mm szerepel)
kereszt irányú válaszfalak 115 mm (4,5 hüvelyk) a citadella két végén (máshol 124 mm szerepel)
fedélzet 23 mm [1351]
Vasból épült, kettős hajófenék.

Fegyverzete:
8 db 21 cm-es (8,3 hüvelyk) L/20 kaliberű Krupp ágyú a központi kazamatában

[1349] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1350] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1351] https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html

(A Kaiser Max-féle osztályba tartozó, 1875-77-ben vízre bocsátott három pánczélhajón rövid 21 cm-es ágyukat alkalmaztak először, amelyeket később meghosszabbítottak és rendszeresítettek.[1352])
Tüzelési szög a hajó hossztengelyétől 30°-ra kezdődött. Lövegcső: 8,82 t Závárzat: 490 kg Lövegbölcső: 3,750 t. Lövedék: 93,7 kg Kilövőtöltet: 23 kg.
Lőszerkészlet csövenként: 40 páncéltörő acélgránát és 80 robbanógránát.
4 db 9 cm-es (3,5 hüvelykes) L/24-es kaliberű aczél-bronz hátultöltős Uchatius ágyú a fedélzeten.
Lőszerkészlet csövenként: 60 gyújtólövedék, 40 db robbanógránát, 36 db grapesshot („sörétes gránát”).
2 db 7 cm-es (2,8 hüvelykes) L/15-ös kaliberű aczél-bronz hátultöltős Uchatius csónakágyú
Lőszerkészlete csövenként: 140 robbanógránát, 60 srapnel (repeszgránát), 40 grapesshot.
4 db 47 mm-es (1,9 hüvelykes) L/35-ös kaliberű gyorstüzelő ágyú (szórólöveg)
(A szórólöveg több csövű löveg amelynek minden csövéből külön lövik ki a lövedéket.)
4 db 35 cm-es (13,8 hüvelykes) torpedóvető cső (Egy az orrban, egy a taton, és egy-egy két oldalt.)
Torpedókészlet 8 db éles torpedó és 2 db gyakorló torpedó[1353]
Kos hajóorr kiképzés

Csónakok: 1 db II. oszt. gőzbárka, 1 db I. oszt. gőzkutter, 1 db II. oszt. bárka, 2 db II. oszt. kutter, 1 db II. oszt. mentőkutter, 2 db jollboot, 1 db II. oszt. gigg, 1 db III. oszt. gigg, 1 db kiscsónak.

Horgonyok: 7 db Admiralitás típusú horgony: 7321 kg, 7000 kg, 7212 kg, 6805 kg, 2025 kg, 857 kg, 375 kg.

Épült: Arzenál Pola - Scoglio Olivi
Építés kezdete: 1874.10.??.
Vízrebocsátották: 1877.09.07. (Rudolf trónörökös jelenlétében bocsátották vízre.)
Elkészült: 1878 novembere
Hadrendbe állt: 1880.07.26.
Hadrendből kivonták: 1904.

1874.
Pánczéllemezek az átalakításban lévő Prinz Eugen vértes fregat kazematái részére 76 000 frt.[1354]

1875.
Az 1875. évi költségvetéshez: a "Prinz Eugen" Casematt hajó építési túllépésének fedezésére 48 000 fl szükséges.[1355] Ezek szerint a hajó építési költsége több lett az előre tervezettnél.

„Az 1875. évi rendkívüli szükségletnél: Pánczél lemezek az átalakításban levő »Prinz Eugen« vértes fregát kazematái részére 33 106 forint és 30 ½ fillér van előirányozva.”[1356]

1875.04.09-én Polában az Oliva szigetnél a hajót megtekintette I. Ferenc József császár és király.[1357]

1877.
A hajó vízrebocsátását Rudolf koronaherceg megérkezéséhez igazították.[1358]
Táviratok a „Presse”-től, Pola, szeptember 7. Rudolph koronaherceg ma délután részt vett a „Prinz Eugen” casematta hajó vízre bocsátásán a hajógyárban. Az indítást a legnagyobb precizitással hajtották végre. Reggel a koronaherceg meglátogatta a haditengerészeti arzenál összes helységét. A Tengeri Arsenal parancsnoka és a különböző műszaki osztályok igazgatói meghívást kaptak a Miramare gőzjachton lévő dejenierre. Az esti vacsorán a koronaherceg vendégeként az egész Admiralitás és a

[1352] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[1353] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1354] Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-06-14 / 134. szám
[1355] Neue Freie Presse, Mai 1876-05-16
[1356] Budapesti Közlöny, 12. évfolyam, 1878-06-18 / 140. szám
[1357] Grazer Volksblatt, April 1875-04-02
[1358] Die Presse, August 1877-08-27

katonai hatóságok is részt vettek. Az idő tartósan szép. A lakosság körében nagy az izgalom a koronaherceg látogatása miatt.[1359]

A Tengerészeti Arzenál hajógyárában, a Scoglio Olivi-n a „Prinz Eugen" újonnan épített hajó már napok óta készen áll a tengerbe engedésre. Vízrebocsátását Rudolf koronaherceg megérkezéséhez igazították. Testvérhajóit a Trieszt melletti San Rocco hajógyárban építették meg. A „Prinz Eugen" semmiképpen sem lesz teljesen páncélozva, amikor a tengerbe csúszik, mert még hiányzik róla az a páncél, amit csak a vízben kap meg. Ezenkívül a vasárbocokat, a nagy kormányt, a hajtóműveket és kazánokat, valamint az összes többi belső hajóberendezést, valamint a fegyvereket és az összes felszerelési tárgyat először a hajók előtereiben kell elhelyezni. A „Prinz Eugen" várhatóan 1878 közepe táján készül el teljesen.[1360]

A vízrebocsátás után beszerelték a főgépét és a kazánjait, majd felszerelték rá az eredetileg a Don Juan d'Austria számára készült hajócsavart.

1878.
1878.05.24-én még a hajó páncélzatát szerelték fel. [1361]
1878.11.09-én volt az első próbaútja.

1880.
„A „N. fr. Presse" szerint monarchiánknak e tüntetésben való résztvétele most már kétségtelen. Értesülése szerint a polai arsenal Bécsből parancsot kapott a „Prinz Eugen" casamatahajó gyors felszerelésére. Ezenkívül az osztrák-magyar Levante-hajórajt két hajóval fogják megerősíteni."[1362]

1880.07.26-án állították szolgálatba, és a Nyári Hajórajhoz osztották be.

1880.08.05-én már Cattaroban volt. Legénysége ekkor 393 fő.[1363]

1880.09.14-től részt vett a montenegrói partok előtti flottatüntetésben egészen 1880.12.05-ig.

„A második casematás hajó „Prinz Eugen" sebessége 135 tengeri mértföld óránként, 203 mm. pánczéllal, 3550 tonnás, 6,7 m. a mélysége 2900 lóerővel, nyolca 21 cm. Krupp-ágyúval , legénysége 380 ember."[1364]

„Ragusában közelebb egy nagy flotta-raj gyűl össze, mely a Törökország elleni demonstrációt Montenegró érdekében megkezdi. Ausztria-Magyarország részéről a »Custozza« és »Prinz Eugen« hajók fognak részt venni. Mindkét hadi jármű úgy építése, mint felszerelése által hatalmasan vál ki. A »Custozzá«-nak tonna-tartalma 8000, 90 méter hosszú és 17 méter széles ; gépe 5000 lóerőnek felel meg. Ha teljes erőből működik, óránként tizennégy tengeri mértföldnyi utat hagy hátra. Az üstök azonban már régiek s azért a gőz nyomását lejebb kell szállítani, nehogy robbanás történjék, de a hajó gyorsasága így is tizenkét mértföld óránként. Száz óra alatt hatszáz tonna szenet fogyaszt. Nyolc óriás Krupp-féle ágyúja van, mely a két egymás fölött levő kazamatában van elhelyezve, úgy hogy a »Custozza« tulajdonkép páncélos sorhajónak nevezhető. Az ágyúk minden irányban, hátrafelé is, irányozhatók s a kazamatákat roppant vastag páncél védi. A hajó legénysége a törzskarral együtt 570 főből áll. A »**Prinz Eugen**« kisebb. Tonna-tartalma csak 3550, gépe 3000 lóerőnek felel meg s ezzel óránkint tizenhárom mértföldet képes haladni. Ennek is nyolc Krupp-féle ágyúja van, melyek erős páncéllal védett nagy kazamatában vannak elhelyezve. Szakértők véleménye szerint, a »Prinz Eugen« is valóságos mintaképe a hadihajóknak. Legénységének s a törzskar tagjainak száma 380. A német birodalom eddig csak a fából való »Viktoria« korvettet küldte, melynek tonna-tartalma 1796, és tíz ágyúval rendelkezik. Az oroszok is két fahajóval vesznek részt. Az egyik a »Swjetlana« fregattá, 3201

[1359] Die Presse, September 1877-09-08
Fővárosi Lapok 1877-07-07 / 153. szám
[1360] Die Presse, August 1877-08-27
[1361] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1878-05-24
[1362] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-07-22 / 345. szám
[1363] Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-05
[1364] Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-09-01 / 418. szám

tonna-tartalommal és tizennyolc előltölthető ágyúval; a másik az »Asskjold« korvette, melynek tonna-tartalma 2402, ágyúinak száma tizennégy. Azonkívül az »Elborus« nevű páncélgőzöst is küldi az orosz kormány. Franciaország a 8823 tonna tartalmú »Friedland« kazamata-hajót, a tizenhét ágyúval és négy páncélos toronynyal ellátott »Suffren« kazamata-hajót s a »Hirondelle« nevű fa-hajót bocsátotta tengerre. Angliából az »Alexandra« és »Temeraire« nevű roppant erős hadihajókat várják; amannak tonna-tartalma 9492, emeze 8412 ; mindkettőn számos Woolwich-féle ágyú s egy-egy sarkantyú van. Azonkívül a »Monarch« tornyos hajó is útra kelt már Raguza felé. Végül Olaszország a »Palestro« (öt Armstrong-féle ágyúval) s a »Venezia« páncélhajókkal, valamint a »Vedette« nevű csavar-gőzhajóval vesz részt."[1365]

A flottatüntetés igen unalmas volt a tengerészek számára. „Reggeltől estig unatkozni, minden szórakozás minden változatosság nélkül. S ha akad is változatosság, abban sincs köszönet. Legfeljebb a tenger sima tükrét korbácsolja fel a keleti szél, a Sirocco és Bora édes gyermeke, mint október 15-én is. Akkor ugyancsak kemény megpróbáltatást álltak ki a páncélos demonstrálók. Az oroszok csak úgy táncoltak ingó horgonyaikon, az angolok kissé hátrább koncentrálódtak, de a hős „Prinz Eugen" és a dicső emlékű „Custozza" nevét viselő osztrák-magyar hajók derekasan ellenálltak és diadalmasan álltak helyt."[1366]

A montenegrói bevetés után Gravosában, majd 1880.12.09.[1367] után Cattaróban állomásozott. A montenegrói partoknál a Laudon fregatt és a Custoza kíséretében járt. A flottafelvonulás célja, hogy az 1878. évi berlini kongresszus döntésének érvényt szerezzenek és az Oszmán Birodalom Ulcini városát adja át Montenegrónak.
Ebben az évben csökkentették a hajó vitorlázatát.

1881.
1881.01.17-én a Prinz Eugen, Rödiger kapitánnyal a fedélzetén befutott Triesztbe.[1368]
1881.01.28-tól első kategóriájú tartalékban volt.

1882.
1882 májusában áthelyezték a 2-es kategóriájú tartalékba.
Ebben az évben 9 cm-es szóró lövegekkel, és elektromos fényszórókkal látták el. Ezután a 2-es Tartalék kötelék Torpedóiskolájához vezényelték.

Prinz Eugen eredeti konfigurációjában[1369]

[1365] Fővárosi Lapok 1880-09-02 / 201. szám
Képes Néplap és Politikai Hiradó, 8. évfolyam, 1880-10-10 / 41. szám
[1366] Pesti Hírlap, 2. évfolyam, 1880-11-04 / 305. szám
[1367] Das Vaterland, Januar 1881-01-12
[1368] Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-18
[1369] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_(1877)

1883.
1883-ban kísérleti torpedóindításokat hajtott végre, és az oldalán torpedókilövő nyílásokat létesítettek. Decemberben 4,7 cm-es gyorstüzelő lövegeket szereltek fel rá.

1884.
1884-ben orr- és tat torpedókilövő csöveket építettek be. Áprilisban kidokkolták.
1884.05.26. – 1884.08.22. között a Hajóraj kötelékében szolgált.

Mint Pólóból jelentik, az ottani arzenálban minden elkészült arra, hogy június 1-én, pünkösd vasárnapján megkezdhessék a hajóraj összpontosítását. Ez lesz az első hajóraj-összpontosítás Ausztria-Magyarországban és sok fáradtságába került Sternek dr. altengernagynak, míg az arra való költségeket összeszedhette a budget keretének átlépése nélkül. Részt vesz az összpontosításban négy vértes kazemata-hajó („Tegetthof," „Lissa," „Kaiser," „**Prinz Eugen**"), két vértes fregatt (Ferdinand Max" és „Habsburg"), hat torpedó-naszád ő felségének „Kaiserin Elisabeth" nevű kerekes gőzhajójával, mint torpedó-anya hajóval, mely hajók két hajó-hadosztályból egy hajórajjá (Escadre) egyesítve július közepén kezdik meg a nagy gyakorlatokat, mely alkalommal a modern tengeri hadviselés több taktikai és technikai problémáit fogják megoldani és a legcélszerűbb tengerészeti támadó fegyvereket fogják kipróbálni. E vértes hajóraj gyakorlatainak folytatásakép egy nagy fahajóraj is fog gyakorolni és cirkálni a jóni, közép és tyrrhéni tengerekben. E gyakorlatok szeptember hó elejéig fognak tartani.[1370]

„A flotta-gyakorlatok. Pola, jun. 23. A hajóraj ma reggel hét órakor hagyta el Pólát s tengerre szállott. Már jóval előbb megtették az előkészületeket a czéllövésekre. A lövöldözés kilencz órakor kezdődött. A hajók egyenként vonultak el a czéltáblákul szolgált pyramisok előtt s úgy lövöldöztek rájuk. Így múlt el a délelőtt. Miután a pyramisokat fölrakták a fedélzetre, a part mentén horgonyzó manővert tartottak a hajók. Estefelé horgonyt vetett a flotta Parenzóban s ott töltötte az éjszakát.
1884. június 24. Ma reggel ismét kivonult a hajóraj. Kilencz óra tájban jöttek a torpedo-sajkák, három a tengerről, három Pirano felőli támadást intéztek a flotta ellen, mely viszszaverte a rohamot. Az Elisabeth torpedo szállító hajó Pirano kikötőjében vesztegelt s ott maradt az egész hadosztály is. A torpedó-sajkák újra támadtak, de megint sikertelenül. Azután megindult a flotta éjszak felé, Trieszt irányában. Nyolczadfél órakor ért a kikötőbe és sok ezer ember jelenlétében vetett horgonyt. A vezérhajó ugyanis jelezte előbb a formációt, melyben a kikötésnek meg kellett történnie s megjelölte, hogy egyik hajó milyen távolságra van a másiktól. A hajók zárt sorokban, egymástól 600 méternyi távolságban vonultak be a muggiói öbölbe. Mikor a hajók megérkeztek horgonyzó helyeikre, a vezérhajón eldördült egy ágyúlövés, mire valamennyi meglassította járását s visszafelé működtek a gépek; azután az „Anker los!" parancsszóra lebocsátották egyszerre a horgonyokat. A flotta, ha San Andraeról nézik, két sorban áll; a parthoz közelebb van az első hadosztály (Lissa, Habsburg, Ferdinánd, Max) a következő sorban a második hadosztály (Tegetthoff, Prinz Eugen és Kaiser Max). A formáción kívül jár a vezérhajó és a repetiteur; az első a jobb, az utóbbi a baloldalon. A parthoz közelebb van az Elisabeth hajó a maga kíséretével, a hat torpedóhajóval. Ez utóbbiak azonban biztosság okáért, mert a hullámverések ellen oltalomra szorulnak, a Sarazetto kikötőben (a trieszti kikötő egy részében) vetettek horgonyt. Holnap reggel 7 órakor a trieszti gyakorlatokra indul a flotta.
Trieszt, 1884. jún. 25. A hajóraj ma reggel hét órakor hagyta el verőfényes időben a muggiai horgonyzóhelyet , zárt sorokban haladt, jobbról az első, balról a második hadosztály, a formáczió élén a vezérhajó, oldalt a repetiteur, hátul a torpedó-szállítóhajó, míg a torpedó sajkák be voltak osztva egyenkint a pánczélos hajók mellé s azokat nyomon követték. A Lloyd-társulat személyhajói ugyanekkor indultak el a trieszti kikötőből s mindig közelében maradtak a flottának. A hajóraj a sík tengerre igyekezett, hogy tért nyerjen a gyakorlatokra. A flotta háromnegyed 8 órakor a kettős arczvonalba ment át, azután Miramar felé tartott s a kastély irányában nyílt oszlopot alkotott s ebben a formáczióban közeledett ismét Trieszt kikötőjéhez. Nemsokára ezután megfordultak egyszerre a hajók kettős sorokban mentek Muggia felé. Kilenczedfél órakor elvált egymástól a két hadosztály, az első Dunia felé ment Lissával, a második Trieszt irányában a Tegetthoffal. Minkét hadosztály önálló hadgyakorlatokat végzett egy ideig s a vezérhajón eldördült ágyú szavára megfordultak a sorok s egymás

[1370] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-05-20 / 139. szám

ellen törtek. 18 óra 50 perczkor megnyitotta a Tegetthoff a második hadosztály részéről az ellenséges sorokra irányzó tüzelését, melyre az első azonnal felelt. Tíz mértföldnyi gyorsasággal rohantak egymásnak a hajók, míg a torpedó-sajkák megmaradtak fedezetük alatt. 8 óra 55 perczkor keresztezték egymást a sorok, s míg a vezérhajó kívül maradt a formáción, a többi hajó befurakodott a kezükbe s villamos gyújtókkal elsütötték ütegeiket. Tíz perccel később újra megdördült a vezérhajó ágyúja s a hadosztályok másodszor is megrohanták egymást. 9 óra 10 perczkor megkezdődött az irányzó tüzelés s öt perccel később megbomlott a csatavonal. 9 óra 20 perczkor zárt sorokban s egymásra lövöldözve Trieszt felé vonultak. 9 óra 30 perczkor elváltak kísérőiktől a torpedó-sajkák s visszatértek a háttérben maradt anyahajóhoz. 9 óra 55 perczkor kivonultak megint a síktengerre s megkezdték a taktikai gyakorlatokat. 11 órakor betért a flotta a muggiai kikötőbe s végrehajtotta ott az egyszerre való horgonyvetés gyakorlatát. A vezérhajó agyújelzésére valamennyi hajó meglassította járását, hátráltatták a gépeket s horgonyt vetettek. A hadosztályok ott vesztegeltek az az öbölben. Noha ekkor már szakadt a zápor, a hat gőzösből állott Lloydflottila elvonult tisztelkedve a hajóraj előtt. Elül járt a Merkúr, fedélzetén a hatóságok tagjaival és egy zenekarral. Mikor a Merkur elhaladt a vezérhajó előtt, a zenekar rákezdett a néphimnuszra s a többi Lloyd-gőzös tisztelkedett zászlajával. A vezérhajó köszönete jeléül lassan bevonta s újra kitűzte a maga lobogóját. Preuis báró helytartó s a trieszti kereskedők és pénzemberek, egy előkelő társaság a Trieszt vezérhajóján volt a gyakorlatok alatt. Kober báró altábornagy, a trieszti helyőrség parancsnoka a Kerka ágyúsajkán foglalt állást, melynek tudvalevőleg István főherczeg a parancsnoka. Holnap pihenője lesz a flottának s hír szériát délután odahagyja Triesztet ; útközben gyakorlatokat végez, talán torpedókkal is; az éjszakát az istriai partokon tölti s pénteken érkezik Polába."[1371]

„A hajóhadgyakorlatok. Polából írják e hónap elsejéről (1884.07.01.): Az osztrák-magyar hajóraj szép időjárás mellett, könnyű északnyugati szélben indult ki a tengerre. A tengerészeti parancsnok a Miramer avizógőzös fedélzetéről adagolta rendeleteit. Délelőtt csoportokban, azután hadosztályokban végzett gyakorlatokat a flotta. A két órakor kezdődött délutáni gyakorlat különösen érdekes volt; e gyakorlat azon a föltevésen alapult, hogy a parancsnok kénytelen a rendelkezésére álló hat pánczélos hajóval Pola tengeri erődjeinek déli szárnyát oly körülmények közt — haladéktalanul — megtámadni, melyek lehetetlenné teszik a hadosztályokkal való írásbeli vagy szóbeli érintkezést. Ezáltal szükségessé vált, hogy a parancsnok rendeleteit a hadosztályparancsnokoknak s az utóbbiak részletes intézkedéseit a csapatvezetőnek praegnans rövidséggel adják tudtára az osztrákmagyar tengerészetnél szokásos jelzőeszközökkel. Minthogy a tengerészeti parancsnok szándékát és tervét nem ismerte előre a flotta-törzskar, s nem ismerték a hadosztály- és hajóparancsnokok sem, a gyakorlat szakértői szempontból fölöttébb érdekes jelzési gyakorlattá változott s nagy tért engedett a tisztek és hajóparancsnokok rendelkezőképességének kifejtésére. A támadást dél felől intézte Verudella ellen az első csoport, Tegetthoff és Ferdinand Max Manfrom báró ellentengernagy parancsnoksága alatt, míg Pittner báró ellentengernagy a második csoportot: Lissá-t és Habsburg-ot, meg a harmadikat, **Kaiser Max**-ot és **Prinz Eugen**-t délnyugatról a támadásra kijelölt erőd északi szárnya ellen vezette. Habár gazdasági okokból elmaradt a tüzelés, a támadás mégis sikerült képet mutatott. Estek hat órakor visszatért a hajóraj a központi kikötőbe. A torpedóhadosztályban és a múlt éjszaka is önálló gyakorlatokat végzett ,az Elisabeth hajóval és hat torpedó-sajkával. A király és a trónörökös tudvalevőleg jövő vasárnap érkeznek Polába. Három napi itt időzésük alatt nemcsak a hajóraj gyakorlatait fogják végig nézni, hanem megtekintik a polai központi kikötő új erődjeit is. Négy év óta folyik a régi erődök rekonstrukcziója s a nagyszabású munkálatok most már közel vannak a befejezéshez, úgy hogy Pola, az osztrák-magyar monarchia legfőbb hadi kikötője, egy ke Európa leghatalmasabb tengeri erődjeinek. Volt is rá szükség, hogy háború idején oltalmat találjanak itt amaz anyagok, melyeket évek során át gyűjtöttek össze s melyeknek értéke legalább is félmilliárdot képvisel. Tehát megérdemelte Pola, hogy remekévé legyen a modern erődítési technikának. A hatalmas erődök mellett le fogják kötni az uralkodó figyelmét a Krupp-féle kolosszális parti ágyuk, melyeknek kalibere 28 czentiméter. És most készültek el az utasítások ez ágyuk használatáról.[1372]

[1371] Ellenzék, 5. évfolyam, 1884-06-27 / 150. szám
[1372] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-03 / 182. szám

A fenti hadgyakorlathoz egy kiegészítés: „lettek. Legelől jött a „Trieste“, melynek főárboczán a tengernagy lobogója lengett, vele egyvonalban a Mühle kapitány parancsnoksága alatt álló „Kerka“ ; ezután következett Pitter tengernagy parancsnoksága alatt a lissai „Ferdinand Max“, a „Lissa“ és a „Habsburg“, végre a Manfroni ellentengernagy vezénylete alatt álló „Tegetthoff, Kaiser Max“ és „Prinz Eugen“. Daczára a viharos időjárásnak, a Sant Andrea partról rengeteg nép nézte a nagyszerű látványt, mely különösen megélénkült akkor, midőn az idő is kiderült.”[1373]
1884.07.06-án kezdődő Pólai hadgyakorlaton a „hajósereg hat pánczélos gőzösből áll, s legénysége csaknem 2000 embert tesz. Tüzérsége 59 nehéz, 26 könnyű ágyú mellett végzi a szolgálatot. A legnagyobb kaliberű ágyúszörnyek a „Tegethoff“ pánczélos hajóról tátongnak : ezek 28 czentim. aczél-bronz ágyuk, a Krupp féle rendszer szerint öntettek s képesek egy mértföldnyi távolságból 376 millim. vastagságú vaspánczélt átfúrni. Ezenkívül részt vesznek a hadgyakorlatban a „Lissa“ „Prinz Eugen“, „Kaiser Max“ „Ferdinand Max“, „Habsburg“ nevű pánczélos gőzösök. Az ágyukon kívül 85 szórólöveg és revolver ágyú is szerepelni fog a hajók csatatüzében.”[1374]

1884.07.07-én a császár Polában megszemlélte a torpedóvető csöveket.

1884.07.08-án részt vett a Pola előtti, a császár, valamint Rudolf koronaherceg és trónörökös jelenlétében megtartott flottagyakorlaton. „A Tegetthoffot most vizsgálta meg először a király, míg a **Prinz Eugenen** csak a vető ágyukat –torpedóvetőket- nézte meg. Az Eugen ezekkel elülről, hátulról és mindkét oldalról szórhat torpedókat az ellenséges hajókra…….. Nemsokára azután, hogy az uralkodó és a tengerészeti főparancsnok helyet foglalt a Lissa fedélzetén, a hajóhad zárt „oszlopot formált ”, a zászlót vivő Lissa vezetése mellett oda hagyta Fasana kikötőjét. A Ferdinand Max és a Habsburg nyomon követte a zászlóshajót, a Tegetthoff, **Prinz Eugen** és a **Kaiser Max** a balszárnyim, a Kerka pedig a formáción kívül haladt. A Miramar meg az Elisabeth ott maradt a kikötőben a torpedónaszádok mellett. Amint elérte a hajóhad a csatorna éjszaki kijáratát, a zárt oszlopból, amelyben a hajók két egymással párhuzamos sorban haladnak, kiszögelléssé alakult át. A Lissa teljes erővel futott tova, míg a balszárny hajói hátramaradtak. A hajók távolságát száz méterre szabták. A hajók ezáltal oly közel jutottak egymáshoz, hogy csaknem át lehetett volna ugorni egyikről a másikra. A hajók tulajdonképi távolsága, nem száz méter volt, hanem csak hatvan, mert a hajók közepétől számítják.. S ez volt legkiválóbb momentuma a mai gyakorlatnak. Ha meggondoljuk, hogy mily óriás mozgató-erő van e nagy vértes-hajókban s egyiknél a másiknál csak egy vagy két fokkal, kellett volna jobbra vagy balra fordítani a kormányt, hogy a legborzasztóbb katasztrófa következzék be, nem igen fojthatjuk el aggodalmunkat, mint a pánczélos kolosszusokat oly veszedelmes pozíczióban látjuk egymásnak rohanni. S e gyakorlatnak igen praktikus czélja van. Az ilyen formácziót nem lehet áttörni s ezért az a tengernagy, akinek meg van hozzá a morális ereje és önérzete, hogy ezt a saját hajóira veszedelmes formácziót az ellenség harczvonalának áttörésére használja, a siker jó részét biztosítaná a maga részére. Az első támadás, erejétől függ ez, s így a győzelem is. A hajókat tehát lehetőleg közel sorakoztatják egymáshoz, hogy megtámadják velük az ellenség harczvonalát. Az áttörés gyors, rohamos kell hogy legyen. S ha e formáczióban megtámadhatják az ellenség hajóhadát, úgy áttörhetik harczvonalát s szétforgácsolhatják erejét. Mig az ellenséges flotta egyik felét magára hagyják, mert jó időre meg van fosztva a támadás, képességétől, vagy a torpedónaszádokkal tartják sakkban, de teljes erővel vetik magukat a másik félre. — A hajóhad hosszabb ideig haladt ebben a formáczióban. Délelőtt még hadosztály-manőver és torpedótámadás is volt. Délben horgonyt vetett a hajóhad Fasana kikötőjében.”[1375]

1885.
1885.04.16-án szerelték fel, 19-én vette fel személyzetét, 21-én próbaút és 23-án eszközvételezés.[1376]

1885.04.21. – 1885.07.31. között Hajóraj kötelékében, a 2. Divízió zászlóshajója volt.

[1373] Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-06-27 / 147. szám
[1374] Békés, 3. évfolyam, 1884-06-29 / 26. szám
[1375] Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-10 / 189. szám
[1376] Die Presse, April 1885-04-17

„A hajóhad ez idén is megtartja gyakorlatait, mégpedig a tavalyi módozatok mellett. Az evégből fölszerelt gyakorló hajóraj május elseje óta szolgálatban van s a következőkép van összeállítva: az első hadosztályban van Lissa kazamata-hajó, mint Pitner báró ellentengernagy zászlóshajója s ezenkívül hozzá tartoznak a Habsburg és Erzherzog Ferdinand Max nevű hajók. A második hadosztályt alkotja: a Prinz Eugen kazamata-hajó, mint Szanu (Spaun) báró parancsnok zászlóshajója a Kaiser Max nevű hajóval együtt. A harmadik hadosztály hat számozott torpedónaszádból áll, melyhez a Kaiserin Elisabeth Torpedó-anyahajó sorakozik. A parancsnok jeleit a Lussin nevű torpedóhajó fogja ismételni. Az egyesített hajóhad főparancsnoka Sterneck báró altengernagy lesz, ki már június elsején elutazik Pólába."[1377]

1885.07.09-én a hajóra látogatott Albrecht és Wilhelm főherceg. [1378]

1887.
1887.06.08. – 1887.07.11. között a Hajórajban az 1. Divíziójának a zászlóshajója.

Fiume, 1887.06.24. (O. E.) A holnap Sterneck altengernagy főparancsnoksága alatt ide érkező hajóraj az Albrecht, Tegethoff, Custozza, Don Juan D'Austria, Kaiser Max s Prinz Eugen pánczélosokból áll, melyek két divíziót képeznek, egyik Bucba, másik Schaffer ellenadmirál vezénylete alatt. A főparancsnok Greif yachtra vonta lobogóját.[1379]

1887.07.04-én Polában a tengeri gyakorlatot I. Ferenc József császár és király a fedélzetéről nézte végig a nyílt tengeren.[1380] A hajót ekkor meglátogatta még Karl Ludwig és Franz Ferdinand főherceg, valamint Maria Theresia főhercegnő. Ekkor Karl Staffer (Schaffer) ellentengernagy zászlóshajója.

Prinz Eugen 1887-ben[1381]

1887.07.06-án Polában jelen volt az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf vízrebocsátásánál.

„Prinz Eugen" Casematt hajó, a „Pola" szállítóhajó, a „Frundsberg" hajó és az említett torpedóhajók kazánjainak vásárlására 118 060 fl. szükséges.[1382]

1888.
1888 04.16. – 1888.07.11. között a Nyári Hajóraj kötelékébe osztották be.

[1377] Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-05-22 / 140. szám
[1378] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1379] Pesti Napló, esti kiadás, 38. évfolyam, 1887-06-24 / 172. szám
[1380] Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-07-05 / 184. szám
Kolozsvár, 1. évfolyam, 1887-07-06 / 156. szám
[1381] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_(1877)
[1382] Neue Freie Presse, Oktober 1887-10-28

1888.05.11-26. között Barcelonában volt a Világkiállításon.[1383] 1888.06.01-én befutott Máltára.
(A hajóút részletesebb leírását lásd az SMS Kaiser Max (II.)-nél.)

1888.06.09-én megérkezett Gravosába, majd a Nyári Hajóraj gyakorló kötelékében szolgált.

„Feladatuk volt a háború esetének megfelelőn támadó műveleteket egymás ellen végrehajtani, amelyek június 6-áig tartottak. Ezen műveletek befejezésével — mint második részlet — egy másik hadműveleti hajóraj kezdette meg működését, amely a már előbb említett 3 pánczéloson kívül, a »Prinz Eugen«, »Don Juan d'Austria« és »Miksa császár« pánczélosokból mint második hadosztályból állott."[1384]

1889.
1889.02.14-én a kikötőben volt a Prinz Eugen", „Kaiser Max", „Drache", „Salamander". A fából készült hajók közül a „Schwarzenberg", „Donau", „Radetzky", „Adria", „Friedrich": „Hum", „Belebih", „Dalmat", „Wall", „Reka", „Striter", „Narenta". a lapátkerekes gőzösök közül a „Elizabeth", „Steif", „Buda" és a „Stadion". A páncélövesek közül a „Don Juan" és „Erzherzog Mar" (későbbi zászlóshajója) és 4-6 napon belül megérkezik, a „Kaiser" és a Habsburg (páncélozott) fahajó körülbelül 10-12 nap múlva.[1385] A cikk feltehetőleg Poláról ír.

1889.04.07. – 1889.07.20. között a Gyakorló Hajóraj tagja volt.
Az év június – júliusában flottagyakorlaton vett részt a Custoza, Erzherzog Albrecht, Tegetthoff, Kaiser Max és Don Juan d'Austria társaságában.

„Drága tévedés. A polai flotta-gyakorlatoknál a »Tegetthoff« páncélos hajó gépe úgy megromlott, hogy a hajót a kikötőbe kellett vontatni és leszerelni. Gépészmérnökök véleménye szerint a hajónak teljesen új gépre van szüksége, mert a mostanival biztos utat nem tehet s eddig is minduntalan fennakadás volt vele. Pedig ez a gép óriási költséggel történt átépítése a réginek s már az első útnál rossznak mutatkozott. A »Prinz Eugen« nevű páncélos hajón is baj van a kazánnal, de azért még kihúzhatja a gyakorlatok végéig."[1386]

1889.07.03-án a „Prinz Eugen" páncélos a „Blitz" torpedó-hajóval és két torpedó-naszáddal ma Fiumába érkezett. A hajóraj az öböl torkolatánál tesz gyakorlatot s este felé elhagyja Fiumét.[1387]

1890.
1890-ben az 1-es Tartalékban állt.

1890 nyarán a hadgyakorlat során kiderült, hogy a Prinz Eugen már nem képes megütközni egy Kronprinz Rudolf és Kronprinzessin Stephanie típusú toronypáncélossal. Ennek oka a gyengébb páncélzata és viszonylassabb sebessége. További probléma, hogy a Prinz Eugen csak oldalazva tud tüzelni. A hadgyakorlaton Rohrscheidt ellentengernagy zászlóshajója volt és a két kiscirkálót és 16 torpedóhajót vezetett.[1388] A Prinz Eugen és testvérhajói további hibája, hogy tüzérségük régi típusú, és kis kezdeti sebességű lövegekből áll.[1389]

1891.
1891.05.01. – 1891.07.02. között a Hajórajhoz osztották be. Az év májusában és júniusában tengeri gyakorlaton vett részt.

„Trau, jun. 27. Ő felsége tegnap délelőtt a »Kaiser Franz Josef I.« a »Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie« és a »Leopard« hajókat szemlélte meg. Délután ő felsége és Albrecht főherczeg katonai

[1383] Nemzet, évfolyam, 1888-04-20 / 2027. szám
[1384] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám
[1385] Neue Freie Presse, Februar 1889-02-14
[1386] Fővárosi Lapok 1889-05-28 / 145. szám
Salzburger Volksblatt, Mai 1889-05-29
[1387] Pesti Hírlap, 11. évfolyam, 1889-07-04 / 181. szám
[1388] Pester Lloyd, November Jahrgang 38, 1891-11-04 / nr. 286
[1389] Pester Lloyd - Abendblatt, Oktober Jahrgang 39, 1892-10-11 / nr. 232

kiséretekkel a »Prinz Eugen« hajóról szemlélték a 12 torpedó naszád által tartott torpedógyakorlatot. A tegnapelőtt adott udvari ebédhez az admiralitás és az egyesült hajóraj torpedó naszádjainak parancsnokai is hivatalosak voltak. Ebéd után ő felsége cerclet tartott s többeket megszólítással tüntetett ki."[1390]

Decemberben elkezdték kicserélni a kazánjait.

1892.
1892-ben befejezték a kazánjai kicserélését. Csökkentették az árboczatát, majd a 2-es Tartalékba helyezték.

1893.
1893-ban a Nyári Hajóraj 2. Divíziójának a zászlóshajója volt. A kötelék tagja ekkor a Kronprinz Erzherzog Rudolf, a Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, a Kaiser Max és Don Juan d'Austria.

1894.
1894.03.09-én dokkban volt és a hajót újrafestették.[1391]

1894.06.15. – 1894.08.14. között a Nyári Hajórajban a 2. Divízió parancsnokának, Károly István főhercegnek volt a zászlóshajója.

1895.
1895-től az 1-es Tartalékban állt. 1895.05.09-én a császárlátogatás alkalmából a főrangú vendégek lakóhajójaként szolgált.

1897.
Ebben az évben felvetődött, hogy helyette egy új hajót építsenek, ugyan ezen a néven. Ez a hajó az SMS Wien-hez lenne hasonló.[1392] Ettől kezdve sok cikk szól a Custoza és a Prinz Eugén helyett építendő hajók költségvetéséről.

1898.
1898.05.17. – 1898.08.17. között a Nyári Hajórajban, a 2. Nehéz Divízió parancsnokának, gróf Rudolf Montecuccoli ellentengernagynak volt a zászlóshajója. [1393]

1898.06.20-án a Ragusa melletti Gravosába érkezett a kiképző flottánk a "Monarch" és a "Budapest" toronyhajók (5500 tonna vízkiszorítás), a "Franz Joseph" cirkáló (4000 tonna), a három páncélozott kazamathajó a "**Prinz Eugen**, **Kaiser Max** és a **Don Juan d'Austria** mindegyik 3550 tonna), valamint a torpedóvadászok a „Magnet", „Blitz", „Meteor", a „Natter" és a „Viper". Ide érkeztek óceánjáró torpedóhajók és hat másodosztályú torpedóhajó.
A kötelék előtte Boccha de Cattaróban végzett hat jelentős gyakorlat után, futott be a legdélebbi adriai kikötőnkbe. Ide érkezett a Pelikán fedélzetén báró Spaun tengernagy is szemlére.[1394]

1899.
1899-ben a Nyári Hajóraj 2. Nehéz Divíziója parancsnokának, Alois Ritter von Beckernek a zászlóshajaként szolgált.

„Fiuméból táviratozzák, hogy a nyári hajóraj, mely a „Monarch", „Wien" és „Budapest" toronyhajókból, a „**Prinz Eugen**", „**Kaiser Max**" és „**Don Juan d' Ausztria**" pánczélos hajókból, 12 torpedófogóból és 6 torpedóhajóból áll, reggel ide érkezett Minutillo báró ellentengernagy vezetése alatt. A hajókon

[1390] Nemzet, 10. évfolyam, 1891-06-27 / 3170. szám
[1391] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1894-03-09
[1392] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-11-17 / 319. szám
[1393] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1394] Prager Tagblatt, Juni 1898-06-28

összesen 3100 ember és 200 ágyú van. Szapáry gróf kormányzó holnap a hajóraj tiszteletére díszebédet ad."[1395]
„A nyári hajóraj most a következő tornyos hadihajókból áll: I. csoport: Monarch páncélos hadihajó, az osztrák-magyar tengerészet egyik legnagyobb hadihajója, 500 matrózzal és 28 különféle ágyúval. A téli hajóraj vezetője Minutillo báró a Monarchon tartózkodik. Az első csoportban van még: Budapest czirkáló pánczélos 480 matrózzal és 28 ágyúval, parancsnoka Jenik-Zazadly Viktor lovag. Továbbá a Wien partvédő pánczélos szintén 480 emberrel és 28 ágyúval a fedélzeten. Az első csoporthoz a három pánczéloson kívül két torpedóvadász és öt torpedónaszád tartozik. II. csoport: Prinz Eugen tornyos hadihajó, melynek fedélzetén van Becker ellentengernagy. A Prinz Eugen hadihajón460 matróz és 22 különféle ágyú van. A Kaiser Max pánczélos képezi a nyári csoport utolsó hajóját, szintén 460 emberrel és 22 ágyúval. Parancsnoka Chiari Arthur fregattkapitány."[1396]

1900.
1900-tól az 1-es Tartalék Kötelék része.

1904.
1904.12.01-én császári rendelkezésre törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből és átminősítették a leszerelt hajók (hulk) kategóriába.

1905.
„Pólóból jelentik, hogy a «Prinz Eugen» nevű régi csatahajót leszerelték."[1397]

1906.
1906.01.0 8-án jóváhagyták a műhelyhajóvá történő átépítését. Ekkor eltávolították a fegyverzetét.

1907.
1907-ben a hajót átalakították, beszerelték a szerszámgépeket. A szerszámgépek meghajtása elektromos meghajtású volt.

1908.
1908.03.31-én császári jóváhagyással a nevét VULKAN-ra változtatták.[1398] A polai Arzenálban kiszerelték a főgépét, valamint a kazánjait és két új kazánt kapott. Beépítették rá a korábban az Erzherzog Ferdinand csatahajó nagyobb csónakdaruját. Műhelyhajóként szolgált a háború végéig.

1910.
1910.06.16-án a Zenta védett cirkáló Šibenikbe vontatta, ahol az I. világháború végéig szolgált műhelyhajóként.[1399]

1914.
Thiard-Lafirest Jakab cs. és kir. I. oszt. sorhajó gépüzemvezető a „Vulkán" hajón (Szebenikó) 2000 frt. hadikölcsönt jegyzett.[1400]

1918.
Matrózlázadás Polában. „Október 30-án az egyes nemzetiségek bizalmi férfias gyűlést tartottak s megválasztották a központi bizottságot. A bizottság elnöke Kőváry Géza tartalékos altiszt lett, alelnök Letoca József tart. tengerész lelkész, Selmecbányai káplán, titkár Béki altiszt (Prinz Eugen-ról) lett, tagokul pedig Orosz matróz (Viribus Unitis-ról), Hertelendy fregatt hadnagy (Turul-ról), Cseh Albert távírdász főhadnagy (a szárazföldi hadsereg részéről), Kállai matróz (Belloná-ról), Sikorszky István tart. mérnök (Custozá-ról), Zimmermann Péter arzenálbeli katona (a munkásosztag képviseletében),

[1395] Hazánk, 6. évfolyam, 1899-08-02 / 183. szám
[1396] Hazánk, 6. évfolyam, 1899-08-05 / 186. szám
[1397] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-02-04 / 31. szám
[1398] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-04-17 / 94. szám
[1399] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_(1877)
[1400] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-11-24 / 296. szám

Sinkovics matróz (Alfá-ról) kerültek a bizottságba. A bizottságot a jugoszlávok is elismerték, amint pedig a kormánnyal nem tudtak összeköttetésbe lépni, a bizottság saját belátása szerint intézkedett a matrózok élelmezése, felruházása és hazaszállítása iránt."[1401]

1918-1920.
A Vulkan (ex Prinz Eugen kazamatapáncélos) műhelyhulkot sohasem sorolták be a jugoszláv hajóhadba. Ugyan eredetileg Jugoszláviának ítélték, de az olaszok 1919-ben elvontatták Sebenicóból saját támasz pontjukra, majd szétbontották. Helyette nem adtak semmit a jugoszlávoknak.[1402]
Vulkan néven a folyamőrségnek is volt egy műhelyhajója.[1403]

A Vulkán nem azonos az 1908-ban épült német SMS Vulcan tengeralattjáró műhelyhajóval, illetve a Dunán szolgáló Vulkán műhelyhajóval.

Parancsnoka:
1881. Rödiger kapitány
1884. Primaveri József sorhajókapitány[1404]
1885. Chevalier Rousseau d'Happoncourt korvettkapitány[1405]
1885. Chevalier de Nousseau kapitány[1406]
1889, 1899. Morin Mátyás sorhajókapitány[1407]
1899 Toppo (Joppo) Sándor fregattakapitány

Admirális:
1885. Spaun (Szanu) báró ellentengernagy[1408]
1897. Karl Staffer (Schaffer) ellentengernagy
1890. Arno v. Rohrscheidt ellentengernagy
1894. Habsburg-Lotharingiai Károly István
1898. gróf Rudolf Montecuccoli ellentengernagynak
1899. lovag Becker Alajos ellentengernagy

[1401] Budapest - Köztársasági Ujság, 42. évfolyam, 1. évfolyam, 1918-12-06 / 18. szám
[1402] BAK JÓZSEF: HOZZÁSZÓLÁS CSONKARÉTI KÁROLY AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA ADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN. ÖSSZESÍTÉSEK, TÁBLÁZATOK CÍMŰ ÍRÁSÁHOZ (1992. 4. sz.): Hadtörténeti Közlemények, 106 évfolyam, 4 sz. 1993. https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1403] https://www.darabanth.com/hu/nagyaukcio/36/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~15487/Magyar-Kiralyi-Revfokapitanysag-fertotlenito-hajoja-cs-es-kir-Dunaflottilla-furdohajC3~II2491601
[1404] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-19 / 168. szám
[1405] Die Presse, Mai 1885-05-29
[1406] Wiener Allgemeine Zeitung, Mai 1885-05-30
[1407] Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-29 / 147. szám
[1408] Die Zeit, Oktober 1904-10-06

Tegetthoff kazamatahajó 1878

SMS Tegethoff (I.) kazamatahajó koshajó

(Átnevezve 1912.03.06-án SMS Mars-ra[1409])
(„Féltestvérei" az SMS Erzherzog Albrecht és az SMS Custoza)

Vízkiszorítása:
Üresen: 6492 hosszú tonna (6595 t)
Feltöltve:7390 – 7431hosszú tonna (7510 – 7551 tonna)
Teljes feltöltéssel: 7820 hosszú tonna (7950 t)
Max. vízkiszorítása a stabilitási mérésnél 7939,47 hosszú tonna (8066,87 t) (máshol 7950 tonna[1410])

Hossza: 92,46 m (303 láb 2 hüvelyk)
Hossza az egyenesek között: 87,46 m
Hossza a vízvonalon: 89,39 m (293,3 láb)
Szélessége: 19,04 m -19,1 m (62 láb 8 hüvelyk) a vízvonalon, 19,68 m a fedélzeten, 21,78 m vagy 21,67 m a kazamaták felett.
Merülése: Üresen 7,16 m (23,5 láb)
Közepesen feltöltve 7, 573 m (24,85 láb) - 7,6 m (24 láb 11 hüvelyk)
Teljes terheléssel 7,88 m (25,9 láb) – 8,38 m
Lőrések a víz felett: 2,84 m (Merülés: 1 cm = 13,8 t)[1411]

A Tegetthoff keresztirányú metacentrikus magassága: 1,615 m (5 láb 3,6 hüvelyk)

Teljesítménye:
névlegesen 1200 LE
1881-ben 5231 LE (3901 kW) vagy 5864 LE
1883-ban túlterhelve is 6706 LE (5001 kW)
1893-ban 9242 LE

Meghajtása a megépítésétől 1892/93-ig, mikor modernizálták a hajót:
1 db függőlegesen összetett 2 hengeres alacsony nyomású gőzgép, átmérő: 3,175 m, lökethossz: 1,295 m (Van ahol fekvő gőzgépről írnak.)
8-9 db egyenként három tűzteres kazán, üzemi nyomás 2,06 atm. Összsúly: 1085 t.
2 db kémény
1 db tengely
1 db Griffith hajócsavar, mely átmérője 7,16 m (23,5 láb)
Kezdetben háromárbocos sóner teljes vitorlásként is felszerelték. Később már csak két árboccal rendelkezett. Vitorlafelület 1347,6 m2 1891-ig, majd 1130 m2. 2 db kémény.

[1409] Salzburger Volksblatt, März 1912-03-06
[1410] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1411] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

Az 1892-93-as modernizálás után: 2 db álló Schichau 3 hengeres hármas expanziós gőzgép,
8 db hengeres kazán, üzemi nyomás 11 atm
teljesítmény 8160 LE – 9242 LE
2 db 3 szárnyú hajócsavar, 4,50 mm-es átmérővel[1412]
2 db kémény

Üzemanyaga: 676 tonna szén

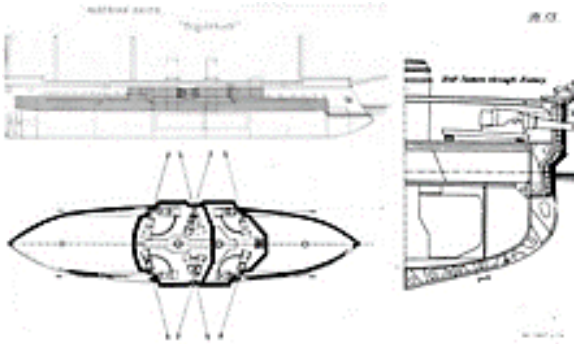
Sebessége: 13 csomó (24 km/h)
(14,37 csomó (26,16 km/h) 1881-ben, 70-es fordulatszámmal)
(13,97 csomó (25,87 km/h) 1883-ban, jelentősen túlterhelve)
(15,5 csomó 1893-ban)
(16 csomó 1895-ben)

Hatótávolság: 3000 - 3300 tmf (6100 km; 3800 mérföld) 10 csomós (19 km/h; 12 mph) sebességgel

Személyzete: 525 fő
Őrsége: 13 tiszt, 14 hadapród, 2 orvos, 8 gépészhivatalnok, 1 számvivő tiszt és 481 altiszt meg közmatróz.[1413]
1877-ben 570 fő, 1880-ban 520 fő, 1881-ben 525 fő, 1893-ban 39 + 535 fő, 1907-ben 28 + 546.

Páncélzata kovácsoltvas: [1414]
Övpáncél: 230–356 mm (9–14 hüvelyk), középpen 356 mm, a hajó elején és a tatján fokozatosan 330 mm (12 hüvelyk), majd 230 mm (9 hüvelyk) A páncélöv magassága 2,74 m.
Kazamaták: 127–305 mm – 330 mm – 369 mm (5–12-13 hüvelyk)
Válaszfalak: 254–300 mm – 305 mm (10,0–11,8 - 12 hüvelyk)
Fedélzet: 69 - 76 mm (3 hüvelyk)
Parancsnoki torony: 127 mm - 178 mm (5 - 7 hüvelyk)
A páncéllemezek súlya összesen 2122, 5 tonna (máshol 2156,6 tonna, vagy 2160 tonna), ami a hajó össz súlyának több mint negyed része.

Fegyverzet a hadrendbe állásakor:
Jellegzetes kazamata hajó 3 db oldallöveggel, orr- és tatirányú tüzelési lehetőséggel.
6 db 28 cm L/18 (11 hüvelyk) Krupp hátultöltő ágyú



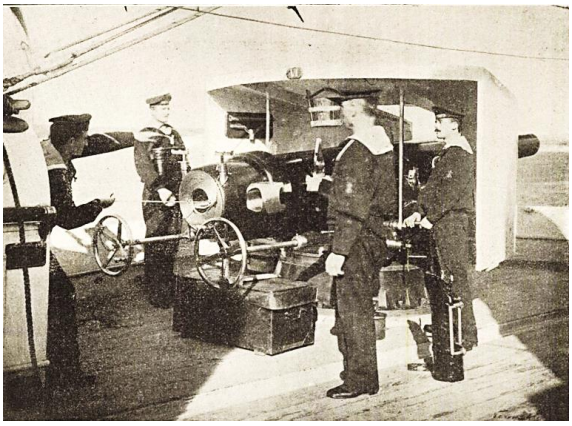
Mindegyik löveg csőemelési tartománya -5° és +8,25° között volt, és az elülső ágyúk közvetlenül előre is tudtak tüzelni. A hátsó ágyúkat közvetlenül hátra is lehetett lőni, míg a középső lövegeknek korlátozottabb volt a tüzelési íve. A lőszertár közvetlenül a főüteg alatt volt. (csősúly: 27,5 t, závárzat: 1,950 5, lövegbölcső: 13,390 t, lövedékek: 253 kg, kilövő lőportöltet 56 kg)

[1412] http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/c-navi%20da%20guerra/C-0373_KuK_TEGETTHOFF_1878_corazzata_a_batteria_centrale_ormeggio_boa_1893.htm
https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

[1413] Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám
[1414] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1906-03-08

6 db 8,9 cm L/24 (3,5 hüvelyk) Uchatius löveg ágyú a felső fedélzeten különálló forgótalpon
2 db 7 cm L/15 (2,8 hüvelyk) Uchatius löveg ágyú felső fedélzeten különálló forgótalpon
9 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) gyorstüzelő QF ágyú[1415] **az** árbocokon lévő harci állásokban (4 db 4,7 cm/L44 gyorstüzelő löveg 5 db 4,7 cm/L33 szórólöveg)
2 db 25 mm-es MG Palmkranz gyorstüzelő géppuska (szórólöveg)
Oldalsortüze 1550 kilogramm súlyú.
1-1 db 45 cm-es vízvonal feletti torpedócső a hajóorrban és a taton
Igen természetes, hogy hadihajóink legénysége is, épen úgy, mint gyalogsági katonáink, a Mannlicher-féle ismétlő puskával van ellátva.

Korszerűsített fegyverzete az 1893-ból:
6 db 24 cm (9,4 hüvelyk) L/35 C86 Krupp ágyú
Egy 24 centiméter ür átméretű aczélágyúnak költsége a talpéval (laféta) együtt 138,000 frt.
5 db 15 cm (5,9 hüvelyk) L/35 QF régebbi típusú Krupp ágyú



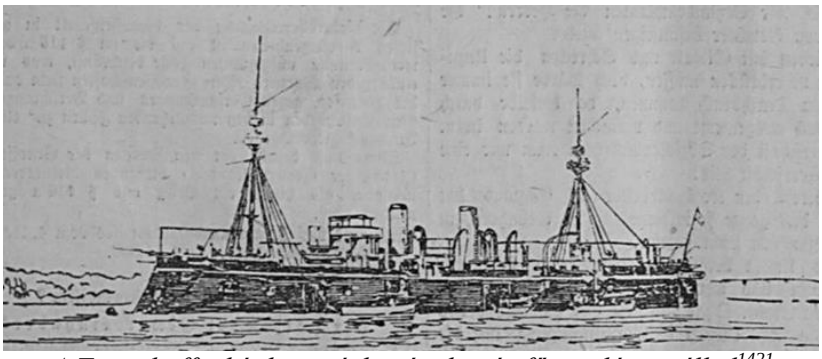
Egy 15 cm-es gyorstüzelő ágyú, de nem tudom, hogy melyik hajón

Csövének hossza 5,22 méter, nyom pedig talpastól együtt 93 méter mázsát. Gyújtó aczélgránátjának súlya a benne foglalt robbantószerrel együtt 53.4 kg. Puskapor tölténye 17.7 kg. Ezen ágyúknál az Amon-féle barna lőport használják, melynek igen csekély a füstje. A lövedék induló sebessége 598 méter másodperczenként és 38 centiméter vastagságú hengerelt vasvértet képes átütni a torkolatnál.[1416]
2 db 66 mm (2,6 hüvelyk) L/18 ágyú (Más forrás L/15-öt ír.)
9 db 47 mm L/44 QF ágyú
6 db 47 mm L/33 ágyú
2 db 8 mm (0,31 hüvelyk) géppuska
(A Károly Salvator főherczeg által föltalált mitraillensökkel (golyószóró) 400 lövést lehet perczenként tenni. Ezeket főleg az árboczkasokban állítják föl. Nem tudni, hogy ez került-e a hajóra.)
2 db 35 cm (13,8 hüvelyk) torpedócső (egy az orrban és egy a tatban)[1417]
Egy torpedo 3—6000 frt-ba kerül.[1418]

Csónakok:
1 db I. osztályú gőzbárka, 1 db II. osztályú gőzbárka, 1 db I. osztályú vitorlás bárka, 1 db Pinasse, 2 db I. osztályú vitorlás csónak, 2 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db I. osztályú mentőcsónak, 1 db II. osztályú Gigg, 2 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik[1419]

[1415] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1878)
[1416] Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám
[1417] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1878)
[1418] Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám
[1419] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

1895-ben a fekete, nagy füstöt terjesztő lőpor helyett haditengerészetünknél most az Ammon-féle salétrom és faszénből készült kevés füstöt csináló és prismaticus hasábokban előállított lőport használják, a legnagyobb ágyúinknál pedig ballistit-et (a pozsonyi gyárból) használnak, mely nitrocellulosából és nitroglycerinből készül; füstje egyáltalán nincs, mely utóbbi lőpor most már nem hasábokban, hanem csőalakban készíttetik és csak az a hibája van, hogy szertelen hőséget fejtvén ki, az ágyúcsöveket hamar kimarja és lángja gyakran hátul kicsap.[1420]



A Tegetthoff a két harci árbocával, már fővitorlázat nélkül[1421]

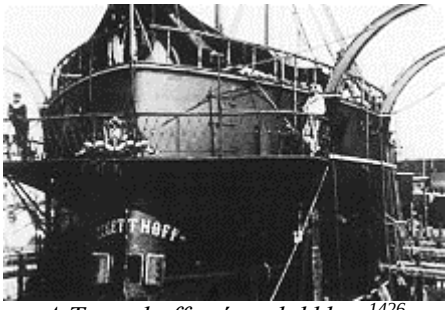
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt) - San Rocco
Tervezte: Josef von Romako
1872.06.02. I. Ferenc József császár rendeletben határozza meg az építendő kazamatahajó nevét.
Építés kezdete: 1876.03.01, a hajó gerincének a lefektetése 1876.04.01. 1876.05.01-én felállították a főbordázatot.[1422]
Vízrebocsátás: 1878.10.15.
Szolgálatba állt: 1881.10.12. (máshol 1882.08.05, vagy 1882 szeptember)
Építési költsége: közel 4 millió forint, beleszámítva az 1892/93-as átépítését is a fegyverzet nélkül.[1423]

A hajó építésének felügyeletével Carl Tullinger mérnökre bízták meg. Ő Amszterdamban tanulmányozta korábban a hajóépítést. Mollier Ede mérnök vezetése alatt építették a Custozza, Radetzky, Tegetthoff, Kronprinzessin Stephanie, Kaiserin Elisabeth, Wien, Budapest és Kaiser Karl VI. hadihajókat és az osztrák Lloyd-társaság leghatalmasabb gőzöseit."[1424]

A tengerészet sokat köszönhet az alkotmányos aerának s a korábbi delegatióknak. 1869. óta 23 új hajó építtetett, kimustráltatott vagy törést szenvedett pedig 9. 1869-ben a tengerészeti költségre meg lett szavazva 8.750,160, 1870-ben 9.833,265, 1871- ben 10.983,700, 1872-ben 10.924.690, 1873 ban 10.027,210, 1874-ben 10.765,060, 1875. 9.993,964 és 1876-ra meg fog szavaztatni valószínűleg az albizottság javaslata szerint 9.923,474 frt.[1425]

[1420] Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám
[1421] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1912-03-21
[1422] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1423] Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám
[1424] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-09-29 / 268. szám
[1425] Egyetértés és Magyar Ujság, 1. évfolyam, 1875-10-10 / 161. szám

Az 1870-es évek eleji rossz gazdasági viszonyok arra kényszerítették az osztrák-magyar kormányt, hogy csökkentse a haditengerészeti költségvetést. Friedrich von Pöcknek sikerült meggyőznie a parlamentet, hogy 1875-ben szánjon pénzt új hadihajóra. A hajó fegyverei Németországból, míg páncélozást Nagy-Britanniából származott.
Romakó számos fejlesztést hajtott végre a korábbi kazamata hajókhoz (SMS Erzherzog Karl és SMS Custoza) képest. Javított a hajótest formáján, hogy csökkentse az ívelt páncéllemez szükségletet. A fő lövegek elrendezését a kazamata fedélzeten megváltoztatta. A fő tüzérség egyetlen fedélzetre került, mi által a lövegek egymás mellé kerültek. Ez egy nagyon jó megoldásnak bizonyult.
A hajó erős kossal, rövid és elő és tatfedélzettel épült. Az első olyan hajó a Monarchiában, amit teljesen acélból építettek. Ez jelentős súlymegtakarítást tett lehetővé.
A hajót egyetlen kormányművel irányították a parancsnoki torony felső, nyitott hidjáról, vagy a fedélzet alatti páncélozott harcálláspontról.
A Tegetthoff más tekintetben is figyelemre méltó. A közös haditengerészetnek első csatahajója ez, melynél mindjárt kezdettől fogva lemondottak a teljes vitorlázottról.



A Tegetthoff szárazdokkban[1426]

1875.
VI. czimnek megtakarítása is más czimben tűnik fel, ha, meggondoljuk, hogy a régi »Drache« leszerelése folytán az extraordináriumban felvett s most épülő »Tegetthoff« voltaképen komplettirozni fogja a hajóállományt s 687.200 frttal a »Drache« helyén a Saida és Taurus mellett a rendes költségvetésbe volna átteendő.[1427] Eredetileg 847,200 frtot szántak volna ekkor a Tegetthoffra.[1428]

1878.
1878.09.23-án a fiatal Ferenc Ferdinand megtekintette a hajó építést.
1878.10.15-én vízrebocsátották. A hajó keresztapja Albrecht főherceg, Carl Stefan és a Ludwig Salvator főhercegek jelenlétében. Novemberben megkezdődtek a páncélozási munkálatok.[1429]

Az országgyűlésen felvetették, hogy a tervezett új Tegetthoff mellé, minek újabb hajót építeni, hiszen a flotta az 1869-es flottafejlesztést jóval túlhaladta már.[1430]

1879.
1879.10. 27- 1879.11.11 között a Lloyd Arsenal szárazdokkjában kidokkolták, ahol beépítették a gépi berendezéseket. 1879.12.03-án visszavontatták San Roccoba.[1431]

Vízen a Tegetthoff
1881.
1881.04.05-én áthajózott Polába.
Lawrence Sondhaus szerint Tegetthoff 1881 októberében kezdte meg a tengeri próbaútjait de Scheltema de Heere az osztrák levéltárból származó feljegyzésekre hivatkozva 1882. augusztus 5-i dátumot közöl kezdeteként.

[1426] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1878)
[1427] A Hon, 13. évfolyam, 1875-10-09 / 231. szám
[1428] A Hon, 13. évfolyam, 1875-10-12 / 233. szám
Ellenőr, 7. évfolyam, 1875-10-09 / 280. szám
[1429] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1430] Die Presse, November 1878-11-22
[1431] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

1881.10.12-én végrehajtotta az első próbaútját.

A Tegetthoff Polában az 1880-as években[1432]

A pénzügyi nehézségek ismét késleltették a hajó befejezését; a parlament végül 1881 novemberében szavazott a hajó befejezéséhez szükséges pénzeszközökről.

Az (E) alczimnél a felszerelt hajók jókarban tartási átalányaira 63.000 frt — az 1881-re megállapított összegnél 3.670 frttal több — praeliminináltatik, mely többlet abban lelvén indokolását, hogy a fenntartási átalányok már a »Tegetthoff« és »Spalato« részére is felszámolandók lettek, minélfogva az albizottság a tétel elfogadása mellett szól. A VI. czimnél 1. tétel: a »Tegetthoff« csatahajó kiépítésére 600.000 frt; A VII. czimhez a »Fegyverezés: a) alatti alcziméhez ágyút, ágyumozdonyok és felszerelési tárgyakra 184,000 főt irányoztatik elő, mely összeget az albizottság azért vél megszavazandónak, miután a »Tegetthoff« kaszamáthajó kiépítése 1882-ben teljesen be fogván fejeztetni, szükségessé válik gondoskodni arról is, hogy az e hajóhoz hiányzó ágyút, ágyumozdnyok és felszerelési tárgyak is beszereztethessenek ; a (B) alczimhez kézi fegyverekre 6000 főt irányoztatik elő, mely összeg a »Tegetthoff« kaszamázhajó számára szükséges karabélyok és revolverek beszerzésére a múlt évben megszavazott összköltség hátralékos részletét képezvén, az albizottság által megszavazandónak ajánltatik. A (C) alczimhez lőszerre 2. tétel alatt összesen 112,800 frt praeliminináltatik s az albizottság részéről észrevétel nélkül ajánltatik elfogadásra, miután ez összegben benfoglaltatik a »Tegetthoff kaszamázhajó számára beszerzendő lőszerekre az 1882. évre fenmaradt 77,800 frtnyi utolsó részlet is.[1433]

A tengerészet rendkívüli szükségletéből, mely 580,839 frtot, 878,634 frttal kevesebbet tesz ki, mint az 1881-iki, a következő nagyobb tételek emelendők ki: teakfa beszerzése 60,000 frt, a hadihajók felszerelésére villamos világító-készülékekkel, amire 1881- ben már 80,000 frt engedélyeztetett, további 80,000 frt ágyuk és ágyuk felszerelése, »Tegetthoff« csatahajó számára 184,000 frt; lőszer ugyane hajó számára 112,000 frt; lőszer az engedélyezett szerlövegek részére 35,000 frt; támadó-torpedók 21,200 frt, az olaj-sziget vashídjainak helyreállítására a 120,000 frtnyi összes szükségletből az első 60,000 frtnyi részlet ; egy hajóépítő hely felállítása a torpedóhajók részére a 80,000 frtnyi szükségletből, az első 20,000 frtnyi részlet.[1434]

1882.

A hajó 1882 szeptemberében állt hadrendbe. A hadrendbe állásánál Polában, jelen volt Ferenc József császár és király is. Hadrendbe állásától, egészen a századfordulóig a Monarchia flottájának legnagyobb egysége volt. Méretben, ennek ellenére elmaradt a francia és brit kazamatahajók mögött.
A Tegetthoff karrierje meglehetősen korlátozott volt, nagyrészt a motorjaival kapcsolatos jelentős problémák miatt.
Pályafutása első évtizedében az Aktív Osztaghoz osztották be, és legénysége csak 1883-ban, 1887-ben és 1888-ban tudta teljesen működőképes állapotban tartani a hajtóműveket.

[1432] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1878)
[1433] A Hon, 19. évfolyam, 1881-11-11 / 310. szám
[1434] A Hon, 19. évfolyam, 1881-10-29 / 297. szám

A mérnök- s építész-egylet kirándulása. Pola, 1882.05.31. Felkeresték a »Ferdinando Maximiliano«-t, a »Don Juan d'Austria« kazamatahajót. látogatást, végre pedig a hadi flottának legnagyobb pánczélos hajóját, a »Tegetthoff«-ot szemlélték meg, mely jelenleg felszerelés alatt van.[1435]

A mi haditengerészetünk. "

I. **csatahajók**, nevezetesen: 8 páncélozott Casematt hajó ("Tegetthoff", "Custozza", "Lissa", "Erzherzog Albrecht", "Kaiser", "Don Juan d'Austria", "Kaiser Max", "Prinz Eugen") összesen 42 930 tonna vízkiszorítással, 5 750 névleges lóerővel, 68 nehéz és 40 könnyebb lövedékkel és 3 944 fős legénységgel, majd 3 páncélozott fregatt („Arzduke Ferdinand Max", „Habsburg", „Salamander") összesen 13 380 tonna vízkiszorítással, 2160 lóerővel, 38 nehéz, 13 könnyebb ágyúval és 1350 fős legénységgel.

II. **cirkálók**: 2 fregatt („Nadessy", „Laudon") összesen 6860 tonna vízkiszorítással, 1200 lóerővel, 30 nehézágyúval és 914 emberrel; 3 hadi korvett („Donau", „Saida", „Erzherzog Friedrich") összesen 6450 tonna vízkiszorítással, 1030 lóerővel, 26 löveggel és 903 emberrel; 2 sima fedélzetű korvett („Fasana", „Helgoland") összesen 3790 tonna vízkiszorítással, 800 lóerővel, 9 nehéz és 2 könnyebb ágyúval és 524 emberrel; 4 torpedóhajó („Zara", „Spalato", „Sebenico", „Lussin") összesen 3360 tonna vízkiszorítással, 1280 lóerővel, 16 nehézágyúval és 540 emberrel.

III. **parti őrhajók**, nevezetesen 3 korvett („Zrínyi", „Frundsberg" és „Aurora") összesen 4020 tonna vízkiszorítással, 690 lóerővel, 12 nehézágyúval és 630 emberrel; 7 ágyús csónak („Hum", „Nautilus", „Albatros, „Kerka, „Narenta, „Möve" és „Sansego") összesen 3846 tonna vízkiszorítással, 725 lóerővel, 16 nehézágyúval és 717 emberrel; 5 lapátos gőzhajó ("Miramar", "Greif", "Phantasie", "Andreas Hofer" és "Taurus", összesen 4910 tonna vízkiszorítással, 1200 lóerővel, 10 nehézágyúval és 528 emberrel.

IV. **Szállítóhajók és Szervíz hajók**, nevezetesen 3 kerekes gőzhajó ("Empress Elisabeth", "Trieste", "Gargnano"), összesen 3910 tonna vízkiszorítással, 840 lóerővel, 9 nehézágyúval és 324 emberrel; 2 csavargőzös („Pola", „Cyclop") összesen 3060 tonna vízkiszorítással, 410 lóerővel, 4 nehézágyúval és 175 emberrel; végül

V. **Folyami hajók**, nevezetesen 2 monitor („Maros", „Leitha") összesen 620 tonna vízkiszorítással, 160 lóerővel, 4 nehézágyúval és 98 fős legénységgel.

A felsorolt hajók beszerzési értéke fegyvereikkel együtt
2 c. 48.984.700 fl., a torpedócsónakoké 401.588 fl., a gyakorlóhajóké, a tendereké és a hulks-oké 2.368.100 fl., a haditengerészeti állomásokon működő hadiflottláké 1.646.640 fl., így az úszó flotta ára .500,401,508,40 fl.[1436]

1882.09.16-án I. Ferenc József császár és király megszemlélte Polában.[1437]

1883.
1883.02.10-én beosztották az aktív Hajórajhoz és Meljine-be hajózott.
1883.08.23-án Calamotta-ban tartózkodott, majd lőgyakorlatot hajtott végre. Ezután Gravosába hajózott, majd vissza Fasanába és Polába.
1883.08.09-től 1-es Tartalékba helyezték. Karbantartást végeztek a főgépén, kijavították a kormánylapátját, majd próbautat hajtott végre.
1883.11.12-én felszerelték és beosztották az aktív Hajórajhoz.[1438]

1884.
1884.01.02-án Polából áthajózott Triesztbe. Ott a fedélzetére vette József főherceget és Párma hercegét, majd Fiumébe hajózott.

[1435] A Hon, 20. évfolyam, 1882-06-01 / 149. szám
[1436] Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1882-01-02
[1437] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1438] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

1884.01.13-24 között látogatást tett Lissa, Curzola és Calamotta kikötőiben.
1884.01.26-31-én Gravosa-ban járt.
1884.02.08-án Fasana-ba futott be.
1884.02.09-én befutott Polába, ahol megjavították a gépi berendezéseit.
1884.02.21-én kifutott Muggia-ból és átment Triesztbe.
1884.02.27-én elindult Triesztből, és a Hajórajjal egy 10 csomós sebességű tartós menetet hajtott végre Korfuig.
1884.02.29. – 1884.03.06-között Korfu-n volt.
1884.03.07-én Castelnuovóba érkezett, ahonnét 1884.03.16-án indult tovább és még aznap megérkezett Lissába. 1884.03.28-án kifutott Lissából.
1884.03.30-án megérkezett Polába.
1884.04.04- én tengeri manőverek végzése céljából gyakorlatra futott ki.
1884.04.05-26-án Polában gépjavítást hajtottak végre rajta.
1884.04.26-án Albrecht főherceg látogatást tett a hajón.
1884.05.24-én határás főgép próbautat és gyakorlat tett a Fasana-csatornában.
1884.05.30-án A Hajóraj két Divízióra oszlott, és a Tegetthoff lett a 2. Divízió zászlóshajója. [1439]

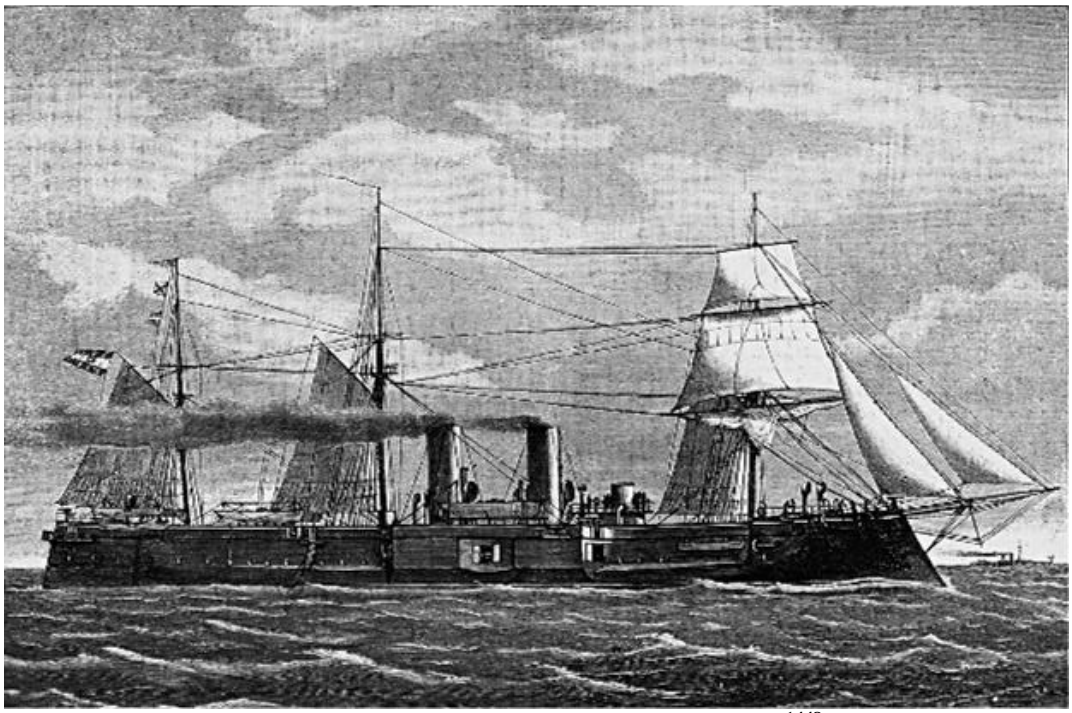
Az 1884-es nagy hadgyakorlat alatt Manfroni ellentengernagy zászlóshajója. [1440]
Flotta - Koncentráció. Mint Polából írjuk, az ottani haditengerészeti arzenál kikötői raktárában és felszerelési központjaiban már megtörténtek a megfelelő intézkedések annak érdekében, hogy jövő hónap 1-jén (1884.07.01-én), pünkösdvasárnap meginduljon a flottakoncentráció. Ez az első flottakoncentráció, amelyre Ausztria-Magyarországon sor kerül. Összesen négy páncélozott kazamathajó ("Tegetthoff", "Lissa", "Kaiser", "Prinz Eugen") és a két páncélozott fregatt –valójában kazamatahajók- ("Ferdinand Max" és "Habsburg"), valamint hat tengerjáró torpedócsónak, a „Kaiserin Elisabeth" lapkerekes gőzhajó mint torpedóraktárhajó, két hajóhadosztályból álló osztaggá egyesítik, amely július közepéig működik és kiterjedt manővereket fog végrehajtani a modern tengeri hadviselés különböző taktikai és technikai problémáinak megoldására, valamint bizonyítékok beszerzésére a tengeri támadófegyverek kettős használatára vonatkozóan.[1441]

1884.06.24-én a délután negyedik órájában Triesztből kifutott a flotta, hatalmas füstfelhőt eregetve.
A büszke hajók gőzzel telve a Muggia-öböl felé vették az irányt, ahol a következő sorrendben horgonyoztak le: „Kaiser Max", „Prinz Eugen", „Tegetthoff", „Habsburg", „Ferdinand Max", „Kerla". Három torpedócsónak. „Kaiserin Elisabeth", Trei torpedóhajók, „Lissa" és a „Trieszt.
A zuhogó eső, amely éppen a század megérkezésekor esett, megakadályozta a triesztieket, hogy élvezzék a gyönyörű látványt. Csak este, amikor megnyugodott az idő, gyűlt össze a tömeg San Andrea kis kikötőjénél. Számos bárka nyüzsgött a páncélos erődök közelében, amelyekről csónakokat és gőzhajókat úsztattak, hogy a tiszteket a partra szállítsák a kormányzó vacsorájára.[1442]

Póla mellett már több hete folyik a közös hadsereg hajóhadának gyakorlata Steineck báró altengernagy parancsnoksága alatt. is. Póla közelében az utolsó évtizedben alig voltak még ekkora hajóhadgyakorlatok, mint a mostani, és ez kétségkívül fölöttébb jellemző a most uralgó általános, tökéletes békére. A hadgyakorlatokban részt vesznek a Lissa, Ferdinand Max és a Habsburg, mint 1. hadtest; a 2. hadtest a páncélos Tegethoff, (melynek rajzát mai számunk közli,) a Kaiser Max és a Prinz Eugen; a torpedóhadtest parancsnoka Müller sorhajókapitány. A hadgyakorlatok Pólától indulnak ki s elterjednek az egész isztriai part hosszában, Farana, Rovigno, Parenzo mellett egész Triesztig A páncélos hajók e hó 20-án vívták az első csatát vaktűzzel. Az első és második osztály állt szemben egymásnak. A két osztály teljes gőzerővel jött egymásra, mikor lőtávolba értek, egyszerre tüzeltek egymásra. Éjjel az „Eugen" és „Miksa császár" casamat-hajók 7—9 centiméteres Uchatius ágyúkkal és mitreilleuse-ökkel lőgyakorlatokat tartottak a nyílt tengeren. Vitorlavászonból egy pyramis alak volt a célpont, amely elektromos fénynyel, illetőleg reflektorral volt kivilágítva. Különben a hadihajókon már

[1439] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1440] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-27 / 176. szám
[1441] Klagenfurter Zeitung, Juni 1884-06-01
[1442] Die Presse, Juni 1884-06-25

be van hozva a villamos világítás, célja, hogy az ellenséges hajókat éjjel meg lehessen közelíteni és azokat lövöldözni.



A Tegetthoff páncélos még teljes vitorlázattal[1443]

1884.07.06-án érkezett Polába Ferenc József császár és király és Ferenc Ferdinánd trónörökös.
„A pólai gyakorlatok. Fasana jul. 8. Ma reggel hetedfél órakor rászállott Ő felsége a Tegetthoff kaszamáta-hajóra s megtekintette egész berendezését. Onnan a Prinz Eugen és Lissa fedélzetére ment. A Tegetthoffot most vizsgálta meg először a király (Ferenc József)…”[1444] Ezen a napon az SMS Tegetthoff és az SMS Habsburg ellenni torpedótámadás lesz a gyakorlat része.[1445] Ekkor a hajót felkereste Rudolf trónörökös is. A császár este a fedélzetről megfigyelt egy sötétben végrehajtott torpedónaszád támadást.
1884.07.09-én tüzérségi lőgyakorlaton vett részt.

Fiume, jul. 15. A hajóraj mai gyakorlata rendkívül jól sikerült. Részt vett benne hat páncélos hajó hat torpedó-gőzössel. Hajóparancsnok és a gyakorlat vezetője Pittner ellentengernagy volt a „Lissa“ páncélossal, mely alá a „Ferdinand Max“ és a „Habsburg“ páncélos hajó tartoztak. Pittner egyszersmind az első hadosztály parancsnoka is volt. A második hadosztály parancsnoka Monfroni ellentengernagy volt a kettős gépezetű „Tegetthoff“ páncélossal, melyhez az „Eugen“ és „Kaiser Max“ páncélos hajók tartoztak. A hajóraj hajói négy órakor kezdtek fűteni és hét órakor menetkészen voltak. 1/18 órakor megérkezett a „Triest“ tengernagyi hajóra Zichy Ágost gr. kormányzó Piret báróval, továbbá Gaál Jenő fregattkapitány és kormánybiztos Vajencsics és Németh miniszteri tanácsosok s 'Thierry helyettes polgármester, Milosenics tanácselnökkel. Lobkovicz herceg és Hoffmann alezredes térparancsnok már előbb jöttek a „Triest“-re. Steineck b. altengernagy eléje ment a kormányzónak és a felső fedélzeten fogadta. Ezután a vendégeket egyenként szívélyesen üdvözölte. Fél 8 órakor a tengernagyi hajó kiadta a parancsot az indulásra, mire a páncélos hajók felszedték horgonyaikat és nyílt tengerbe, a faresinai csatorna felé vették útjukat, két derékszöget képezve, melynek közepén a „Kerka“, jelzőgőzös István főherceg parancsnoksága alatt haladt. Tíz órakor hozzá csatlakozott az „Erzsébet“ torpedóanyagőzös hat torpedó naszád által kisérve. Pont 11 órakor ágyúlövéssel adott parancsot a tengernagyi hajó a harc megkezdésére. Amint lőtávolba érkeztek, a „Tegetthoff“ mint a legtávolabbra lévő, megkezdte az ormánytüzelést, mit nemsokára a „Lissa“ és utána a többi hajó is viszonzott. így közeledtek folytonos

[1443] Ország-Világ, 5. évfolyam, 1884-06-28 / 26. szám
[1444] Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-07-12 / 160. szám
[1445] Politikai Ujdonságok, 30. évfolyam, 1884-07-09 / 28. szám

ágyúzás közt az ellenséges hadosztályok, míg végre egymás csatasorát keresztültörték, mialatt minden hajó tüzet adott ellenfeleire. Közben a mitrailleuse - tűz hallatszott a torpedó-naszádok ellen, mit ezek szintén támadással viszonoztak, gőzsíp által markírozva a torpedó elbocsátását. Az egész csatarend, gőzbe és lőporfüstbe burkolva, felette szép látványt nyújtott a „Triest"-en levő vendégeknek. Ezután az ellenfelek helyet cseréltek és még egyszer, kétszeres erővel ismételték az összecsapást, mi ez alkalommal oly nagymérvű volt, hogy a füsttől percekig semmi sem volt látható- Tizenegy órakor az admirális jelt adott a tüzelés beszüntetésére. Ezután a hajók visszatértek és 3/4 12 órakor minden hajó helyén volt. A gyakorlatot, mely igen szép látványt nyújtott, két nagy Lloyd-gőzösön nagyszámú közönség nézte.[1446] Ő felsége az egész gyakorlat alatt a Tegetthoff fedélzetén volt.[1447]

1885-ben, szkúner típusú vitorlázattal[1448]

1884.07.21-én leszerelték. a hajót.

1885.
1885-ben elvégezték a gépi berendezések nagyjavítását. A Stabilimento Tecnico Triestino-ban átalakították a gőzgépdugattyúit. Torpedóvető csöveket építettek be a hajóorrba és a tatba.[1449]

1886.
1886-ban tartalékban volt.
I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg" és „Ferdinand Max" kazamatahajók. Tegetthoff, **Custozza**, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d'Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg pánczélos fregattok. Rauther és Leopard torpedó hajók. Zára, Spalató, Sebenico, Lasin és Loup torpedó csónakok, Adler, Habicht, Falke, Sperber torpedónaszádok, Miramar, Greif, Fantasie czirkáló és jelző hajók. Ezekhez csatlakoznak a Kaiserin Elisabeth, Cyelop és Rela nevű nagy szállítóhajók a Gargano nevű tengeri katonai kórház és a Maros és Lajtha nevű folyamnaszádok. A főtörzshöz tartoznak a következő flottahajók: Radetzky, Lauden, Saida, Erzherczog, Friedrich, Falanz, Helgoland, Zrínyi, Frundsberg és Aurora pánczélfregattok. Végül kilencz ágyúnaszád és pedig: Hum Nautilus, Albatros, Kerka, Narentatensego, Andreas Hofer, Triest és Taurus.
II. mellékcsoport áll a Novara és Ferdinand Max tüzérhajókból, a Velebich, Carlatone, Schwarzenberg, torpedónaszádokból, az Artemisia és Chameleon czirkáló korvettekből, a Minerva folyamnaszádból és a Move és Bravó nevű szállító schoonerekből. A harmadik mellékcsoport hat fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik. E szerint a magyar hadiflotta áll 66 kisebb nagyobb hajóból, melyekhez természetesen nincsenek hozzávéve a kis segédhajók és az apróbb torpedó Csolnokok. Az őszi flottagyakorlatokon már e beosztás szerint fognak működni. A főcsoport három szárnyra van osztva, melyekhez öszszesen 24 torpedónaszád és 40 torpedósajka tartozik. Az összes hajókon majdnem 500 ágyú van."[1450]

[1446] Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-07-16 / 195. szám
[1447] Politikai Ujdonságok, 30. évfolyam, 1884-07-16 / 29. szám
[1448] http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/c-navi%20da%20guerra/C-2266_TEGETTHOFF_1878_corazzata_KuK_Austria_ancorata_Trieste_Rottmayer_1885.htm
[1449] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1450] Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

„A VI. czim C. alczim 3. tételénél (Pótkazánok 121,000 frt) Dániel Ernő kijelenti, hogy nem látja indokoltnak a »Lissa« hajó kijavítását, mivel maga a »Lissa« nemsokára szolgálatképtelen lesz. Steineck b. tengerészeti főparancsnok kijelenti, hogy ezen pótkazán csak esetlegesen fog a »Lissa« hajónál felhasználtatni és ez okból intézkedett is, hogy a »Tegetthoff« e kazánt felhasználhassa."[1451]

1887.
1887.05.08. – 1887. 07. 10 között a Nyári Gyakorló Hajóraj kötelékében működött.
1887.05.07-én „az úgynevezett nyári gyakorló hajórajt és pedig két részletben. Az elsőhöz tartozott a »Tegetthoff«, »Custozza« és »Albrecht» pánczélosok, 3« »Lussin» torpedóhajó, hat torpedónaszád s egy szállító hajó. Ezzel szembe állíttatott egy torpedo - flottilla, melyhez tartozott egy avitohajó, 2 torpedó czirkáló, egy torpedo raktárhajó, 12 torpedónaszád és 1 ágyúnaszád. Feladatuk volt a háború esetének megfelelőn támadó műveleteket egymás ellen végrehajtani, amelyek június 6-áig tartottak."[1452]

1887.06.19: „Hajóhadgyakorlatok. Polából írják e hó 13-áról: A hajóhad nyári gyakorlatainak első része megkezdődött. A gyakorlat alkalmával két osztály állt egymással szemben. Az első a pánczélhajó-szakaszból s az „Albrecht", „Custozza" és „Tegetthoff" nevű hajókból, a másik a torpedó-naszádrajból és a „Panther", „Leopard", „Condor", „Bussard", „Falke" és „Adler" nevű hajókból állt. A két osztály feladata volt egymást támadni és egymás ellen védekezni. A feladat nagyon nehéz volt, mert a két osztály igen óvatosan járt el. A pánczélhajó-szakasz ugyanis csak nappal ment ki a nyílt tengerre, míg a torpedóhajóraj éppen az ellenkezőt tette. Rogosnizánál aztán május 15-én mégis ütközetre került a dolog. Másodízben május 31-én történt támadás nyílt tengeren. Mindkét esetben a torpedó-hajóraj volt a támadó. A két hajóosztály igen jól oldotta meg feladatát."[1453]

1887.07.04-én volt Polában az SMS Erzherzog Rudolf trónörökös hajó vízrebocsátása. Ekkor az SMS Custoza, **Sterneck báró altengernagy zászlóshajója**. A vonattal ide érkező I. Ferenc József császár és királyt, a hajó 21 ágyúlövéssel köszöntötte. Az esemény során a főtisztikar bemutatása után Bucho ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Albrecht 11, a ‚Tegetthoff", „Custozza", „Kaiser Max" és „Don Juan" kazemat-hajók elindultak, hogy a délután ő felsége előtt éles töltényekkel történő céllövés részére kitegyék a tengeren a céltáblákat. Dejeuner után az uralkodó a visszamaradt „Prinz Eugen" kazemat-hajóra szállt és ezzel 2 órakor elhagyta a központi hadi kikötőt, hogy a nyílt tengeren a hajórajhoz csatlakozzék.[1454]

1887.07.07-én a Hajóraj igen erős szélben kifutott Polából és áthajózott a Muggia-öbölbe.

1888.
Az Aktív Osztag tagja.
1888.04.13. „Mint Polából értesülünk, a hadikikötőben a szokottnál is élénkebb tavaszi mozgás uralkodik. A „Don Juan d'Austria" a „Kerka" naszád útján vett parancs folytán imént visszatért a Közép-Adriáról Pólába. Az u. n. téli hajórajt, mely a Laudon fregattból, Zrínyi korvettből s a Narenta és Hum ágyunaszádokból áll, még a hét folytán leszerelik a hadi állomáson. E helyett azonban a páncélflottát szerelik föl -1888.05.07-én[1455]-, még pedig a Tegetthoff, Custozza, Kaiser-Max, Prinz Eugen, Don Juan d'Austria páncélhajókat, a Panther és Leopárd torpedo-sarkantyús hajókat, a Meteort és egy-két avitó-hajót. — A flotta ápr. 27-én indul el a pólai kikötőből, egyenesen Barcelonába a kiállítás megnyitására. A spanyol partokon 14—20 napot tölt s a dél-francia és olasz partokat, Máltát stb. érintve, útközben folytonos gyakorlat között július végére vagy aug. elejére Pólába visszaérkezik. A hajóraj parancsnoka

[1451] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-18 / 1516. szám
[1452] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám
Budapesti Hirlap, 7. évfolyam, 1887-05-08 / 126. szám
[1453] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1887-06-19 / 92. szám
[1454] Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-07-05 / 183. szám
Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-07-05 / 184. szám
Klagenfurter Zeitung, Juli 1887-07-09
[1455] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

Maufreni ellentengernagy lesz, de lehetséges, hogy Sterneck báró altengernagy maga veszi át a parancsnokságot."[1456] Korábban az SMS Lissa felszerelését is tervezték.[1457]

1888.04.16-án felszerelték és harcászati gyakorlatot hajtott végre a Hajórajjal.
A flotta 1888.04.27-én indul el a pólai kikötőből (az SMS Tegetthoff 1884.04.25-én már elindult).
1888.05.05-én elindult Gravosából egyenesen **Barcelonába** a kiállítás megnyitására. A spanyol partokon 14—20 napot tölt s a **dél-francia** és **olasz partokat, Máltát** stb. érintve hajóznak tovább.
1888.05.11-én **Moriz Freih v. Manfroni báró, tengernagy** vezetésével a „Custozza", „Tegetthoff", „Prinz Eugen", „Kaiser Mar", „Don Juan", „Panther", „Leopard" és „Meteor" behajózott **Barcelonába**.[1458]

Ez volt az Osztrák-Magyar Haditengerészet legnagyobb százada, amely az Adrián kívül működött. Barcelonában Mária Krisztina spanyol királynő és Habsburg Károly István főherceg felkereste az SMS Custoza-t és az SMS Tegethoff-ot 1888.05.23-án. Barcelonát 1888.05.27-én hagyta el.
1888.05.31-én kivált a Hajóraj kötelékéből.
1888.06.02-án megérkezett Polába.
1888.06.05-én leszerelték.

A flotta többi része 1888.06.01-én **Máltára** ért. A Custoza fedélzetén Manfroni tengernagy Málta előkelőségei számára két partit adott.[1459] A hajók még 1888.06.04-is Máltán volt. A tiszteket sok bálra meghívták a helyiek. A kötelék 1888. júniusában ért vissza Polába.[1460]

Részt vett az éves flottamanővereken 1888-ban, a Don Juan d'Austria, Kaiser Max, Tegethoff koshajók, valamint a Panther, Meteor és Leopold cirkálókkal együtt.
Ebben az évben a Nyári Hajóraj egységei: „Erzherzog Albrecht, Tegetthoff, Custozza páncélos hajók, Lussin torpedóhajó és hat torpedónaszád, továbbá egy szállítóhajó. Ehhez járult még egy torpedó-flotilla, mégpedig egy avizo-hajó, két torpedó cirkáló hajó, egyegy torpedó-járhajó, tizenkét torpedó-naszád és egy ágyúnaszád."[1461]
1888.09.18-i hír szerint Nápolyba készült a flotta több egységével együtt, de végül az út az olaszok ellenkezése végett meghiúsult. [1462]

1889.
1889.05.08.-24-között a Hajóraj zászlóshajója volt.
A bárkák versenyén Triesztben az Albrecht tizenkét legénye lett győztes, a kis ladikokén pedig a Tegetthoff giggje, hat matrózzal. [1463]
Ekkor a kikötőben volt még: a „Custoza, Kaiser Max, Don Juan d'Austria, Eugen és Albrecht pánczélos, a Blitz torpedovadász hajót és még három torpedónaszádot, utunkban elhaladtunk a »Greif« mellett, melynek középárbocza Steineck admirális és főparancsnok lobogóját hordozta és a »Fantasie« yacht mellett, melyen, jeléül annak, hogy az uralkodó család tagjai vannak jelen fedélzetén, a családi czimer volt a főárboczon felvonva."[1464]

1889. május 18-án, a déli nap arany sugaraitól megvilágítva terült el előttünk a kikötőváros tágas öble, midőn a Molo S. Carlo-nál kikötött »Lucifer« Lloydgőzös, a meghívott díszes vendégkoszorúval útnak indult S. Roccoba a Muggia öbölben, melynek partján ez idő szerint még csöndesen nyugodott az osztrák-magyar hadiflotta egyik legszebb hajója, a Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárban épült s egy óra múlva vízre bocsátandó »Első Ferencz József« koszirkáló. Közelebb érve az öbölhöz,

[1456] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-13 / 103. szám
[1457] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-04-11 / 2018. szám
[1458] Grazer Volksblatt, Mai 1888-05-20
[1459] Pester Lloyd - Abendblatt, Juni Jahrgang 35, nr. 1888-06-15 / nr. 137
[1460] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1888-06-24 / 98. szám
[1461] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám
[1462] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-09-18 / 258. szám
Nemzet, 7. évfolyam, 1888-09-27 / 2184. szám
[1463] Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-21 / 139. szám
[1464] Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-21 / 2416. szám
Klagenfurter Zeitung, Mai 1889-05-21

megpillantották félkörben horgonyozva a Custozza, Tegetthoff, Kaiser Max, Don Juan d'Austria, Eugen és Albrecht pánczélosokat, a Blitz torpedovadász hajót és még három torpedónaszádot, utunkban elhaladtunk a »Greif« mellett, melynek középárbocza Steineck admirális és főparancsnok lobogóját hordozta és a »Fantasie« yacht mellett, melyen, jeléül annak, hogy az uralkodó család tagjai vannak jelen fedélzetén, a családi czimer volt a főárboczon felvonva. [1465]

„Drága tévedés. A polai flotta-gyakorlatoknál a »Tegetthoff« páncélos hajó gépe úgy megromlott, hogy a hajót a kikötőbe kellett vontatni és leszerelni. Gépészmérnökök véleménye szerint a hajónak teljesen új gépre van szüksége, mert a mostanival biztos utat nem tehet s eddig is minduntalan fennakadás volt vele. Pedig ez a gép óriási költséggel történt átépítése a réginek s már az első útnál rossznak mutatkozott. A »Prinz Eugen« nevű páncélos hajón is baj van a kazánnal, de azért még kihúzhatja a gyakorlatok végéig."[1466]

1889 júniusában és júliusában az SMS Tegetthoff flottakiképzési gyakorlatokon vett részt, amelyeken Custoza, Erzherzog Albrecht, Kaiser Max, Prinz Eugen és Don Juan d'Austria páncélosok is részt vettek.

Parancsnoka **Treuenwarti Seemann Károly** aki ellentengernaggyá 1892-ben lett.[1467]
Az év végén tartalékba helyezték.

1890.
„»Tegetthoff" gépezetének teljes megújítását, minek folytán ez a nagy hadihajó — igaz, hogy 820,000 frtra rugó magas áron — ismét szolgálatképes lesz."[1468]

1890.06.04-én az új főgép terveit megváltoztatták és elhatározták, hogy kétcsavaros hajónak építik át. 1890.12.03-án kidokkolták a polai Arzenálban.[1469]

1891.
A hajó ekkor felújításon esett át. 6.400 lóerejű új gépnek beszerzése a «Tegetthoff» hajó számára és megfelelő helyreállítások a hajótesten; a 820.000 frtnyi összes szükséglet második és utolsó részlete 440 000 frt.[1470]

A „Custozza" állítólag – a modern robbanóanyagok okozta balesetek következtében – nem kellően védett a víz behatolásával szemben, így minden nagyobb vízalatti sérülés a hajó biztos elsüllyedésével járna. Szakértők szerint ennek az elavult típusnak az új elvek szerinti újratervezése állítólag teljesen kivitelezhetetlen. Mivel a Tegetthoff is ugyan olyan hajótest szerkezetű, mint a Custoza, az elavultság rá is vonatkozik. A „Tegetthoff" átalakítását és az „Erzherzog Albrecht" és „Custoza" hajók korszerűsítése során a hajók tengerállóságának növelését kell megcélozni.[1471]
Az elavultság mögött feltehetőleg az állhat, hogy a hajó nincsen rekeszekre osztva, így vízbetörésnél az egész hajótestet fenyegeti az elárasztás.

1891-ben eltávolították a 28 cm-es és 9 cm-es lövegeit.[1472]

1892.
A hadiflotta tekintetében az admirálisnak 1880-ig kellett visszamennie, ahhoz, hogy ütőképes flottának lássa a hajóhadat. Akkoriban tizenegy hajóból álló komplett páncélozott hadiflottánk volt, ami teljes mértékben megfelelt az akkori katonai értéknek. De most csak három csatahajót említünk („Rudolf

[1465] Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-21 / 2416. szám
[1466] Fővárosi Lapok 1889-05-28 / 145. szám
[1467] Vasárnapi Ujság –1895-12-15 / 50. szám / Nagyitások mikroskoppal 50. szám / Természettudomány; ipar; gazdaság
[1468] Nemzet, 9. évfolyam, 1890-06-11 / 2796. szám
[1469] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1470] Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-12-16 / 287. szám
[1471] Die Presse, November 1891-11-13
[1472] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

koronaherceg", „Stefanie koronahercegnő" és „Tegetthoff"), amelyek teljes értékűnek számítanak. A többi hajó közül a „Custozza" és az „Erzherzog Albrecht" tüzérségi ereje miatt csak néhány évig tartható biztonságban az ellenségtől, pedig már nem teljesen felelnek meg a jelenlegi viszonyoknak. A Prinz Eugen-osztály három hajója nagyon elavult; Motorjaik 1861-ből származnak, tüzérségük régi típusú, kis kezdeti sebességű lövedékekből áll. Végül a három páncélozott fahajó használhatatlan a nyílt tengeren, a „Lissa" pedig teljesen elrothadt. A „Kaiser", az azonos nevű régi hajó, amely Lissánál harcolt, valamint a „Habsburg" hajó teljesen használhatatlan a sorban való harchoz, és hiányzik minden modern eszköz az úszási képességük javításához. Ezért, új hajók építése vált szükségessé.[1473]

„Hogy tehát hajóhadunk feladatának megfelelhessen, a torpedo-flottillán kívül a csatahajók oly száma szükséges, hogy az ellenséget vizeinkből visszaverhesse, elűzhesse. Azelőtt összesen tizenegy pánczélosunk volt. Ezek elavult szerkezetüknél fogva nyílt csatában a sík tengeren — nem használhatók, hármuk t. i. a »Tegetthoff«, az »Albrecht« és »Custozza«, átalakításuk után igen jó szolgálatokat fognak tenni védelmi pozíciókban. Ámde ha képtelenek leszünk nyílt csatában is fölvenni a kesztyűt az ellenséggel, nem fogjuk elűzhetni partjainktól és akkor kevés idő múltán nemcsak egész partunkat blokkozni, hanem bizonyosan Cettinjénél ki is szállni és felgyújtani fogja egész déli határunkat, köröskörül. Nyílt csatában — a sík tengeren — használható hajónk eddigelé csak kettő van a »Rudolf« és a kisebbszerű »Stefanie«."[1474] A kor ekkor csak a „Tegetthoff", „Custozza" és „Albrecht" hajókat tartotta korszerűnek és bevethetőnek.[1475]

A »Tegetthoff« hajó. Munkák a hajótesten – az ágyúfelszerelésnek változtatásából kifolyólag 100 000 frt.[1476]

A Pola-i hadikikötő az 1890-es években[1477]

1892-1894-ben modernizálták

Ekkor a Tegetthoff alapos modernizáláson esett átt. Kazánjait kicserélték 8 db új skót kazánra.

[1473] Deutsches Volksblatt, Oktober 1892-10-12
[1474] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-07 / 3631. szám
[1475] Pesti Hírlap, 14. évfolyam, 1892-10-15 / 285. szám
[1476] Iparügyek, 6. évfolyam, 1892-10-15 / 10. szám
[1477] https://laststandonzombieisland.com/tag/regia-nave-buttafuoco/

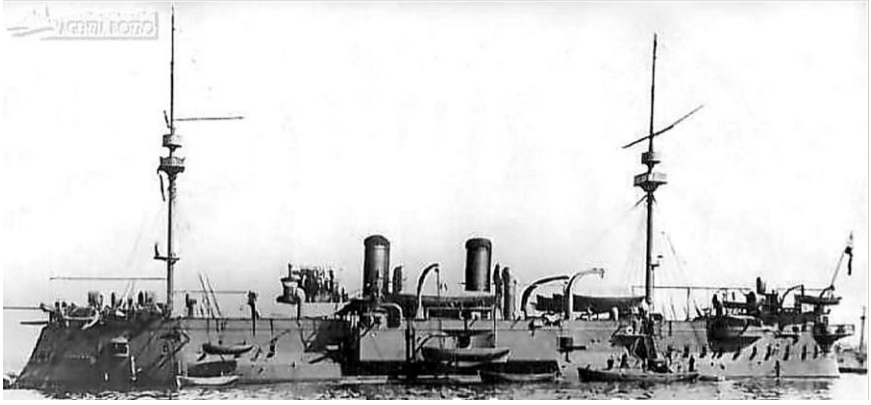
Hajtóműveit német Schichau-Werke által gyártott háromhengeres, háromszoros expanziós gőzgépre cserélték, de ezeket végül csak 1893-ban építik be. A hajó teljesítménye 8160 LE (6080 kW), míg sebessége 15,32 csomó (28,37 km/h) lett, amit két propellerrel ért el. Legénységét 568-575 főre emelték. Korszerűsítették a lőszerraktárakat is. Ennek keretében változtattak azok páncélzatán és páncélozott lőszerszállító aknákat alakítottak ki. Vízmentes válaszfalakkal ellátott rekeszeket alakítottak ki a hajótestben, illetve belső és külső fedélzeti világítóberendezésekkel szerelték fel. Az első olyan osztrák hadihajó, amely elektromos forgatású lövegekkel rendelkezett.[1478]

Korszerűsítették a fegyverzetét is.
6 db 24 cm (9,4 hüvelyk) L/35 C86 Krupp ágyú (Cserére került a löveg teljes tartószerkezete és mechanikája is.[1479] Ez az első olyan hajó, amelyik nehézágyúit elektromos motor működteti.[1480])
5 db 15 cm (5,9 hüvelyk) L/35 QF ágyú (Ehhez a löveghez nagy mennyiségben új lőszert is kellett gyártani.)
2 db 66 mm (2,6 hüvelyk) L/18 ágyú
9 db 47 mm L/44 QF ágyú
6 db 47 mm L/33 ágyú
2 db 8 mm (0,31 hüvelyk) géppuska
2 db 35 cm (13,8 hüvelyk) torpedócső (egy az orrban és egy a tatban)[1481]
Ez az egyetlen kazamata hajó, aminek sikerült a modernizálását megoldani a pénzügyi nehézségek ellenére is.
Ekkor távolították el a régi vitorlázatát is.
Míg az addigi pánczélosok mind teljes csarnokzattal –vitorlázattal- bírtak (ámbár Tegetthoff tengernagy már 1866-ban előkészületül a csatára a csarnokzatot a lehető legkisebbre szorította), az említett kazamata-hajót csak egy segédcsarnokzattal látták el. Ma már ezt is elvetették s valamennyi csatahajó csak katonai árboczokat visel vitorlák nélkül. A többi nemzetek példájára a tengerészeti vezetőség 1893-ban ezen hajó felújítását rendelte el. Rövid 28 cm-es ágyúit, melyeket kézerővel mozgattak, hosszú, villamos üzemre berendezett, sokkal hatásosabb 24 cm-es ágyukkal helyettesítették. A 6500 lóerejű alnyomatú gőzgép helyébe, mely csak egy csavart hajtott, a hajó két, háromszoros terjedékű 8800 lóerejű gőzgépet és ikercsavarokat kapott, miáltal több mint két csomónak megfelelően nyert gyorsaságában. (29'6 az azelőtti 25'9 km. helyett óránkint.) Más tekintetben is korszerű berendezéssel bír ez a hajó s épenséggel sem tekinthető megvetésre méltó ellenségnek, mert bármely más nemzet átújított régi hajójával síkra szállhat, sőt sebesség tekintetében jóval fölöttök áll.[1482]

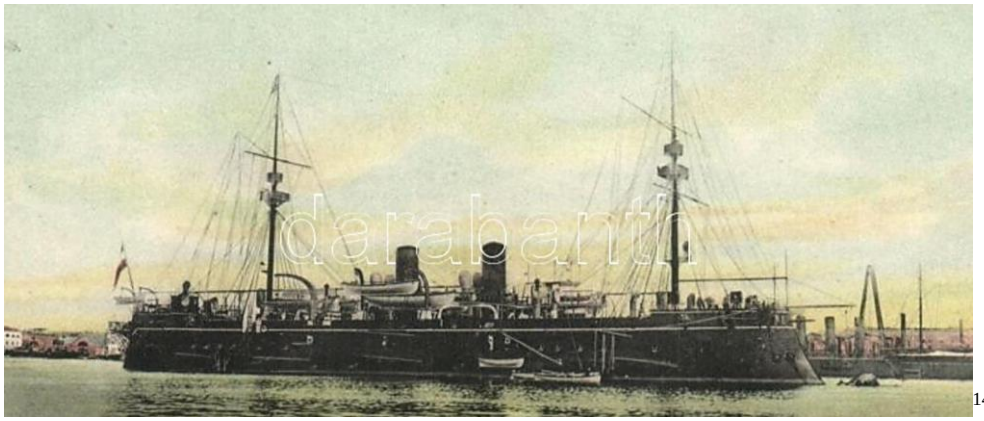
1893.
1893-ben a Trieszt melletti San Roccoban erősebb gépekkel és fegyverzettel szerelik fel. 1893 óta ezek a hajó méretei: 7500 tonna tartalmú, nyolcezer lóerős, 17.45 méter hosszú, 10.45 méter széles. Legénysége 574 főnyi. [1483]

1893.10.11-én próbautat hajtott végre. A kazánházban uralkodó túlságosan magas hőmérséklet miatt (67°C) a tűzterek hosszabb ideig való kiszolgálása lehetetlenné vált. Ezért javítottak a szellőztetési rendszerén.[1484]

[1478] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1479] Pester Lloyd - Abendblatt, Oktober Jahrgang 39, nr. 1892-10-01 / nr. 224
[1480] Grazer Volksblatt, Mai 1895-05-12
[1481] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1878)
Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-03-22 / 70. szám
[1482] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[1483] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-02-15 / 39. szám
[1484] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf



A Tegetthoff 1893-ban[1485]



1486

1894.
1894-ben a Nyári Hajóraj kötelékében tevékenykedett.

1895.
1895.01.31-i hír. E szerint, ettől kezdve a téli és a nyári hajószázadok, páncélos hajókból fognak állni.[1487]

1895.03.25-én felszerelték.
1895.05.12-én a flotta hadgyakorlaton vett részt. Ekkor 1000 m-ről tartottak lőgyakorlatot a Fasana csatorna előtt. A főágyúkból csak egy lövést adtak le, a közepes kaliberű ágyúkból percenként öt lövést, a gyorstüzelő kis kaliberű ágyúkból pedig tíz lövést. A hadgyakorlat alatt a Tegethoff fedélzetén volt Ferenc József császár és király. A Tegetthoff fedélzetén a Lissai csatára emlékezve, kis múzeumot alakítottak ki. Itt olyan fegyvereket mutattak be, amiket 1866-óta használnak. A legnagyobb kiállított ágyú egy 24 fontos, 15 cm-es öntöttvas ágyú volt. Ma már 30 centiméteres és 455 kilogrammos golyókat használnak. A portöltet 1866-ban megközelítőleg 6 kilogramm volt, míg ma 140 kilogramm.[1488]
Szeptemberben áthelyezték a Kiképző Divízióba.
1895.09.05-én segítséget nyújtott a Lissa-csatornában a szélcsendben veszteglő osztrák Matteo vitorlás barknak, ivóvízzel és élelmiszerekkel látta el.

A levantei kötelék részeként 1895.11.15-én futott volna ki,[1489] de végül csak 20-án indult el.
A mi hajórajunk, Konstantinápolyba küldött hajórajunkról nekünk a következőket írják:

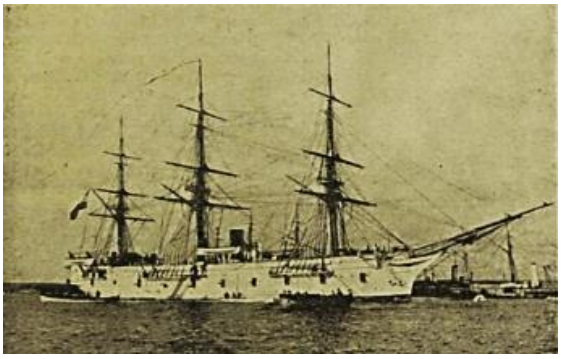
[1485] http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/c-navi%20da%20guerra/C-0373_KuK_TEGETTHOFF_1878_corazzata_a_batteria_centrale_ormeggio_boa_1893.htm
[1486] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/273/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~200073/SMS-Mars-exTegetthoff-a-KuK-haditengereszet-pancelos-hadihajoja-SMS-Mars-Austro-Hungari~II1296024
[1487] Deutsches Volksblatt, Januar 1895-01-31
[1488] Grazer Volksblatt, Mai 1895-05-12
[1489] Nemzet, 14. évfolyam, 1895-11-16 / 4754. szám

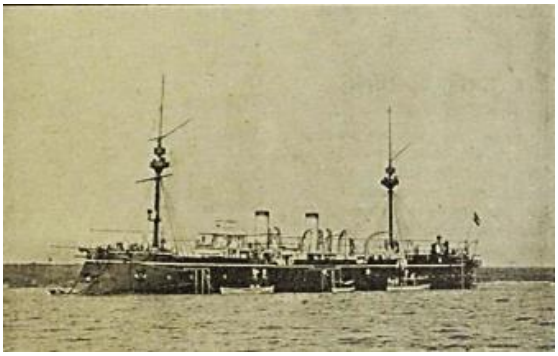
Póla, 1895.11.19. A Levantére küldendő hajóraj összeállítása sokkal több akadályba ütközik, mintsem azt kezdetben csak sejteni is lehetett volna. Több hajót, melyeket először az ekszpedícióhoz kiszemeltek egyáltalánban nem lehet elküldeni, így például a „Meteor” egészen visszamarad. A hajóraj parancsnoka treuenwarti Seemann Károly ellentengernagy lesz, ki az Erzsébet császárné hajón fog tartózkodni. A hajórajt a következőképp állították össze: Kaiserin Elisabeth mint zászlóshajó. Tegetthoff, Donau, Blitz ez utóbbi hajót, a használhatatlan Meteor helyett osztották be a hajórajhoz. A hajókat részint 24 cm.-es és 15 czentiméteres nehéz ágyukkal, 7 cm-es gyorstüzelő ágyukkal, azonkívül golyószórókkal látták el.[1490]

Az osztrák-magyar hajóraj a Levantén. Ausztria-Magyarország, treuenwarti Seemann Károly ellentengernagy parancsnoksága alatt a következő hajókból álló rajt küldi a keletre: Kaiserin Elisabeth (parancsnoki hajó), Tegetthoff, Donau, és Meteor. A Sebenieo már Szmyrnában, a Taurus pedig Konstantinápolyban van. A hajórajnak legerősebb hajója a Tegetthoff kazamata-hajó, 7390 tonna tartalommal, 6400 lóerővel. Van rajta 6 nehéz, 5 közép, 12 könyv és 15 gyorstüzelő ágyú. Pár évvel ezelőtt új, hatalmas kazánt kapott, úgy, hogy most hadiflottánk egyik legerősebb hajója. Az Elisabeth parancsnoki hajó ugyanaz, melyen Ferencz Ferdinánd főherczeg a világ körüli útját tette meg. Tonnatartalma 4000, gépei 6400 lóerejűek, van 2 nehéz, 6 közép, 2 könnyű és 11 gyorstüzelő ágyúja. A Meteor 2600 lóerejű rendkívül gyors torpedó-naszád, 9 gyorstüzelő ágyúval. A Sebenkco régebbi mintájú hajó, 840 tonnatartalommal, 1200 lóerővel, 5 könnyű és 7 gyorstüzelő ágyúval. A Donau fedött korvettet nemrég alakították át a modern követelményeknek megfelelőleg. Gépei 1800 lóerejűek s van 15 különféle nagyságú ágyúja. A Taurus, amely régóta Konstantinápolyban állomásozik, kerekes gőzös, 550 lóerőre, 5 könnyű ágyúval.[1491]

1895.11.21-22-én Teodo.-ba érkezett
1895.11.25-én Phalera-t kereste fel, majd Pireuszba ment.
1895.12.30-án elindult Pireuszból.

1896.
A levantei kötelék hajói.[1492]

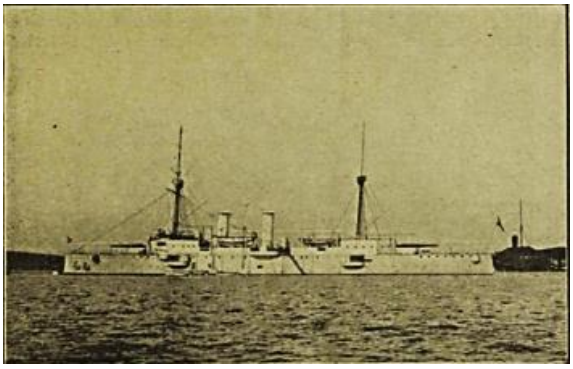

SMS Donau


SMS Tegetthoff

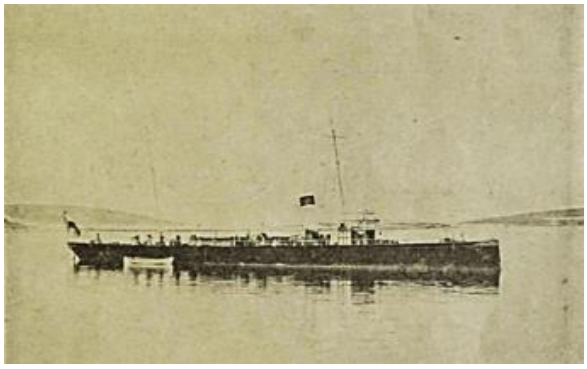
Az osztrák-magyar eskádra (hajóraj) a Levantán. A szultán a kétségbeesés bátorságával és a keleti eszközökkel küzd trónjáért. De semmi haszna nem lenne a padisának, ha nem lennének ott a hatalmak, akiknek kölcsönös irigysége továbbra is egyben tartaná a széthulló török birodalmat. Az angolok fel akarják szeletelni Törökországot és beszerezni maguknak az egyes részét; De Oroszországnak ugyanez a törekvése. Bulgária annektálni akarja szuverén európai tartományainak egy részét, Görögország pedig ugyanezeket a tartományokat akarja. Olaszország uralma alá akarja vonni Albániát, Ausztria pedig nem akarja szabaddá tenni az utat Szaloniki felé, egyszóval mindegyik állam hasznot húz az összeomlásból, anélkül, hogy a másik előnyhöz jutna. És mivel ez nem lehetséges, egyik ember megakadályozza a másikat tervei megvalósításában, és a „peremember” tovább vegetálhat. Jelenleg azonban a helyzet a

[1490] Magyar Hirlap, 5. évfolyam, 1895-11-21 / 319. szám
[1491] Nemzet, 14. évfolyam, 1895-11-16 / 4754. szám
[1492] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1896-01-02

legaggasztóbb. Kis-Ázsiában véres felfordulás van, a fővárosban forradalmi párt alakult. A szultán örökösei várják a halálát, és összegyűltek a haldokló ágya körül. Minden európai állam, amely beleszól a birodalom közelgő összeomlásához, hadihajókat küldött a Levantára, és minden állam flottája Kis-Ázsia és Görögország vizein cirkál. Ausztria is osztagot küldött Levantába, egyrészt nagykövete követeléseinek erősítésére, másrészt a monarchia Törökországban tartózkodó polgárainak támogatására. Monarchiánkat számos politikai és kereskedelmi érdek köti szorosan Kelethez, és legfontosabb tengeri kikötőnk, Trieszt szinte napi kapcsolatban áll vele a „Lloyd" hajóin keresztül. A század kiküldése tehát politikai szükségszerűség volt. Illusztrációinkon most egy képet mutatunk be arról a négy hadihajóról, amelyekből az osztrák-magyar Escadre áll, a trieszti Circovich tengerészfotós kiváló fényképei alapján Az Escadre a k parancsnoksága alatt áll. u f. A Contre-Admirals von Treuenwart hajója és a zászlóshajója a „Kaiserin Elisabeth" haditengerészetünk egyik legmodernebb páncélosa, amelyen Franz Ferdinand Austria d'Este főherceg világkörüli útját megtette. A második hajó, a „Tegetthoff" régebbi kialakítású, de modernizált kazamathajók egyike, és mára kiváló szolgáltatást nyújt, míg a „Donau" korvett karcsú kötélzetével a külföldi utakra igen alkalmas. Ezzel szemben a „Bliß" torpedóvadász az egyik legmodernebb és leggyorsabb hajó ebben az osztályban, ezért futárhajóként is használják. Ausztria-Magyarország levantei flottája tehát méltóan képviseli a monarchiát, és mindenütt, így a közelmúltban Athénban is ünnepélyesen fogadták és megcsodálták hadihajóinkat.



SMS Kaiserin Elisabeth



SMS Bliß

1896.01.02-án a levantei hajóraj (Kaiserin Elisabeth, Tegetthoff és a Blitz) Szalonikibe (Theszaloniki) érkezett.[1493]

1896.01.25-én (valójában 14-én) elhagyták Szalonikit és Syra-ba hajóztak,[1494] ahol 1896.01.16-30-között horgonyzott.

1896.01.31-én rövid időre befutott Szmirnába majd tovább indult.

1896.02.01-03-án a levantei hajóraj Lemnos szigeténél (Mudros öböl) volt.[1495]

1896.02.04-16-a között Szmirna-ban járt, ahol megjavítottak rajta egy géphibát. [1496]

1896.02.17-én az SMS Tegetthoff Rodosz szigetéhez érkezett meg. Innét 19-én hajózott tovább N. Marmirizába, ahol egy napig volt 20-án. A Kaiser Elisabeth 18-án Alexandrettába érkezett, ahol három napig maradt. A Donau 18-án N. Marmirizába (Marmissába, Marmaris Rodosztól északra a török partokon) érkezett.[1497]

1896.02.23-án a Tegetthoff befutott Naupliába (Korinthoszi félszigeten), ahol három napot marad. Itt találkozott a Blitz-el. A Kaiserin Elisabeth pedig Caneába (Candia – Kréta) érkezett három napra.[1498]

[1493] Prager Tagblatt, Januar 1896-01-03
[1494] Pester Lloyd, (Jahrgang 43, nr. 1896-01-26 / nr. 23
[1495] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1896-02-05
[1496] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1497] Grazer Tagblatt, Februar 1896-02-20
[1498] Grazer Tagblatt, Februar 1896-02-25

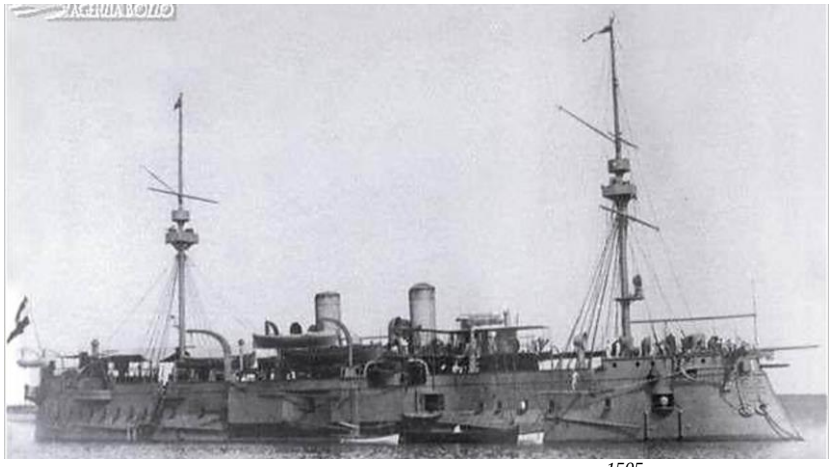
A Tegetthoff 1896.02.26-án hajózott innét tovább.
1896.02.28-án a Tegetthoff Pylosba (Navarin-öböl Pülosz) érkezett és ott három napig marad. A Kaiserin Elisabeth Suda-öbölből a Kephalon szigeti Angostoliba ment.[1499] Más forrás szerint, Pylos-t 1896.03.02-án hagyta el.

1896.03.03-16-ban Teodo, Gravosa, Lissa, volt az útvonala. Zárában elveszítette az egyik horgonyát és egy búvár hirtelen balestben meghalt. [1500]
1896.03.21-24 között a hazatérő levantei hajóraj Zárában volt, majd elhajóztak észak felé.[1501]
1896.03.26-án megérkezett Polába.

1896.04.01-én Spaun admirális zászlóshajója,[1502] A Nyári Hajóraj élén. Az ekkor végrehajtott gyakorlatok során a Franciaországtól átvett új módszerek gyakorolták, és a Seller féle éjszakai jelzőberendezés katonai kipróbálását is elvégezték. Menet közbeni hiányosságot tapasztaltak a hajón.
1896.07.20-án a Hajórajjal Gravosába érkezett. Megünnepelték a Lissai ütközet napját.
1896.08.15-én a Hajóraj utolsó hajójaként leszerelték. Iskolahajóként szolgált tovább Polában.

1897.
Ettől az évtől kezdve, őrhajó Polában.
Ebben az évben még mindig a flotta legnagyobb hajója a maga 7390 tonnájával. [1503]
1897-ben Polában tartózkodott, mint őrhajó. Megnagyobbították a kormánylapátját. Átépítették a lőszerkamrák hűtőrendszerét.[1504]

1900.
1900.06.30. – 1900.09.09. között a Nyári Hajórajban szolgált, azután pedig őrhajóként.



A Tegetthoff, feltehetőleg 1900-ban[1505]

1901.
1901.06.03. – 1901.07.03között a Nyári Hajóraj kötelékében Dalmáciába hajózott, majd őrhajóként szolgált.
A júniusi nyári hadgyakorlaton a Tartalék Század tagja az SMS Kaiser Karl VI. páncélos cirkálóval és az SMS Kaiser Franz Joseph I. védett cirkálóval együtt.

1902-ben még mindig aktív harci feladatokra szánták és hatékonynak tartották.[1506]

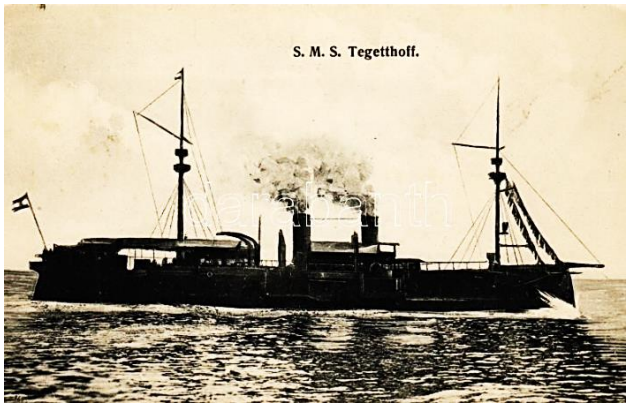
[1499] Grazer Tagblatt, Februar 1896-02-29
Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Februar 1896-02-29
[1500] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1501] Deutsches Volksblatt, März 1896-03-25
[1502] Pester Lloyd, September Jahrgang 43, nr. 1896-09-10 / nr. 220
[1503] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-03-18 / 77. szám
[1504] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1505] http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/c-navi%20da%20guerra/C-2265_TEGETTHOFF_1878_corazzata_KuK_Austria_alla_fonda_fiancata_tribordo_1900.htm
[1506] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1902-10-03

1904.
1904-ben Triesztbe hajózott az Erzherzog Friedrich-el.

1905.
Az Osztrák-Magyar flottáról:
más tengeri erők már 14-15 000 tonnás hajókat építenek. A haditengerészeti költségvetés fájdalmas megszorítása átmeneti megoldásokra kényszerítette a flottát. Viszonylag jól felfegyverzettek a hajók: 4 db 24 centiméteres, 6 db 15 centis, 16 gyorstüzelésű ágyúval, de sajnos nincs 7 centiméteres lövegünk elég, amelyek önmagukban is hatásosak a nagyobb torpedócsónakok ellen. Három csatahajónk van: „Rudolf", „Stephanie" és „Tegetthoff". A „Tegetthoff" 1878-ból származik, és csak vaspáncélzattal van ellátva; a másik kettő olyan lassan és ügyetlenül épült fel, hogy nem lehet velük mit kezdeni.[1507] Így érthető, hogy a toronypáncélosok léte ellenére, miért a Custoza és a Tegetthoff alkotja a flotta fő ütőerejét.

1906.
Kikötői őrhajó Polában.
1906.01.24-én a császár jóváhagyta a Flotta jegyzékéből való törlését, mint aktív hadihajó.
A haditengerészet szaporítása. Budapest, október 4. "A jövő évi közös költségvetésről azt jelentik Bécsből, hogy a haditengerészet vezetőségének csakugyan sikerült a kiadásokat tízmillió korona rendkívüli szükséglettel emelni. A tengerészeti parancsnok a flotta fejlesztésére huszonötmilliót kért és a közös minisztertanácson meg is szavaztak tízmillió koronát, mint alsó részletet erre a célra. Ebből az összegből újjáépítik az immár közel huszonötéves Kronprinz I.Rudolf, Kronprincessin Stephanie és Tegetthoff nevű nagy, 14—15,000 tonnás csatahajókat, építenek egy 3500 tonnás cirkálóhajót és egy nagy hajójavító dokkot. [1508] A Tegetthoff ekkor jóval kisebb. Itt ismét költségvetési turpisság áll fennt. A régi hajóra vesznek fel pénzt, de közben egy új hajó megépítését tervezik. Ez annál inkább így van, mert 1906-ban a Rudolf, Stefánia és Tegetthoff pánczélosokat, mint elavult hajókat tartották számon.[1509] A Gazdasági Mérnök című újság pedig végre leírta, hogy a pénz 14 – 15 000 tonnás új hajók építésére kell.[1510]

1908.



Pola 1908.09.21

1909.
Helyi partvédelmi célokra használják a következő két csatahajót: Kronprinz Erzherzog Rudolf (6000), Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie (5100). És a következő három kazamata-hajót: Tegetthoff (7500), Custoza (7100), Albrecht (5900).[1511]

„A »tartalék hajóraj« Müller-Elblein ellentengernagy vezetése alatt a »Habsburg« osztály három hajójából, a »Kaiser Karl VI« cirkálóból, a »Zenta« kis cirkálóból és a »Magnet« torpedójáró műből

[1507] Grazer Volksblatt, November 1905-11-30
[1508] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-10-05 / 273. szám
[1509] Világ-krónika, 30. évfolyam, 1906 / 44. szám
[1510] Gazdasági Mérnök, 30. évfolyam, 1906-11-04 / 44. szám
[1511] Kincses Kalendáriom, 1909 A haditengerészet

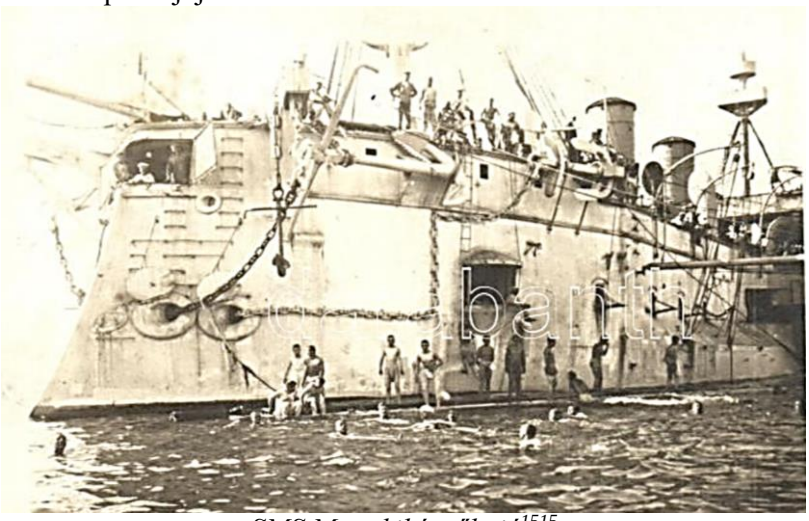
állott, a »Sen« mellékhajóval együtt, mely utóbbi nem hadicélokra, hanem a vitorlázásban való kiképzésre szolgál. Az elmúlt év március havában a háború kitörésével fenyegető viszonyok csak látszólag nem érintették oly közelről a cs. és kir. haditengerészetet. Az előkészületek és az elrendelt biztonsági rendszabályok végrehajtása épp oly csendben s ugyanazzal a céltudatos biztossággal történt, mint a hadseregben. A behívott kb. 10.000 tartalékos csak 5"/s hiánnyal (holott 20"/°-ra számítottak) a legrövidebb idő alatt bevonult , azonkívül számosan önként is jelentkeztek. A legénységnek ily pontos bevonulása mellett a tartalék hajóraj 24 óra alatt, további négy nap alatt pedig az egész hajóhad — beleértve a »Tegetthoff«, »Kronprinz Rudolf« és »Kronprinzessin Stefanie«, elavult páncélosokból alkotott, partmenti hajóosztályt (Küsten-Division) rendelkezésre készen állott."[1512]

1912.
Jelen volt az új SMS Tegetthoff dreadnought vízrebocsátásánál Triesztben.
1912.03.21-én átkeresztelték SMS Mars névre, mert hadrendbe állt az új SMS Tegetthoff dreadnought. Ezt követően, többnyire mint polai kikötői őrhajó állomásozott a Fasana-csatornában. Később a tengerész tisztjelöltek és az altisztek kiképzőhajója lett.

1914-1916-ban őrhajó.
A Mars (korábban Tegetthoff) kazamatahajót kísérőhajóként biztosították a St. Catarina haditengerészeti repülő állomásra 1914 körül.[1513]
Az isztriai Rovinj (Rovigno) területéhez összesen 19 kisebb-nagyobb sziget tartozik, melyek közül a Szent Katalin és Szent András-sziget a legnagyobbak és legnevezetesebbek.

1916.11.02-án 03.00 kor két torpedótalálatot kapott a tat jobboldalán, de egyik sem robbant fel.[1514]

1917.
Ettől kezdve kadétok kiképzőhajója lett.

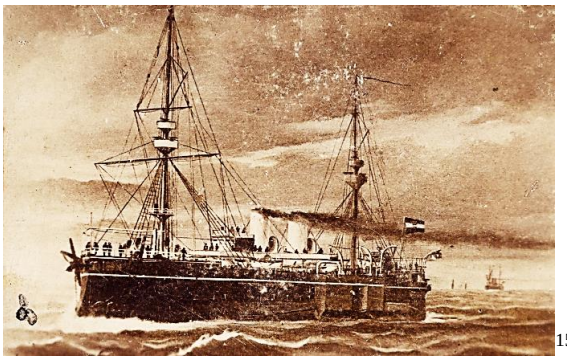
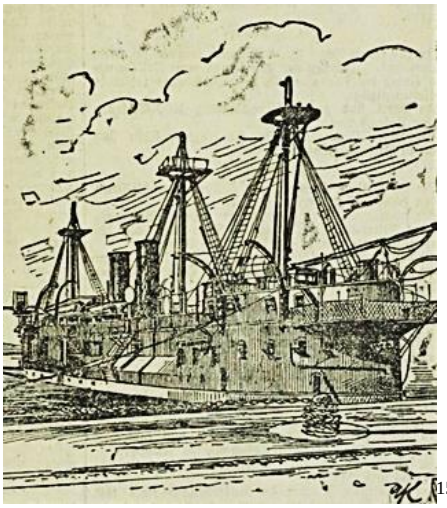


SMS Mars kiképzőhajó[1515]

1918.
Lakóhajóvá minősítették át.

1920.
Lebontották Olaszországban.

[1512] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[1513] https://forum-marinearchiv.de/smf/index.php?topic=17075.0
Linzer Volksblatt, April 1914-04-12
[1514] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1515] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/276/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~119/SMS-Mars-ex-SMS-Tegetthoff-az-osztrak-magyar-haditengereszet-kikepzohajoja-furdozo-tenger~II1411540

 [1516]  [1517]

Parancsnoka:
1884-1885 báró Hermann von Spaun sorhajókapitány, későbbi tengerészeti főparancsnok[1518]

1889 Treuenwarti Seemann Károly sorhajókapitány aki ellentengernaggyá 1892-ben lett.[1519]

1895 Sachs Mór sorhajókapitány[1520]
1895 Speißler v. Oltramar [1521]
1896-ban Anton Haus (utóbb nagyadmirális) a hajó tisztje volt.[1522]
1900 wellstaedti Beck Gyula [1523]
1900. C. Julius Bendler von Wellstädt [1524]

Admirálisok:
1884 Monfroni ellentengernagy
1896 Spaun admirális

[1516] https://muzeumantikvarium.hu/item/-55-5515
[1517] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1906-03-08
[1518] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 24. kötet (Budapest,1898)
[1519] Vasárnapi Ujság –1895-12-15 / 50. szám
[1520] Vasárnapi Ujság –1895-12-15 / 50. szám
[1521] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1895-05-12
[1522] Cetinjer Zeitung, Januar-Juni 1917-02-11
[1523] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-27 / 177. szám
[1524] Grazer Tagblatt, Juli 1900-07-11

Kronprinz Erzherzog Rudolf toronyhajó 1887

SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf barbette kos toronyhajó partvédő hajó

(utóbb, 1921-től Kumbor)[1525]
Az SMS (vagy S.M.S.) betűk jelentése „Seiner Majestät Schiff", azaz „Őfelsége Hajó" (HMS).
Testvérhajója nincs, de az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-t annak tartották.

Vízkiszorítása: 6829 vagy 6939 metrikus tonna, 6721 t vagy 6867 t hosszú tonna. **Vízkiszorítása feltöltve**: 7315,10 metrikus tonna, 7432,48 tonna vagy 7512 hosszú tonna

Hosszúsága: 97,6 m (320 láb 3 hüvelyk)
Hosszúsága a merőlegesek között: 90,26 m (296 láb 2 hüvelyk)
Szélessége: 19,26 (19,30 m) (63 láb 3 hüvelyk)
Merülése: 7,4 - 8,2 m (24 láb 3 hüvelyk)[1526]
Merülése elől 6,78 m,
Merülése hátul 7,92 m[1527]
A hajó keresztirányú metacentrikus magassága teljes terhelés mellett 2,24 m (7 láb 4 hüvelyk) volt.

Hajtóműve: 10 db tűzcsöves kazán, ami 30 tűztérrel rendelkezik, 4 hajórekeszbe elhelyezve.
Az üzemi gőzt 10 db (4260 mm átmérőjű és 3042 mm hosszú) hengeres kazán szolgáltatta. 1780 m² teljes fűtőfelülettel és 62 m² rostélyfelülettel óránként 50 tonna víz párologtatható el.
A négyzetcentiméterenként 5 kilogramm üzemgőz nyomás.
Eduard Mollier tervezte és az építést Josef Prüdner v. Dambach vezette.[1528]
2 db álló kéthengeres háromszoros expanziós gőzgép, két hajórekeszbe elhelyezve.
Gyártotta: Stabilimento Tecnico Triestino
A dugattyúk az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie esetén, percenként 150-et „fordulnak"[1529].
Akárcsak az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie fedélzetén, a két hajómotor két vízzáró rekeszben, de a kazánrendszerek négyben kaptak helyet.[1530]
Nagynyomású henger átmérője: 1450 mm
Alacsony nyomású henger átmérője: 2540 mm
Lökethossz minden dugattyúhoz: 1150 mm
2 db kémény
Acél tengely átmérő: 406 mm
2 db négyszárnyú bronz hajócsavar, amelyek átmérője 5490 mm (18 láb),
80 fordulat/perc, max. fordulatszám mesterséges huzat segítségével 90/perc
1 db kormánylapát
Nem rendelkezett vitorlázattal.
Segédegységként külön gőzgépek álltak rendelkezésre a teljes hajószolgálathoz:
Gépszerviznél: 20
Tüzérségi szolgálatnál: 7
Elektromos világításhoz: 3
Hajószolgálat esetén: 7

[1525] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók Típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984.
[1526] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
[1527] https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
[1528] Linzer Tages-Post, Juli 1887-07-03
[1529] Klagenfurter Zeitung, April 1887-04-16
[1530] https://de.wikipedia.org/wiki/Kronprinz_Erzherzog_Rudolf

3 db Gramme és Edison elektromos generátor (dinamó gép, amiket 3 db gőzgép működtet) a belső világítás és 1 db a reflektorok üzemeltetéséhez.
A hajón 300 izzó van, melyek fénye 8-16 gyertya erejű. A külső világítást négy ívlámpa végzi s mindegyik 40,000 gyertyafénynyel ragyog, ha együvé vezetik a villámfolyamot, 80,000 gyertyafénynyel vetekedő világosságot terjeszthet a fedélzeten lévő ívlámpa, mely öt kilométernyire áraszthat el a tengeren nappali világosságot.[1531]
A hajó az éjszakai jelzéseket elektronikus úton is közvetíti, Sellner-féle rendszer villamos jelző lámpákkal.

Teljesítménye: 6426 LE (4725 kW – 4500 kW)
Maximális teljesítmény: 7500 LE (5600 kW)

Hatótáv: 2600 tengeri mérföld / 10 csomó

Sebessége: 15,72 cs (28,8 km/h)
Max. sebessége: 16 cs (30 km/h)[1532]

Üzemanyaga: 536 t – 580 t szén

Személyzete: 10 tiszt és 450 tengerész

Páncélzata:
vízvonalon az övpáncél 62- 222 - 305 mm
(A legvastagabb a hajó közepénél, ahol a lőszerraktárak és a gépteret. Az övpáncél a lövegtornyok kötött volt. A hajó orra és hátulja csak 62 mm-es (2,4 hüvelyk) védelmet kapott.)
fedélzeten 50 - 68 mm
belső páncélfedélzet: 95 mm (3,7 hüvelyk)
válaszfal 203 - 242 mm (Ezek zárták mindkét oldalról a páncélozott fellegvárat.)
(A 242 mm-es (9,5 hüvelyk) keresztirányú válaszfalakkal ellátva előre és 203 mm-el ellátva hátul, ami alkotta a páncélozott fellegvárat.)
lövegtorony (Barbettek) 254 mm (10 hüvelyk)
lőszerraktárak 305 mm
A Rudolf-ot és a Stephanie-t vasból és acélból készült "összetett" lemezekkel páncélozták, amelyeket farétegre helyeztek, hogy növeljék a rugalmasságot. Az összetett páncélját a német Dillinger Hütte cég gyártotta.

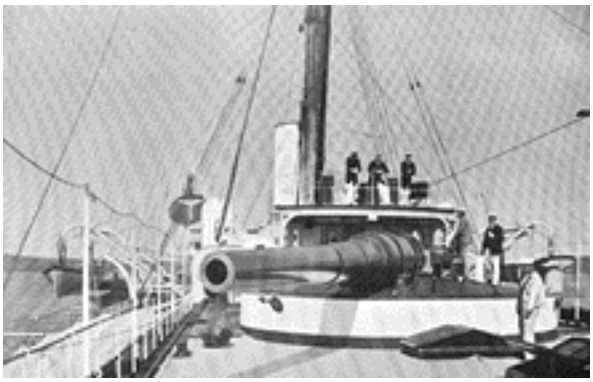
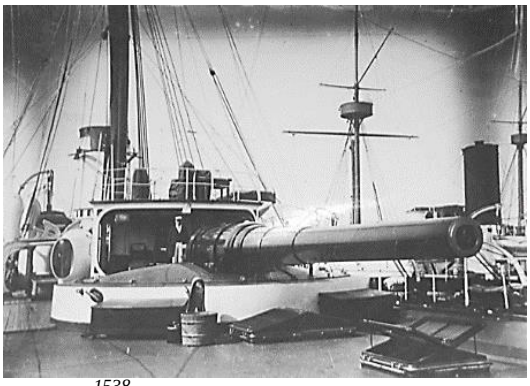
A páncélt a lehető legtakarékosabban választották ki, stratégiai megfontolások alapján. Csak a citadella helyiségét védték 305 mm-es összetett páncéllemezekkel. Ebből emelkedett ki a három torony, melynek elején két főágyú, hátul egy főágyú helye volt.
A fegyverműködéshez szükséges összes hidraulikus berendezést maximális páncélzat védte.
A páncélozott rekeszt követően egy 69 mm vastag, ívelt páncélozott fedélzet húzódott a hajó teljes hosszában a vízvonal alatt, az orrnál a kos sarkantyújáig.
Az ellenséges lövedékek által okozott károk miatti víz behatolás elhárítása érdekében a páncélozott fedélzet fölé és a páncélozatlan hajófalak mentén 1 m vastag, parafával töltött cellák övet helyeztek el, amely egészen a középső fedélzetig ért. A parafa súlya a Rudolf-on 90 tonna (1629 centner). [1533]

A hajó, az akkori technikához képest, erős szivattyút kapott, ami 2032 tonna vizet tudott eltávolítani a hajóbból. Ez a hajó teljes vízkiszorításának közel az egyharmadát jelenti.
Elkészültekor pozitív újításként kiemelték a „világos és jól szellőző szobákat a személyzet és a tisztek számára. A szellőzést, két egymástól független ventilátor biztosítja. Akárcsak az SMS Kronprinzessin

[1531] Budapesti Hírlap, 8. évfolyam, 1888-11-29 / 330. szám
[1532] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
[1533] Grazer Volksblatt, April 1887-04-16

Stephanie főhercegnő fedélzetén, a hajó két motorja két külön vízzáró rekeszben lett elhelyezve, a kazánrendszere pedig négyben külön vízzáró rekeszbe került.[1534]
Kettős hajótestű, 12 hüvelykes acélpáncélzattal és kiterjedt vízhatlan rekeszekkel rendelkezik.
A hajótestet keresztirányú és hosszanti acélvázakkal építették, amelyekre a külső acél hajótest bevonatot szegecseltek. A hajótestet felosztották vízzáró rekeszekkel, és dupla hajófenékkel épült. Kifejezett kos orra volt, ami a korabeli nagyhajók közös jellemzője. A hajó vízszintes fedélzetű volt (nem tagolt felépítményekkel), és egy nagy elülső irányítótornyot kapott, a tején a parancsnoki híddal. Hátul volt egy kisebb másodlagos irányítótornya.[1535]

Fegyverzete:
3 db 30,5 cm (12 hüvelyk) Krupp C 80 típusú MRK L/35 ágyúcső, Armstrong Mitchell Co. lövegbölcső
A lövegeket, forgatható, nyitott, un. barbetta tornyokban helyezték el. A torony felülről nyitott, így a löveg szabadon áll, de erős perempáncél veszi körül a löveget. Ez a hajó kapta meg a Monarchiában az első (szerintem második) 30,5 cm-es lövegeket. Két lövegtorony előre nézett, a hajó jobb és bal oldalán egy-egy, míg a harmadik hátrafelé nézett a középvonalon. A hátsó löveg egy fedélzettel magasabban volt az első lövegtornyokhoz képest.
Hosszúságuk 10.7 méter
A fegyvercső súlya: 48,5 t. (492.5 méter mázsa, a talpé keretestől együtt 164 m mázsa)
Acélgránát súlya: 455 kg (990 font) (Lövedékének (aczélgránát) súlya a benfoglalt 16.2 kg. robbantó szerrel együtt 471 kg., a hozzávaló barna hasáblőpor-töltényé pedig 140 kg.)
A lövegcső tengelyének magassága a víz felett: 6,3 m.
A lőportöltet tömege: 141 kg (310 font) "barna prizmás lőpor"(feltehetően nitrocellulóz)
A golyó kezdeti sebessége: 530 m/s (1700 láb/s) (máshol 535 m/s)
Leghosszabb hatótáv: 16 km
Lövési távolság 15°-os magasságban: 9,3 km[1536]
Az első lövegek forgása 180°, míg a hátsó lövegé 270°.
Páncéltörő képessége 6500 méteren képes 70 cm (700 mm), vastagságú hengerelt vaspánczélt áttörni.
A lövegeket hidraulika mozgatta és a töltést is hidraulika segítette.
A tűzgyorsaság viszonylag lassú, percenként 2 lövés.[1537]
Lőszerkészlet csövenként 40 db, azaz, összesen 120 db, ami igen kevés.
A fegyverek elrendezése hasonló a korabeli francia hajókhoz. Ezt a különleges méretű fegyvert a brit (Majestic-osztály), az amerikai (USS Texas és Iowa) és az orosz (Chesma-osztály, Georgy Pobedonosets-osztály, Navarin) flottánál használták, így az osztrákok jó társaságban voltak.
Az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie 1889 júliusában szintén ilyen lövegeket kapott.



A hajó hátsó lövegtornya[1538]

[1534] https://de.wikipedia.org/wiki/Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
[1535] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
Linzer Tages-Post, Juli 1887-07-03
[1536] https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
[1537] Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám
[1538] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-kronprinz-erzherzog-rudolf/

A fő lövegek elhelyezése azt a célt szolgálta, hogy kosolásos támadás esetén, az ellenfél hajóját minél erősebb tűz alatt tudja tartani. A lövegek lőtávolságának drasztikus növekedése és a gyorstüzelő ágyúk megjelenése, a kosolásos harcmodort lényegében ellehetetlenítette.
Hidraulikus lőszerliftek. A fő lövegtornyok hidraulikus mozgását 2 db 50 atmoszférás gőzszivattyú áll rendelkezésre. Ezek mozgatják a lőszerlifteket is.
Egy 305 centiméter ür átméretű, hosszú Kruppféle aczélágyúnak költsége, hozzá számítva az Armstrong angol czég által szállított és hidraulikus nyomásra berendezett talpat, 187,540 frt.[1539]
6 db 12 cm (4,7 hüvelyk, 12 fontos) L/35 gyorstüzelő „vasbronz" Krupp ágyú
A pisztoly tengelyének magassága a víz felett: 4,4 m. Ezen lövegek kazamatákba kerültek a hajó két oldalára.
Golyósúly: 26 kg (57 font)
Porterhelés: 15 kg (33 font)
Robbanótöltet: 1,4 kg
A golyó kezdeti sebessége: 610 m/s
Leghosszabb hatótáv: 12 km
Össz lőszerkészlet ebből a méretből 256 db
(Később ezt lecserélték 6 db 120 mm/L35 QF (gyorstüzelő) Krupp lövegre.)

2 db 7 cm L/15 Uchatius ágyú

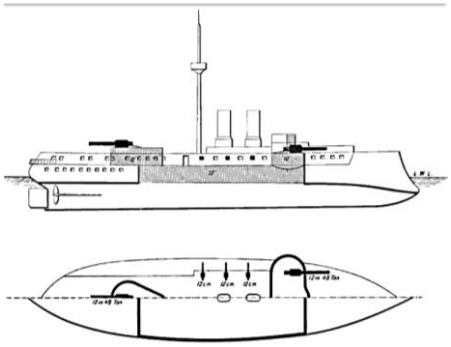
Fegyverzetgyarapodás 1905-ig (1897-ben a tüzérsége már rajta volt, nem tudni, mikor kapta a torpedóit.):
7 db (máshol 5 db) 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 SFK Skoda gyorstüzelő ágyú a torpedónaszádok ellen.
2 db 4,7 cm L/33 Hotchkiss gyorstüzelő ágyú csónak- és partraszálláshoz
Összes 4,7 cm-es lőszerkészlete 1770 db
(Később cserélve 2 db 6,6 cm-es L/15 Hotchkiss gyorstüzelő ágyúra.)
2 db 3,7 cm (1,5 hüvelyk) SFK Skoda L/44-es gyorstüzelő ágyú a torpedónaszádok ellen.
Lőszerkészlet 780 db
4 db 40 cm (15,7 hüvelyk) torpedócső, kettő elől és kettő hátul.
Torpedókészlet 14 db
Egy árboca volt, aminek tövéhez 2 db gyorstüzelő ágyút helyeztek el.

Csónakjai:
1 db előosztályú gőz bárka
1 db másodosztályú gőz bárka
1 db elsőosztályú vitorlás bárka
1 db elsőosztályú Pinasse
2 db elsőosztályú nagy csónak vitorlával
2 db másodosztályú nagy csónak vitorlával
1 db első osztályú mentőcsónak
1 db másodosztályú Gigg
2 db 6 evezős Jollbort
1 db 2 evezős Jolle
2 db tisztító ladik[1540]

Épült: Tengerészeti Szertár (Arzenál) Pola
Tervezés kezdete: 1881 (Az SMS Salamander leváltására tervezték, Friedrich von Pöck admirális kezdeményezésére.[1541])
Tervezték: Viktor Lollok és Josef Kuchinka (Kučika) tengerészeti mérnökök tervezték. A tervezésben Moriz Soyka is részt vehetett. Építésvezető Heinrich Margutti hajóépítő mérnök.
Gépészmérnöki és üzemeltetési vezető mérnök Josef Prücner von Dambach.

[1539] Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám
[1540] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[1541] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf

Építés kezdete: 1884.01.25.
Vízrebocsátás: 1887.07.06.
Próbautak kezdete: 1889.09.20.
Hadrendbe állt: 1890.06.30.
Építési költsége: 10 885 140 korona ami 5,44 millió forint.



A hajó vonalrajza[1542]

A Monarchia hadiflottája, igen sokáig a Lissai csata győztes hajóira alapult.
Az első és egyetlen osztrák, majd később osztrák-magyar sorhajó volt a kétfedélzetes "Kaiser" kombinált vitorlával és gőzhajtással, 1855-től 1862-ig Polában építettek. Ezt követte a "páncélos fregattok", avagy kazamatahajók sora Triesztben. Ezek a "Drache" és "Salamander", a "Kaiser Max", "Prinz Eugen" és "Juan de Austria", "Erzherzog Ferdinand Max" és "Habsburg", amelyek mind részt vettek az 1866-os Lissa-i csatában.

1867-től 1881-ig három központi kazamata csatahajót építettek, "Lissa", "Erzherzog Albrecht" " és "Tegetthoff". A régebbi hajók egy részét hivatalosan "modernizálták", és egészen a XIX. század végéig álltak szolgálatban.

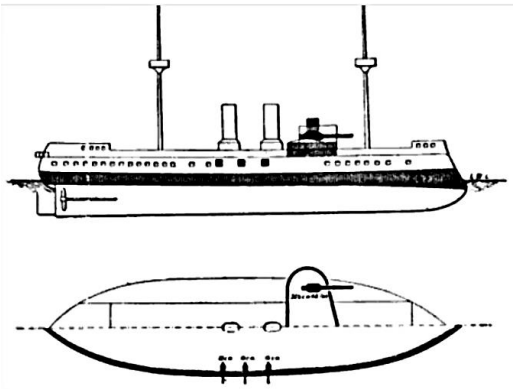
A régi "sorhajó" "Kaiser"-t átépítették. A hajótest felső részét újjáépítették vasból, és a hajó szolgálatban és tartalékban maradt az I. világháború végéig. 1902-től 1918-ig, meghajtás nélkül, „Bellona” néven. [1543]

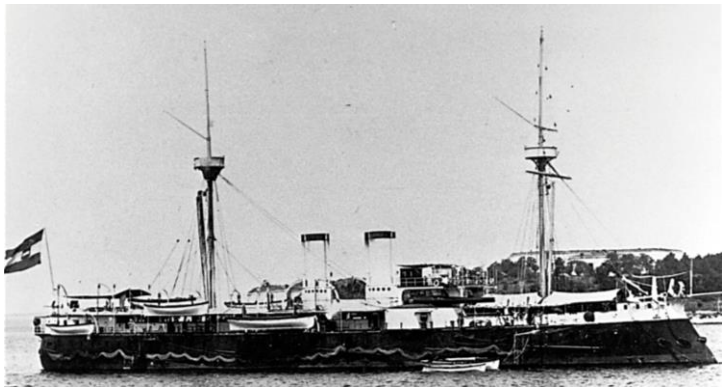
A Monarchia első vagy második toronypáncélos hajója az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, amely három forgatható tornyú hadihajója.[1544] Előzménye az 1875-79 között épült francia Victorieuse és a Diguesclin, Amiral Duperré.
Kisebb változata volt a két lövegtoronnyal felszerelt és Triesztben (Stabilimento tecnico triestino (STT)) épült **SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie**. Ennek azonban erősebb volt a motorja, valamivel könnyebb felépítésű volt, ezért nagyobb sebességet ért el. Ez 4995 tonna, 280 láb hosszú, 2x30,5 cm löveg, 2 árboc. Másodlagos fegyverzete viszont erősebb volt az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf- nál.

Mindkét hajó törzse viszonylag rövid volt, de a hajótest formája is különbözött: A "Rudolf" vízszintes fedélzetű volt, míg a "Stephanie" pedig magasabb felépítésű volt, és a másodlagos tüzérsége pedig egy fedélzettel lejjebb került, mint a nagyobb hajón. Két tornyot előre, a hajók oldalára szereltek fel, a harmadikat pedig (csak a "Rudolf"-on) a hátsó részen helyezték el.
Az SMS Kronprinzessin Stefanie hajótestének középső részét bemélyítették, hogy lehetővé tegyék a tüzérség számára a hajó vége feletti tüzelést. A hajókon az összekötő torony tetején nyitott híd volt; és mindkét hajónak két kéménye volt. A Rudolf-on a kos még kifejezettebb volt, és a hajókat két hajócsavarral és egy kormánnyal építették.

[1542] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf#/media/File:SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf_line_drawing.jpg
[1543] https://www.researchgate.net/publication/281379600_Turreted_ironclads_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf_and_Kronprinzessin_Stefanie
[1544] https://www.researchgate.net/publication/281379600_Turreted_ironclads_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf_and_Kronprinzessin_Stefanie

A Stefanie két háromhengeres, összetett gőz dugattyús motorral rendelkezett, amelyek teljesítménye 8000 lóerő (jelzett lóerő) vagy 5882 kW volt, és elérte a 17 csomós (kts) maximális sebességet. A Stefanie övpáncélja mindössze 229 mm-es de a teljes hosszát lefedte a hajónak. A tornyot 225 mm-es páncél védte, a 283 mm-es páncélozott fedélzetű barbettek, a fedélzet pedig csak 25 mm-es. Így az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf volt a jobban páncélozva. "Stefanie"-nak csak két 305 mm/L35 Krupp C 80 ágyúja és hat másodlagos 150 mm/L34 kaliberű Krupp C 86 lövege volt.
A torpedóelhárító csónak ütegében több löveg volt, mint féltestvérén, hét 47 mm/L44 QF ágyúból, két 47 mm/L33 QF ágyúból, két 37 mm/L44 QF lövegből és két 66 mm-es leszállóágyúból állt. Mindkét árbocán két egy-egy ágyút helyeztek el. A torpedócsövek elrendezése és száma ugyan az volt, mint a "Rudolf-on". A Stefanie legénysége 430 főből állt.
(Azért írok az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-ről is, mert a szakirodalom a Rudolf-ot és a Stephanie-t gyakran testvérhajónak írja, noha nem voltak azok.) Szinte mindig együtt hajózott a két toronypáncélos. A Stefanie páncéljának a súlya 890 tonna.[1545]
Csónakjai: 1 db első osztályú gőzbárka, 1 db harmad osztályú gőzbárka, 1 db másod osztályú vitorlás bárka, 1 db másod osztályú Pinasse, 1 db első osztályú vitorlás csónak, 2 db másod osztályú vitorlás csónak, 1 db első osztályú mentőcsónak, 1 db másod osztályú Gigg, 2 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 2 db tisztító ladik.[1546]





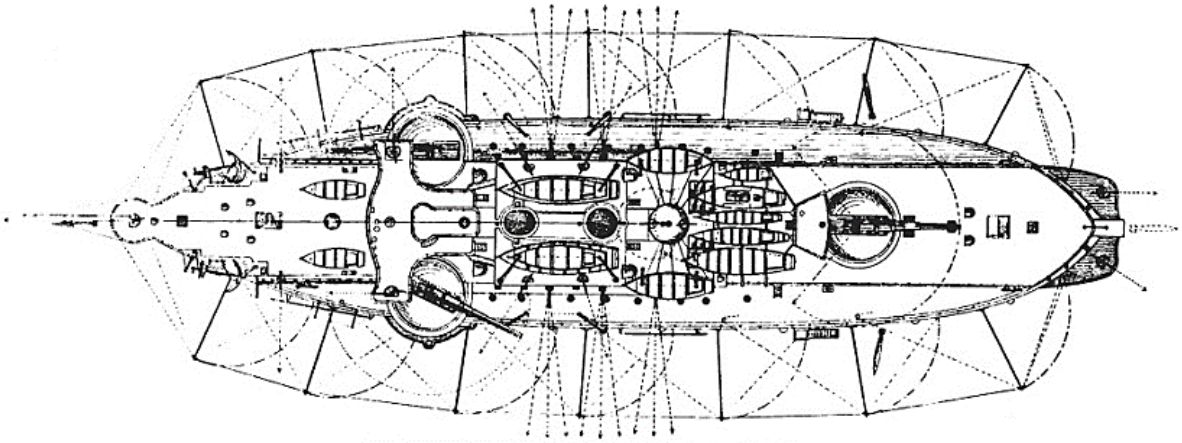
Elkísérte az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf-ot a Kieli útra, illetve a Kolumbusz ünnepségre és ott volt Kréta vizein is a nemzetközi flottában.

Nyitott, barbette tornyot kapott még az SMS Franz Josef I. cirkáló és az SMS Maria Theresia páncélos cirkáló. A barbetta tornyok később elavultak, és ezért már csak zárt tornyú hajókat építettek.

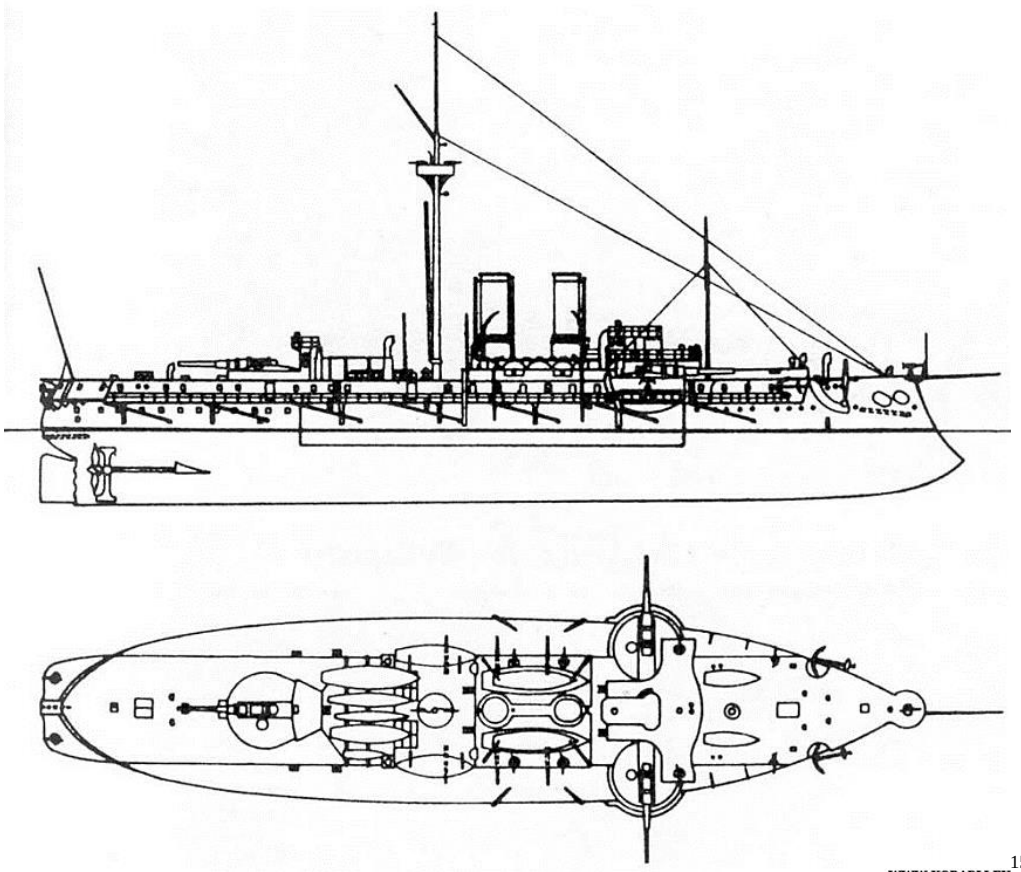
Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie hajók költsége együttesen arra kényszerítené az osztrák haditengerészetet, hogy felfüggesszék a csatahajók építését, 1892 májusáig, mikor megrendelték az 5785 tonnás Monarch osztályú SMS Budapest partvédelmi hadihajót.

[1545] Klagenfurter Zeitung, April 1887-04-16
[1546] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

A SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie építését pedig olyan „takarékosan” finanszírozták, hogy elkészültük több mint hat évig tartott.
Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf az osztrák flotta legerősebben felfegyverzett és legpáncélozottabb hajója lett egy évtizeden át, és széles körben használták zászlóshajónak.

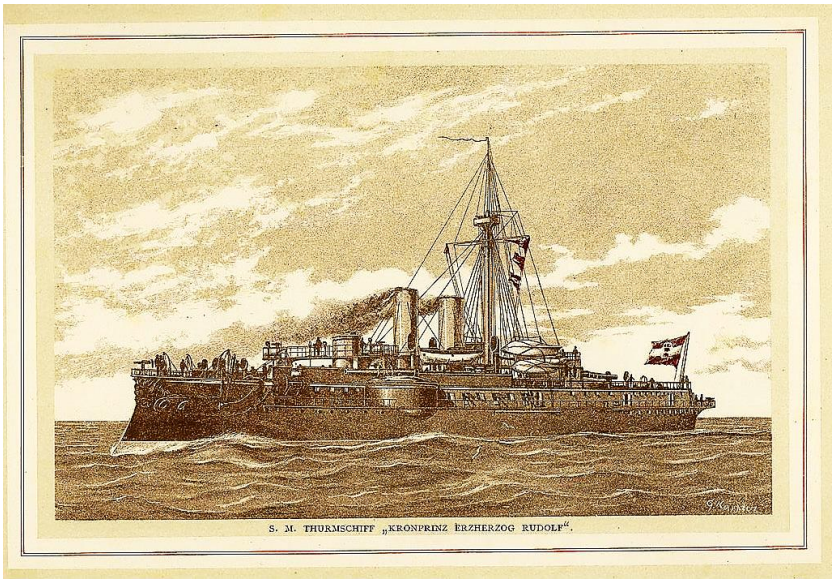


Armierungsplan S. M. Schiffes »Kronprinz Erzherzog Rudolf«.



WWW.KORABLI.EU[1547]

[1547] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-kronprinz-erzherzog-rudolf/



Gustav Kappler rajza a hajóról Triesztben[1548]

1883.

„A hadügyminiszter rendeletére intézkedés történt, hogy a „Kronprinz Erzherzog Rudolf" páncélos kaszamáta-hajó építése az eredetileg kitűzött határidő előtt befejeztessék."[1549] Ezek szerint, nem volt sajtónyilvános, hogy toronypáncélos épül és nem kazamatahajó.

A kikötőben épülő „Kronprinz Erzherzog Rudolf" kazemat-hajó építése Bácsból jött utasítás folytán nagyobb erélylyel folyik. Az új hajó a régi SMS Salamander páncélos fregatt helyét fogja pótolni a hajóhadban.[1550]

1884.

Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel. »Salamander« vértes fregát pótlására szolgáló »Kronprinz Erzherzog Rudolf« nevű csatahajó (toronyhajó) 193 000 Frt.[1551]

„A magyar delegáczió tengerészeti albizottságának egy határozata. Azon jelentésben, melyet a tengerészeti albizottság a delegácziónak beterjesztett a IV. czim c alczime (hajóépítések, gépek és kazánok) tételénél érdekes határozat foglaltatik, melyet a következőkben részletesem _____ szolgáló „Kronprinz Erzherzog Rudolf" nevű csatahajó (toronyhajó) építésének folytatására negyedik részlet gyanánt 1885-re javaslatba hozatik 193.000 frt. A tengerészeti igazgatóság ezen tétel indokolásánál behatóan fejtegeti annak szükségét, hogy az eredetileg 5500 tonna belterjedelmű hajó helyébe egy 68000 tonnás hajó építtessék. Hasonlóképen az eredetileg 5 ezer 500 lőerőre tervelt gép helyébe egy 6500 lóerejű gép alkalmazását javasolja és végre a már megszavazott két 30,5 cm. ágyún kívül egy harmadik ágyú beszerzését indítványozza. Mindezen újítások indokolásául az Alexandria ágyúztatása alkalmával szerzett tapasztalatokra utal. Az albizottság elismeri ugyan, hogy az idézett indokolás és még inkább a tengerészeti igazgatás képviselője részéről a tárgyban az albizottságnak adott szóbeli felvilágosítások meggyőzték arról, hogy ezen vértes hajó építésénél az eredeti tervek megváltoztatása szükségessé vált. Azonban tény az, hogy a hajóterveknek megválasztása már 1882. év végével eszközöltetett, sőt valószínű, hogy magának a hajó építésének ezen új tervek alapján való folytatása a múlt év folyamán már foganatba vétetett, anélkül, hogy erről a múlt évi országos bizottságnak jelentés tétetett volna. Az ilyen eljárás az albizottság nézete szerint az országos bizottság budget megszavazási és ellenőrzési jogával ellentétben áll. Hogy tehát jövőre hasonló esetek ismétlésének eleje vézessék, az albizottság a 1. országos bizottságnak a következő határozathozatalát ajánlja. Határozat. Mindazon esetekben, melyekben egy több éven át részletfizetések mellett eszközlendő építkezés tervezetében oly jelentékenyebb újítások czéloztatnak, melyek a az eredetileg megállapított összköltség-előirányzat

[1548] https://de.wikipedia.org/wiki/Kronprinz_Erzherzog_Rudolf#/media/Datei:Schiff_sms_kronprinz_erzh_rudolf.JPG
Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1887-07-07
[1549] Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-11-30 / 330. szám
[1550] Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-11-30 / 330. szám
[1551] Budapesti Közlöny, 18. évfolyam, 1884-11-30 / 278. szám

nagyobb mérvű megváltoztatását eredményeznék, az új terv és költségelőirányzat a legközelebbi részösszeg kikérése alkalmával előzetesen alkotmányos tárgyalás végett beterjesztendő. Azon kivételes esetekben pedig, melyekben fontos indokok a már megkezdett építésnek egy időre való megszakítását meg nem engedik, az utólagos jóváhagyás az új terv és költségelőirányzat beterjesztése mellett a legközelebbi országos bizottságtól kérendő ki. Ezen eljárástól való eltérésnek csak azon esetben van helye, hogy ha az építkezésre nézve az országos bizottságnak 1878. évi június 6-án a póthitelek kikérése és a túlkiadások tárgyában hozott határozata alkalmazható. Ezen határozat az albizottság véleménye szerint a birodalmi tanács közösügyi bizottságával hozzájárulás végett közlendő volna. Azon feltevésben, hogy a hadügyi kormányzat a fenti határozat értelmében, a „Kronprinz Erzherzog Rudolf" új terv és költségelőirányzatát a legközelebbi országos bizottságnak be fogja terjeszteni: a) a hajótest átépítésének folytatására 100,000 frt, b) a gépre 6-ik részlet gyanánt 93,000 forint, összesen 193,000 forint megszavazása ajánltatik."[1552]

1885.
Alczim. Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel. »Salamander« vértes-fregát pótlására szolgáló »Kronprinz Erzherzog Rudolf« nevű csatahajó (toronyhajó) 419 500 Frt.[1553]

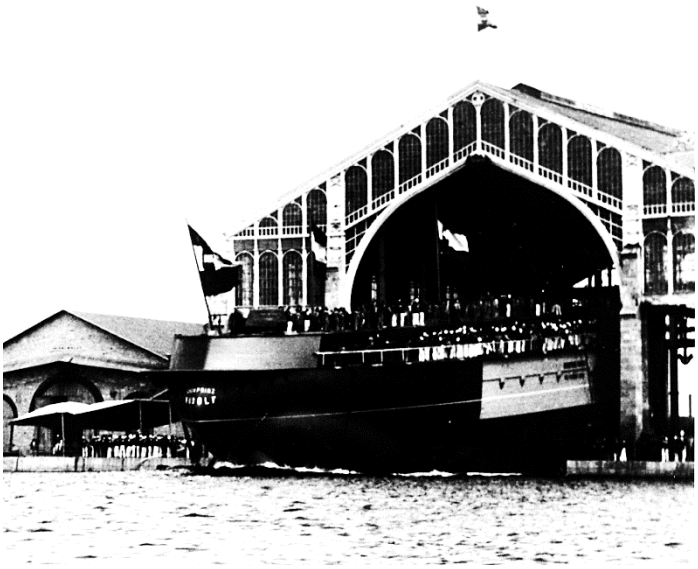
1886.
Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel. »Salamander« vértes-fregát pótlására szolgáló »Kronprinz Erzherzog Rudolf« nevű csatahajó (toronyhajó) 584 500 Frt.[1554]

„A »Kronprinz Erzherzog Rudolf« nevű csatahajóra (toronyhajó) fölvett 165.000 frtnyi többszükséglet az által igazoltatik, hogy a hajót a vízrebocsátásra megállapított és többé el nem napolható időszakig (legkésőbb 1887. június) nemcsak a vértezet azon részével kell ellátni, mely mindenesetre a szárazföldön alkalmazandó, hanem még az év folyamában a vértezés azon további részeit is be kell szerezni, melyekkel a vízrebocsátás után a hajótestnek a nehéz gép alkatrészek által előidézett folyton növekedő süllyedéséhez képest a hajó oldalai okvetlenül ellátandók. A vízrebocsátás már kétszer elnapolt határideje tovább már nem halasztható, a trieszti Stabilimento tecnico-val a hajó jelenleg már majdnem kész gépeit illetőleg kötött szerződési kötelezettségek értelmében, valamint tekintettel ezen már 1882 óta épülőfélben lévő gép jó állapotban tartására. Ez okból a gép minél előbb való elhelyezése a hajón múlhatatlanul szükséges. Ezen a közös államháztartás 1882. évre szóló előirányzata feletti, legfelsőbb szentesítést nyert bizottsági határozatok folytán engedélyezett csatahajóra eddigelé igénybe vett s ezentúl még igénybe veendő pénzösszegek a következők : Előirányozva volt eredetileg 3.930.000 frt, eddig igénybe vétetett 2.734.000 frt, igénybe veendő még 1.197.000 frt, jövő évre előbb. 584.500 frt."[1555]

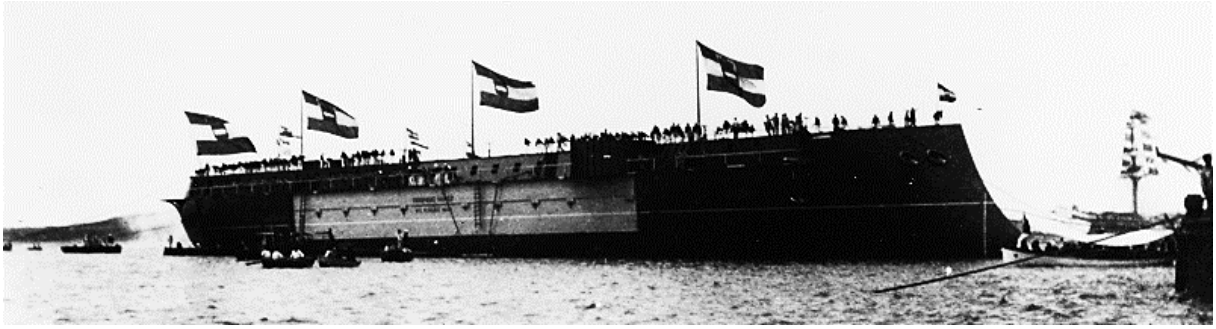
1887.
1887.07.02-re tervezték a vízrebocsátást.[1556]
1887.07.03-i hír: A „Kronprinz Rudolf" nevű tornyoshajó, melynek építési költségeit három évvel ezelőtt szavazta meg a delegáció, jóformán készen áll Pola mellett az Olajfák szigetén. Három évig készült az osztrák-magyar hajóhadnak ez az újabb büszkesége, három évig fúrt, faragott a sok acéllemezen, bordán és fán ezernyi munkás kéz, míg végre most míniummal befestve, ott veresült az óriási hajótest az üvegtetejű hajószin alatt. A hajó orra, mely a part felé áll, még 10 méternyire néz ki a szin óriási kapuján, fara pedig szintén messzire nyúlik ki a két ikercsavarral a szín alól. A hajót egy külön e célra készített óriási szerkezettel bocsátják vízre.[1557]

Az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie vízrebocsátása 1887.04.16-én volt.[1558] Az építés kezdete 1883.[1559] A vértezet beszerzésére 65.000 forintot ennél a hajónál.

[1552] Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-11-15 / 264. szám
[1553] Budapesti Közlöny, 19. évfolyam, 1885-11-26 / 271. szám
[1554] Budapesti Közlöny, 20. évfolyam, 1886-12-12 / 284. szám
[1555] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-05 / 1503. szám
[1556] Fővárosi Lapok, 24. évfolyam, 1887-06-09 / 157. szám
[1557] Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-07-03 / 182. szám
[1558] Nemzet, 6. évfolyam, 1887-04-16 / 1662. szám
[1559] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-06-09 / 2076. szám



A hajó vízre bocsátása a Pola-ban 1887. július 6-án



A hajó vízre bocsátása a Pola-ban 1887. július 6-án

A vízrebocsátásánál jelen volt I. Ferenc József császár és király.[1560]

„A »Rudolf trónörökös« toronyhajó. Az új toronyhajó, a »Rudolf trónörökös«, vízrebocsátása tudvalevőleg július 6-án megy végbe Pólában, a király ő felsége és a királynét képviselő Mária Terézia főhercegasszony kíséretében. A hajót a pólai arzenálban építék, Soyka Móric hajómérnök tervei szerint. A legújabb építészeti elvek és javítások szerint készült hajó kitűnően van védve az elmerülés ellen, ha mindjárt több léket kap is. A hajó az úgy nevezett kettős toronyhajók közé tartozik s a legerősebb páncéllal a gép meg az ágyuk vannak körülfogva. A két ágyútornyot 305 milliméter vastag Compoud-páncél védi. A falakat a víz alatt 69 milliméter acéllemez védi s az oldalpáncélok mögött még egy méternyi paraffa-öv szolgál az ellenséges lövegek felfogására. A szivattyúgép óránként 2000 tonna betódult vizet távolíthat el. A hajó hossza 94,4 méter, legnagyobb szélessége 19,2 méter. Van 22 ágyúja, köztük három olyan, mely 455 kilogramm nehéz lövegeit 16 kilométerre vetheti és elegendő torpedója. 153 villamos lámpa szolgál világítással. A gép 7500 lóerejű s a hajó óránként 16 tengeri mértföldet tehet.”[1561]

„Pola, jul. 6. A Rudolf trónörökös nevét viselő új toronyhajó vízrebocsátása alkalmából Sterneck báró, a tengerészet parancsnoka, beszédet intézett ő felségéhez, melyben a tengerészet tagjainak változhatlan hűségének érzelmeit tolmácsolván, kiemelte, hogy mindnyáját csak az az eszme hatja át, hogy a legtöbb sikerrel alkalmazzák a fegyvert, melyet ő felsége a tengerészetre bízott. „A ma vízrebocsátott hajó a dicsőségesen uralkodó fejedelmi ház alapitó ősére emlékeztet. Adja az ég, hogy az öröklött fény és nagyság, melyek uralkodó házunk dicsőségét hirdetik, e hajó lobogóját is kísérjék és azt „nec pluribus

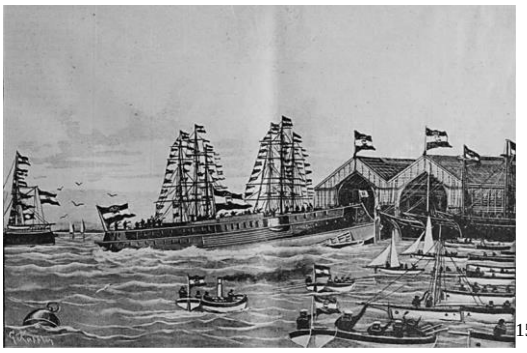
[1560] https://en.vijesti.me/news-b/society/715966/the-largest-warship-of-the-Kingdom-of-Shs-was-named-after-the-place-on-the-side-where-Crown-Prince-Rudolph-became-a-custodian

[1561] Fővárosi Lapok, 24. évfolyam, 1887-06-26 / 174. szám

impar“ mindig győzelemre vezessék.“ Ő felsége erre következőleg válaszolt: „Őszinte örömmel töltenek el az imént hallott szavak, mert azokban a hazaszeretet és áldozatkészség ama nemes szelleme nyilatkozik, mely jeles haditengerészetemet mindenkoron lelkesítette és fényes dicsőséges tettekben látható kifejezést nyert. Mint mindig, most is örömmteli szívvel időztem önök körében, hol a megtartott gyakorlatok alatt alkalmam volt meggyőződést szereznem a haditengerészet kitűnő kiképzéséről és harcképességéről. Ezért önnek, mint parancsnoknak, valamint tengerészetem minden tagjának teljes elismerésemet és köszönetemet fejezem ki. A mai magasztos ünnep a haditengerészetre nézve komoly jelentőséggel bír, minthogy az új toronyhajó hivatva van a monarchia tengeri hatalmát lényegesen emelni. Menjen tehát a hullámok közé, hogy ott a többi hadihajó sorában méltó helyi foglaljon el és ha Isten bölcsessége úgy rendelné, a harc percében dicsőséges lobogónknak továbbra is a győzelmet megtartsa.“
Póla, jul. 6. A király a következő kéziratot intézte Steineck b. altábornagyhoz: A Kronpinz Erzherzog Rudolf toronyhajó vizrebocsátása, mely által hajórajom tetemes erősbödést nyer, örvendetes alkalmat adott nekem arra, hogy ismét néhány napot időzhettem tengerészetem körében. Ez időzésem alatt újólag azt a megnyugtatást és meggyőződést szereztem magamnak, hogy tengerészetem mily nagy mértékben el van telve ama kötelességhi és komoly törekvéstől, hogy harcedzett kiképzését előmozdítsa és megelégedéseme, szolgál, kijelenthetnem, hogy teljes figyelem fordíttatott , tengerészet terén legutóbbi időben történt nagymérvű haladásra és ezzel összefüggésben a harci eszközök megválasztására és értékesítésére. A hajóknak gyors készenléte a szolgálatra oly rövid idő alatt, a legénységnek kiképzése, a céllövészetnél elért kedvező eredmények, hajóraj és a torpedó-flottilla gyakorlatai tanúságot tesznek az odaadó buzgalomról, melylyel magát hivatása, sokoldalú nehéz kötelességeinek az ön céltudatos parancsnoksága alatt haditengerészetem minden közege folyvást szentelt. Teljes méltánylásában az elért eredményeknek, kellemesen indítva érzem magamat önnek, a tisztikarnak és legénységnek, valamint a műszaki és kezelési személyzetnek legmelegebb elismerésemet és megelégedésemet kifejezni, meghagyván önnek, hogy ezt kellő módon közhírré tegye.
Póla, jul. 6. A gyári munkások leányai pompás bokrétát nyújtottak át a főhercegnőnek és beszédben is üdvözölték, melyben az uralkodóház iránti szeretetüknek és ő felsége a királyné iránti soha el nem múló hálájuknak adtak kifejezést. Pola, jul. 6. (A P. H. eredeti távirata.) Mária Terézia, mint a „Kronprinz Rudolf“ kettős toronyhajó keresztanyja a következő beszédet mondta: „Ő felsége, legkegyelmesebb császárnénk és királynénk nevében „Kronprinz Rudolf“ névre keresztellek. Vihar dühében, harc hevében, Isten megóvjon, megsegéljen, Ausztria lobogójára, a birodalom erős és soha le nem győzött őrére csak dicsőséget és becsületet hozz.“[1562]

Mária Terézia, mint a „Kronprinz Rudolf“ kettős toronyhajó keresztanyja a következő beszédet mondta: „Ő felsége, legkegyelmesebb császárnénk és királynénk nevében „Kronprinz Rudolf“ névre keresztellek. Vihar dühében, harc hevében, Isten megóvjon, megsegéljen, Ausztria lobogójára, a birodalom erős és soha le nem győzött őrére csak dicsőséget és becsületet hozz.“[1563]

Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel. »Salamander« vértes-fregat pótlására szolgáló »Kronprinz Erzherzog Rudolf csatahajó (toronyhajó) 450 000 Frt.[1564]


[1565]

[1562] Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-07-07 / 185. szám
[1563] Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-07-07 / 185. szám
[1564] Budapesti Közlöny, 21. évfolyam, 1887-11-30 / 273. szám
[1565] Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1887-07-07

1888.
1888.02.20-i hír: Az arzenálban legközelebb hat darab 12 centiméteres ágyút öntenek a most épülő »Kronprinz Rudolf« páncélos hajó számára ; ugyane hajó számára az esseni Krupp-féle gyárban is készül hat darab 15 centiméteres ágyú.[1566] A 15 cm-es lövegek az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie részére készültek.

A gépeinek az ára: Hajóépítések, gépek és kazánok, 213 000 Frt és még 372 000 Frt, Hydraulikus mozdonyok a 30,5 cm-es ágyúkhoz 105 000 frt. A vértezet beszerzésére 162,00 frtot.[1567]
„Ezen indokolás szerint az »Erzherzog Ferdinand Max« vértes-fregát átépítésének, »Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie« toronyhajó, megkezdése óta (1883. ind 1888-ban) költségvetésileg engedélyezett hitelekkel 2 776,540 frtnyi összegben és az 1889. évre szóló előirányzatba beállított szükséglettel 359,900 frtnyi összegben, továbbá az 1887. évre kért póthitelekkel 152,000 frtnyi és az 1888. évre kérttel 65,000 frtnyi összegben, ezen átépítésre mindössze 3.353,440 frt vétetett igénybe, mely összeg a 3.607,000 frtnyi összköltség-előirányzattal szemben még egy 253,560 frtnyi maradékot mutat fel, melyből előreláthatólag még csak egy részösszeg fog az 1890. évre szóló előirányzatba igénybevétetni. Ugyanígy a »Salamander« vértes-fregát pótlására szolgáló »Kronprinz Erzherzog Rudolf« toronyhajóra is az építés megkezdése óta 1882-től ind 1888-ig költségvetésileg engedélyezett 3.183.000 frtnyi hitelek, és az 1889 évre szóló előirányzatba beállított 372.000 frtnyi szükséglet, továbbá az 1887. évre kért 213.000 frtnyi, és az 1888. évre kért 162.000 frtnyi póthitelek, összesen 3.930,000 frt, az ezen hajóra előirányzott 3.930,000 frtnyi költségek túllépése nélkül valószínűleg elegendő lesz s így, amennyiben jelenleg előre látható, ezen hajóra egy további hitel vagy épen nem, vagy pedig egy aránylag csak csekély összegben fog kéretni.”[1568]

1888.12.20-án Polából jelentik, a „Kronprinz Rudolf“ páncélos fregatton tűz ütött ki, melyet azonban a Bellona (ex. SMS Kaiser ütegfedélzetes sorhajó) személyzetének segítségével gyorsan elfojtottak.[1569]

1889.
1889.09.20-án tette meg az első próbaútját.[1570]

Alczim: Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel. A »Salamander« vértes-fregat pótlására szolgáló »Kronprinz Erzherzog Rudolf« csatahajó (toronyhajó) 200.000 Frt. »[1571]

1890.
A Nyári hajóraj tagja és zászlóshajója.
Hajózott az Északi és a Keleti (Balti)-tengeren 1890-ben.
SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie két másik kisebb hajóval együtt (SMS Kaiser Franz Josef I. cirkáló és az SMS Tiger torpedó-hajó[1572]) 1890 egy részét a Balti- és az Északi-tengeren töltötte a német haditengerészet századaként, II. Vilmos német császár meghívására. Meglátogatták **Gibraltár**, **Portsmouth** és **Cowes** kikötőit, és részt vettek Viktória brit királynő tiszteletére rendezett flottafelvonuláson is.

1890.08.18-i hír: **Koppenhága (Dánia)**, aug. 18. Ferenc József ő felsége születésnapja alkalmából az itt levő osztrák-magyar hajóraj és a dán hajóraj fel vannak lobogózva. A „Rudolf trónörökös' hajón ünnepi isteni tiszteletet tartottak, melyen jelen volt Vilmos (dán) herceg, a király fivére is.[1573]

[1566] Fővárosi Lapok 1888-02-28 / 59. szám
[1567] Budapesti Közlöny, 22. évfolyam, 1888-07-11 / 160. szám
Nemzet, 7. évfolyam, 1888-06-09 / 2076. szám
[1568] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-06-09 / 2076. szám
[1569] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-12-20 / 350. szám
[1570] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf
[1571] Budapesti Közlöny, 23. évfolyam, 1889-07-24 / 170. szám
[1572] Fővárosi Lapok 1890-06-12 / 160. szám
[1573] Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-08-19 / 228. szám

1890.08.21-én **Koppenhágában** a »Rudolf trónörökös« hajón estély volt, melyen Keresztély, Károly és Vilmos herczegek, a hadügyminiszter, a tengerészeti miniszter s az osztrák-magyar követség és a konzulátus tisztviselői vettek részt.[1574]

Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf-ot a **karlskronai svéd haditengerészeti bázisra** szállították, hogy ott megjavítsák a hajtóművét.

1890.08.23-án futott be (vontatták be) **Kielbe**, mert elveszítette az egyik hajócsavarját.[1575]
1890.08.26-a **Kiel**. „Egyik páncélos hajónkat, a »Kronprinz Rudolf« nevűt, már néhány nappal előbb oda vontatták, mert csavarjának baja esett s most a hajógyárban éjjel-nappal dolgoznak rajta, hogy jövő szerdára készen legyen s részt vehessen a Vilmos császár előtt tartandó diszgyakorlatban.
Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf csavarjának megrongálódásáért nem felelősek a hajó tisztjei. A hajó eredetileg nem tervezte, hogy rövid látogatást tesz Karlskronában. Ezt utólag iktatták a programjába, mert ott tartózkodott az osztrák flotta legmagasabb parancsnoka, Sterned báró admirális, aki Koppenhágából Malmőn keresztül utazott oda. Péntek reggel a hajó két dán révkalauzt vett a fedélzetére Nyborg an Bord-ban. A Karlskronába vezető hajóút tele van zátonyokkal és sziklákkal. Ezek ráadásul a tenger hatására változtathatják a helyüket. Gyakori, hogy a német hajók is súrolják a tenger fenekét be és kihajózáskor. Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf hajócsavarjának sérülése nem tűnik súlyosnak.[1576]
Henrik herceg diszlakomát adott tisztjeinknek s báró Sterneck tengernagynak a királyi palotában jelölt ki lakást, mig Károly István főherceg mint hajóparancsnok a hajón lakik. A nagy flottaszemle, melyben az osztrák-magyar és német hadihajók együtt fognak résztvenni, szeptember 3-án lesz s az egyesült hajóraj aztán Flensburgba evez."[1577]

1890.08.26-i hír: „**Kiel**, aug. 25. Henrik hercegnője tegnap **Brudl sorhajókapitányt**, a Kronprinz Rudolf osztrák-magyar páncélos hajó parancsnokát fogadta, akit aztán a hajó több tisztjével ebédre hívott meg."[1578]
Az északi és a balti-tengeri körút során a hajók a német birodalmi flotta egységeivel együtt gyakorlatoztak.
1890.09.04-én **Kielben** voltak. Ekkor már sérülései voltak a hajónak.[1579]
Kiel, 1890.09.21. Ma reggel, amikor az osztrák-magyar hajók készültek az indulásra, a „Kronprinz Rudolf" páncélos hajó kazáncsöve megrepedt. A szükségessé vált javítás miatt az osztrák-magyar hajóraj elindulását két napra elhalasztották.[1580]
A visszaúton a kötelék kikötött **Portugáliában** (Lisszabon), **Spanyolországban**, **Franciaországban (**Cherbourg), **Olaszországban** (Palermo) és **Máltán**.[1581]
Az út során, **Johan von Hinke ellentengernagy** zászlóshajója.

1890.11.07-én a kigyulladt olasz Principe Amadeo di Savoya teherhajó oltásában vett részt Triesztnél az SMS I. Ferenc József cirkálóval együtt.[1582]

Ebben az évben, mint I. osztályú tengerész hadapród, a hajón szolgált egy ideig vitéz nagybányai Horthy Miklós.[1583]

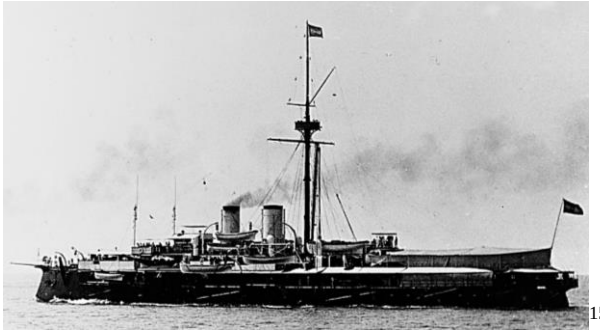
1891.
A Nyári hajóraj tagja és zászlóshajója. Ekkor itt volt az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie is.

[1574] Pesti Napló, 41. évfolyam, 1890-08-22 / 231. szám
[1575] Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-08-24 / 233. szám
Pester Lloyd, Jahrgang 37, nr. 1890-08-24 / nr. 233
[1576] Die Presse, August 1890-08-27
[1577] Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-08-31 / 240. szám
[1578] Budapesti Hírlap, 10. évfolyam, 1890-08-26 / 235. szám
[1579] Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-09-04 / 244. szám
[1580] Budapesti Hírlap, 10. évfolyam, 1890-09-22 / 261. szám
[1581] https://www.wikiwand.com/en/articles/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[1582] Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-11-09 / 308. szám
[1583] Magyar Katonai Közlöny, 1921 (9. évfolyam) Hősök csarnoka: / Régi magyar katonák. I. Írta: Olysói Gabányi János gyalogsági ezredes

1891.06.25-én Spalato-ban, a fedélzetére vette I. Ferenc József császárt és királyt. Val Sandon előtt flottagyakorlaton vett részt az uralkodó.[1584]

Télen a hajók tartalékban voltak.

1892.
1892.06.26-i hír: Hajóraj Fiumében. Fiumából táviratozzák lapunknak, hogy a két szakaszból álló hajóraj Steineck tengernagy főparancsnoksága alatt oda érkezett s a révben horgonyt vetett. Az egyik szakaszt, mely a »Kronprinz Rudolf«, »Kronprinzessin Stefanie« és »Kaiser Franz Josef I.« páncélosokból áll, **Spascu b. ellentengernagy** vezényli, a másikat pedig, amely a »Custozza«, »Don Juan« és »Kaiser Max« páncélosokból áll, Selmann ellentengernagy. Steineck b. tengernagy a »Greif« yachtra vonta fel lobogóját. A »Geyer« és »Trabant« torpedó gőzösök is ott vannak. A »Don Juan«-t Károly István főherceg vezényli. Lipót főherceg mint sorhajózászlós a »Kronprinzessin Stefánie« páncéloson tesz rendes szolgálatot. A gyönyörű hajóraj a révben sorakozva, meglepően szép képet nyújt. A hajóraj tiszteletére a kormányzónál nagy díszebéd volt, később estély, melyre több száz meghívó adatott ki.[1585]


[1586]

1892.08.08-án befutott Polába, ahol azonnal leszerelték.[1587]

1892-ben ellátogattak (SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és a SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie és az SMS Franz Josef I. cirkáló) **Olaszországba** (Genova), hogy megünnepeljék Kolumbusz Kristóf 1892-es újvilági útjának 400. évfordulóját. Ekkor Európa-szerte több kikötőt is felkerestek. Így Genovában voltak 1892.09.12-én a Kolumbusz ünnepségen. Ekkor, a hajót, olasz politikusok keresték fel[1588]. Ezen az úton az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf volt a flotta zászlóshajója. Genovában a hajót felkereste I. Umberto olasz király és fia III. Viktor Emmanuel herceg.

A spanyolok 1892.10.12-től ünneplik nemzeti ünnepként Amerika felfedezését.

1892.11.08-i hír: A hajóhad anyagszereinek karbantartása, pótlása és üzeme. C) alczim. Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel. »Salamander« vértes-fregat pótlására szolgáló »Kronprinz Erzherzog Rudolf« csatahajó (toronyhajó) 293.070 frt 37»/2 kr.[1589]

1892-ben, tévesen, monitorként azonosította a hajót egy könyv.[1590] Talán azért tette, mert a flottában még ritkaság volt a toronypáncélos hajó, és a forgótornyokat ez időben monitorokon alkalmazták.

[1584] Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-06-27 / 175. szám
Innsbrucker Nachrichten, Juni 1891-06-26
[1585] Budapest, 16. évfolyam, 1892-06-26 / 176. szám
[1586] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf#/media/File:SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf.jpg
[1587] Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-08-09 / 220. szám
[1588] Pesti Hírlap, 14. évfolyam, 1892-09-13 / 253. szám
[1589] Budapesti Közlöny, 26. évfolyam, 1892-11-08 / 255. szám
[1590] Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben. VIII. kötet. Az osztrák Tengermellék és Dalmácia (Budapest, 1892)Az osztrák tengermellék (Görcz, Gradiska, Trieszt és Isztria.) / Közgazdasági élet az Osztrák Tengermelléken / Ipar, kereskedelem, sókészítés és bányászat

„Az elölről zárt háromszögbe sorakozott csatahajók élén áll páncélhajóink leghatalmasabbja, a Rudolf trónörökös. Ez a vezérhajó. A rangját mutatja az egyetlen jelzőárbocára felvont altengernagyi lobogó. Valóságos kolosszus. Egy acéltömeg, plasztikaiig szép idomokba alakítva. Három deciméter vastag páncélfalai között huszonkét ágyút és mitrailleust rejt. Ezek közül három — a 305 cm. kaliberű Krupp-ágyuk — külön álló páncéltornyokon vannak alkalmazva. A toronyból messze kinyúlik a 107 méter hosszú és ötven tonna súlyú hatalmas ágyúcső, (egy tonna ezer kilogramm) amelyből a száznegyven kilogramm barna lőporral kilőtt, négyszázötvenöt kgr-ot nyomó acél-gránit lövedék képes egy hetven centiméter vastag acélpáncélt átfúrni, anélkül, hogy a réstütő lövegen csak egy karcolás is esnék. A hajó első harmadában vannak a szintén páncéllal védett tizenkét cmres Krupp bronzágyuk, és a hajó különböző részein tizenhárom darab gyorságyú és golyószóró. Az első három ágyúját a hozzá méltó ellenfél acélbordáinak átlövésére használja, amely alkalommal azonban a tizenkét centiméteres bronzágyúk sem maradnak némán. Gyorságyúit és golyószóróit pedig a támadó apró torpedó-naszádok ellen alkalmazza, amelyekre mitrailleuseivel percenként kétszázhatvan lövedéket képes kilőni. Találás esetében már egy is elegendő arra, hogy a kis vakmerő tolakodót a tenger fenekére sülyessze. Fegyverei között továbbá nem utolsó helyen áll a négy torpedója, amelyek a hajó különböző részein lévén elhelyezve, szükség esetében elölről, hátulról és a két oldaláról dobhatja ki magából a vízszíne alatt tovaszáguldó torpedót. Végső esetre pedig ott van a húszezer kg.-ot nyomó acélsarkantyúja, amelylyel okvetlenül halálos rést üthet az ellen hajón. Ez nem is olyan nehéz; egy tengerésztiszt kiszámítása szerint nem szükséges hozzá egyéb, mint: kitűnő taktika, hideg ész, sokszorozva vakmerőséggel. A hajó három deciméter vastag páncélfala e fegyvereken kívül magában rejti a hétezerötszáz lóerővel dolgozó óriási gépezetet, mely a hétezer tonnát nyomó kolosszust óránként tizenhat mértföldnyi gyorsasággal képes tovahajtani. A gépezet két önálló, egymástól teljesen független részre van felosztva a hajó két oldalán, melyek egymástól vastag páncélfalak és vízálló rekeszek által elválasztva, egy-egy külön propellert hajtanak, amelyeknek egymástóli független működése nagy mértékben emeli a hajó manőverezési képességét. Nem is szólva arról, hogy ez önálló gépek külön-külön megvédése azzal az óriás előnynyel jár, hogy ha az egyik oldalon a gép golyó vagy torpedó által szétrombolódván, többé nem működhetik, azalatt a másik még vígan forgathatja néhány tonna súlyú propellerjét és így a súlyosan megsérült hajó még valamelyik mentő kikötőbe juthat. Az előny fokozódik az által is, hogy a külön működő propellerek segélyével a hajó manőverező képessége, úgyszólva meghatványozódik. Mert például ha a Rudolfnak csak egy propeller által hajtva, egy megfordít. Mási körhöz egy háromszáz méter átmérőjű körre van szüksége, úgy két propellerrel hajtva csak kétszáz, sőt százötven méter átmérőjű kis kört is képes befutni, ha az egyik propellerjével — a kör felé esővel — hátra, a külsővel pedig előre hajtja a hajót. Ez óriási főgépezeten kívül a Rudolf-nak több segédgépe van, melyekkel a faágyuk páncéltornyait forgatják, az ágyúcsöveket irányozzák és megtöltik, amelyekkel továbbá a hatalmas csónakokat ki- és beemelik; az ivóvizet desztilálják és a villamos világítási eszközük.
Második sorban van ugyan említve, de rangra nézve legkevésbé sem áll a Rudolf után a Stefánia trónörökösné nevű páncéltornyos hajó. Csaknem egészen olyan arányú és számú ágyukkal, mitrailleusökkel és torpedókkal felfegyverezve, gyorsaságra nézve még felülmúlja a Rudolfot, mert a Stefánia nyolcezerháromszász lóerejű gépe óránként tizenhét mérföldet képes megtenni.[1591]

1893.
Az iskolahajóraj zászlóshajója.
Ekkor a hajót korszerűsítették.[1592]
1893.04.30-án **Sterner admirális**, a hajó fedélzetén partit adott Triesztben. A hajó oldalát kívülről zászlók, szőnyegek és friss növényzet szegélyezte, és ha a fedélzetre léptek, úgy érezte magát az ember, mintha egy tündérpalotába szállítottak volna. Az emberek értékes szőnyegeken sétáltak, elhaladtak a hangulatos bosqettek (ligetek) mellett, és bementek és megálltak egy elegáns társalgóban, amelyet egy csodálatos zászlós zászlófüzérekkel szegélyezett. Ez tényleg az a páncélozott szörnyeteg, amely állítólag undorító és pusztító az ellenség számára? Hiába keressük ennek a szörnyűségnek a tulajdonságait. De ott látjuk az egyiket a fejünk fölé átlósan magasodó óriási lövegek közül, ahonnan kilövik a modern lövedékeket - de a száj el van zárva -, és színes fodrok veszik körül ezt a zárt óriási szájat. Az egyik hangulatos, egzotikus növényektől árnyékolt Édenben, ahová az ember visszahúzódik beszélgetni, egy

[1591] Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-02-14 / 45. szám
[1592] https://www.archivinformationssystem.at/detail.aspx?ID=3609376

gyorstüzelésű ágyú fenekét látni. A szája zárva van, és úgy néz ki, mint egy aranyos játék az óriás mellett.
Még finomabb a revolvertartó (lövegtalp), amit a békehumor pezsgőspoharakkal körített. Alatta a lőszerraktár egy részét büfévé alakították. A tengerészek részvétele korlátozott, de mindannyian részt vesznek az általános ünnepi hangulatban. Elegáns tisztjeik beavatják a hölgyeket és urakat a hajóépítés és a platói manőverezés titkaiba, sok finom hölgy pedig gyönyörködve áll az egyik óriásságyú előtt, amelyen plátói tűzgyakorlatokat mutatnak be.
Vicces keringőhangok hallhatók. Az Escadre Harmonie és egy gyalogos zenekar szorgalmasan játszik, és örömteli mozgás járja át a tömegeket, a fedélzeten. Hamarosan meglátja k. u. k. Felségeit, a koronahercegnő, Stephanie főhercegnő-t, Karl Ludwig főherceg karján és Mária Terézia főhercegnő-t Ludwig Victor főherceg karján a rögtönzött bankettteremben. A nemesek meglepetésüket fejezték ki a fesztivál rendezettsége és különös varázsa miatt, és, hogy minden részletre odafigyeltek. Lebilincselő és emlékezetes pillanat volt, amikor nem sokkal a különös fesztivál kezdete után keletről egy olyan elegáns hajó vált láthatóvá, amelyet a haditengerészeti tisztek azonnal az elegáns "Greif"-ként azonosítottak, a jachtot, amely a császárnőt szállította volna.
Hamarosan a „Rudolf" oldalfalait hölgyek és urak díszítették, akik közül néhányan érdeklődtek. s a feszültség kiáradt az aranyban csillogó fegyvertükör fölött a fehér jármű felé, amely kecsesen átvágott a csónakok között, és egyre közelebb került a századhoz.
Most lehetett látni a piros-fehér-piros csatazászlót, de egyetlen sárga szabvány sem közölte, hogy mely magas rangú személyek tartózkodnak a jachton. Se jel, se tisztelgés a század hajóitól nem fogadta a közeledő járművet. Ez közvetlenül a „Rudolf koronaherceg" túloldalán történik. Jól látszik a hídon két sötét ruhás, nyitott napernyős hölgy, a közelben a Fehér dragonyosok törzstisztje, és örömteli lelkesedéssel ismeri fel a hölgyeket, mint Őfelsége a császárnőt és őfelségét. u.k. Felség, Valerie főhercegnő-t, a lovassági tisztben, Se. k.u.k. Fenséged, Franz Salvator főherceget.
A magas rangú asszonyok zsebkendőikkel köszöntötték „Rudolfot"; a koronahercegnő, a főhercegek és Mária Terézia főhercegnő kedvesen válaszoltak, a vendégek pedig fejükkel köszöntek. Aztán a „Griff" mérsékelte az irányt. Látható, ahogy a magas rangú asszonyok parancsolnak, a hajó megfordul, közel hajt a „Rudolfhoz" és megáll egy percre, s közben a császárné figyelmesen és mindig üdvözölve gyönyörködött a színes hajóban és a furcsa tájban. [1593]

1894.
A Nyári hajóraj tagja és zászlóshajója.
1894.03.29-i hír: „Mint minden év nyarán, úgy az idén is nagyobb flottagyakorlat lesz az adriai tengeren. A gyakorlatban a «Kronprinz Erzherzog Rudolf», «Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie», «Tegetthoff», «Kaiser Franz Josef I.», «Tiger», «Lussin», «Sebenico», «Planet», «Trabout», «Satellit», «Pelikan» és «Gigant» nevű hajókon kívül 12 torpedónaszád vesz részt, június közepén pedig a «Prinz Eugen», «Kaiser Max» és «Don Juan d'Austria» nevű hadihajók csatlakoznak az előbbiekhez. Hinze János ellentengernagy lesz a hajóhad főparancsnoka, a torpedó-flotta és a június közepén vízre bocsátandó pánczélos-hajók Károly István főherczeg parancsnoksága alatt fognak állani.[1594]

1894.05.29-én Triesztben volt.[1595] Ekkor a legénységéhez tartozott Károly István főherczeg.[1596]

1894.08.02-i hír: (Német hajók Fiumében) Fiuméból sürgönyzik nekünk. Nyolc hajóból és pedig hat páncélos és két cirkálóhajóból álló német hadihajóraj tegnap este Hinke ellentengernagy parancsnoksága alatt ideérkezett. Ma délben gróf Wickenburg kormányzósági titkár Hinke ellentengernagyot a kormányzó nevében üdvözölte. A „Rudolf trónörökös" páncélos hajón később az ellentengernagy a tisztekkel visszaadta a látogatást a kormányzósági palotában, úgyszintén Csotta polgármesternél.[1597]

1895.
A Nyári hajóraj tagja és zászlóshajója.

[1593] Klagenfurter Zeitung, Mai 1893-05-03
[1594] Magyar Hirlap, 4. évfolyam, 1894-03-29 / 88. szám
[1595] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1894-05-31
[1596] Deutsches Volksblatt, Mai 1894-05-30
[1597] Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-08-02 / 214. szám

1895.05.08-án Polában a hajót felkereste I. Ferenc József császár és király.[1598] Ekkor volt az SMS Monarch vízrebocsátása. A császár és királyt, ágyúlövésekkel köszöntötte.
1895.09.15-től, 10 évre tartalékba szánták helyezni a két toronypáncélost. Közben tüzérségét bővíthették az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf-nak.

1895.11.24: A pólai kikötő-parancsnokság magasabb helyről parancsot kapott, hogy a jelenleg az első tartalékban lévő hadihajók: Kaiser Franz Josef, Kronprinz Erzherzog Rudolf és Kronprinzessin Erzherzog Stephanie felszerelését siettesse. Ez okból a nevezett parancsnokság elrendelte, hogy az említett hajók felszerelésén a rendes munkaidőn felül és vasár- és ünnepnapokon is dolgozzanak, hogy mind a három hadihajó a lehető legrövidebb idő alatt használható legyen.[1599]

1897.
Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf felkészült a krétai bevetésre, de végül nem hajózott el Krétára.
Testvérhajója az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie 1897-ben a Satellit torpedóhajóval (romboló) és három torpedónaszáddal együtt a **krétai Candiába** (ma Chania-ba) hajóztak, hogy fenntartsák a békét a görög és török lakosság között.

Kezdetben itt volt az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia páncélos cirkáló és a Sebenico torpedóhajó. Itt volt 23 hadihajó brit, francia, olasz, orosz, német és osztrák-magyar lobogó alatt.
Később ide érkezett a Tiger a Leopard kiscirkálók, a Blitz torpedóhajó, öt torpedócsónak és az SMS Küklop segédhajó. A kedvezőtlen időjárás miatt a nemzetközi flotta elhagyta Candiát, és a Suda-öbölbe hajózott.

„Polában első készenlétbe (I. Reserve) helyezik a Kronprinz Erzherzog Rudolf nevű páncélos toronyhajót. E hajó testvérhajója a Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronyhajónak. 6870 tonna, 6500 lóerő, 3 nehéz, 6 közepes, 2 könnyű és 11 gyorstüzelő ágyúval; továbbá: a Leopard nevű cirkáló torpedóhajót, a Tiger testvérhajóját, 1530 tonna, 3500 lóerő, 2 közepes és 10 gyorstüzelő ágyúval. A második, készenlétbe (II. Keserve) a Kaiserin Elisabeth torpedó-torlaszhajót helyezik, mely 4000 tonna nagyságú, tehát jóval kisebb, mint a Kaiserin und Königin Maria Theresia, 6400 lóerejű gépekkel, 2 nehéz, 6 közepes, 2 könnyű és 15 gyorstüzelő ágyúval. Konstantinápoly előtt is horgonyoz még egy régi főhadihajónk, a Hím nevű ágyúnaszád Rubelli fregatta-kapitány parancsnoksága alatt. Ez a régi rozzant jármű, mely a legkevésbé sem alkalmas arra, hogy egy nagyhatalmat képviseljen, 900 tonna nagyságú 800 lóerővel, 4 közepes és 1 könnyű ágyúval.”[1600]

1897-ben parancsnokát a magyar **Berghofer Rezső sorhajókapitányt** leváltották, mert ellentengernaggyá lépették elő. Utóbb altengernagy lett.[1601]

Ekkor a hajó fegyverzete: a «Kronprinz Erzherzog Rudolf» pánczélos toronyhajót (6870 tonna 6500 lóerővek) 3 nehéz, 6 közepes, és 2 könnyű és 11 gyorstüzelő ágyúval)[1602]

1897.08.18-án Polában volt az SMS Zenta vízrebocsátásánál. [1603]

1897-1898-ban a Monarch osztály vette át az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie helyét. SMS Monarch (1898), SMS Wien (1897), SMS Budapest (1898). A Monarch osztály hadrendbe állása után, másodosztályú hajókká váltak.

[1598] Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-04-17 / 104. szám
Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-04-17 / 105. szám
Kolozsvár, 9. évfolyam, 1895-04-18 / 88. szám
[1599] Magyar Hirlap, 5. évfolyam, 1895-11-25 / 323. szám
[1600] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-03-31 / 90. szám
[1601] A Pallas nagy lexikona, 17. kötet: I. pótkötet, A-J (1904) B / Bering-tenger
[1602] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-03-26 / 85. szám
[1603] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-08-20 / 231. szám

1899.

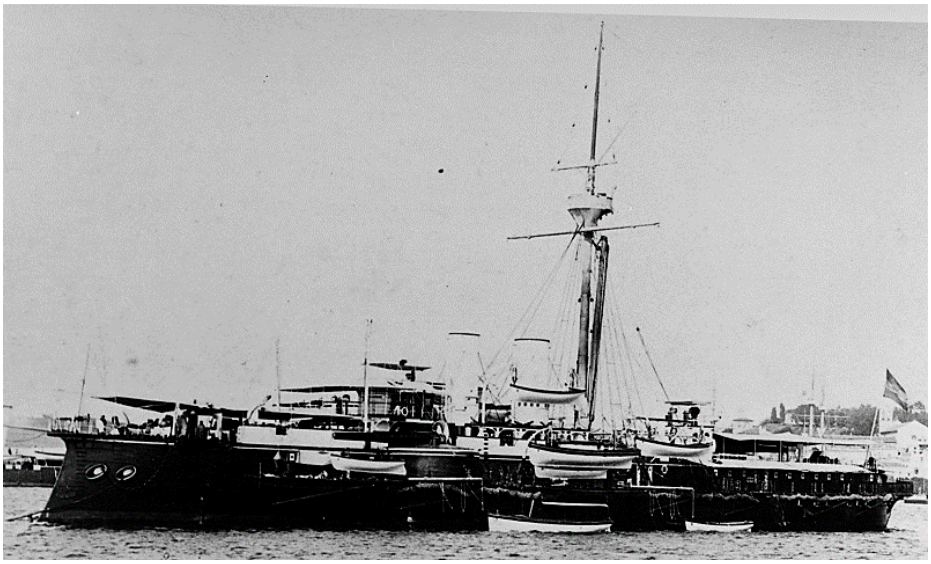
A hajó Triesztben 1899.06.24-én.[1604]

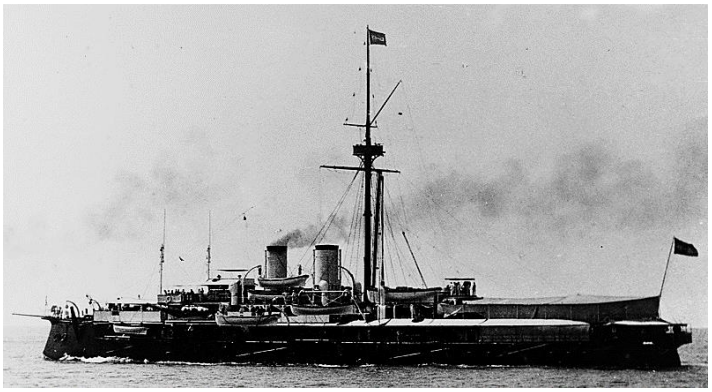
1900.

Ebben az évben a költségvetés a hajóra a következő összegeket szavazta meg:
7. cím. A flotta pót- és újépítményei teljes felfegyverezéssel és felszereléssel együtt:
A) alcím. Hajótestek és gépek:
2. tétel. A »Kronprinz Erzherzog Rudolf« hadihajó pótlására szolgáló körülbelül 14.500 tonnás »Radetzky« (II) csatahajó, mint a harmadik részlet felemelése 7,500.000 » Frt.
3. » A »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« hadihajó pótlására szolgáló körülbelül 14.500 tonnás »Zrínyi« (III) csatahajó, mint a harmadik részlet felemelése 6,500.000 » Frt.
Tehát, ekkor már mindkét toronypáncélos végleges kivonásán gondolkodtak.[1605]

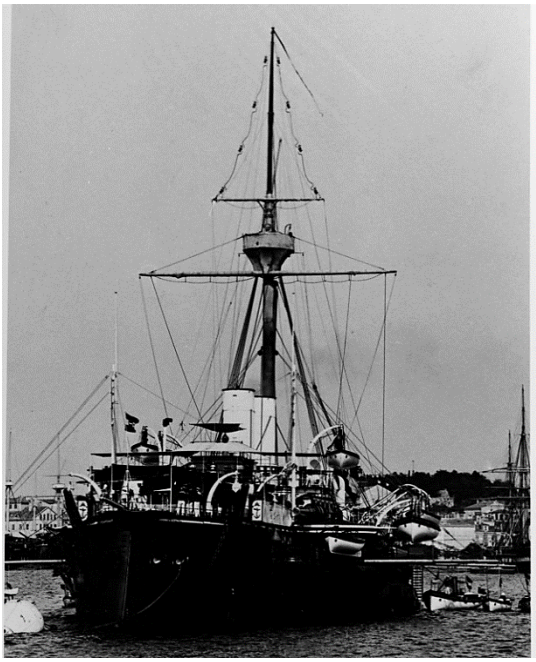
Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf az egyárbocos hajó középen. A bal oldali nagy hajó a SMS Custoza. Az SMS Rudolf jobb oldalán lévő hajó az SMS Monarch, a másik hajó pedig a kisebbik testvér, az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie. Fényképezés: Pola, 1900.

[1604] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-kronprinz-erzherzog-rudolf/
[1605] Budapesti Közlöny, 44. évfolyam, 1910-11-27 / 272. szám





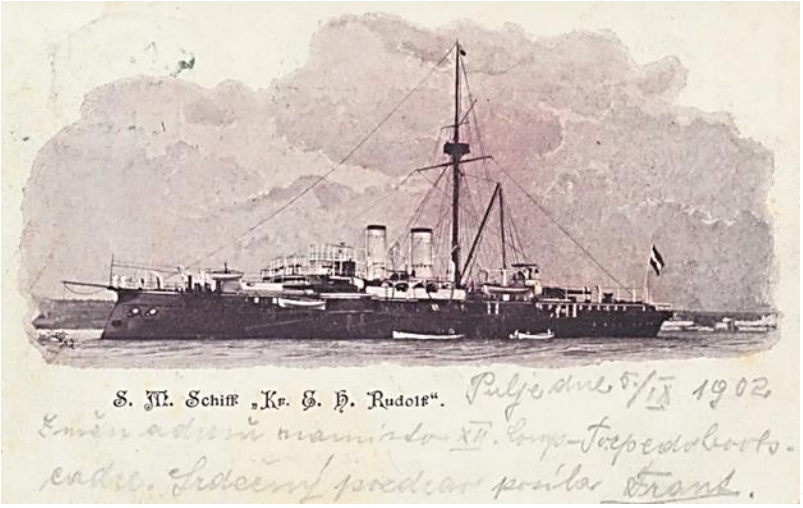
A két „Rudolf” osztályú vaskalapost nem küldtek Kínába 1900-ban, hogy a Boxer-ek ellen operáljanak. Helyettük az SMS Maria Theresia és az SMS Zenta cirkáló ment Kínába.



[1606]

[1606] https://axioart.com/tetel/1900-pola-k-u-k-kriegsmarine-artillerieschulschiff-und-sei

1902.



1607

Ekkor már gyengébb értékű hajónak tartják.[1608]

1906.
1906-ban a Cattarói-öbölben állomáshajó. Ekkor a Rudolf és a Stephanie egyaránt tartalékba került, és átminősítették őket partvédő hajónak.

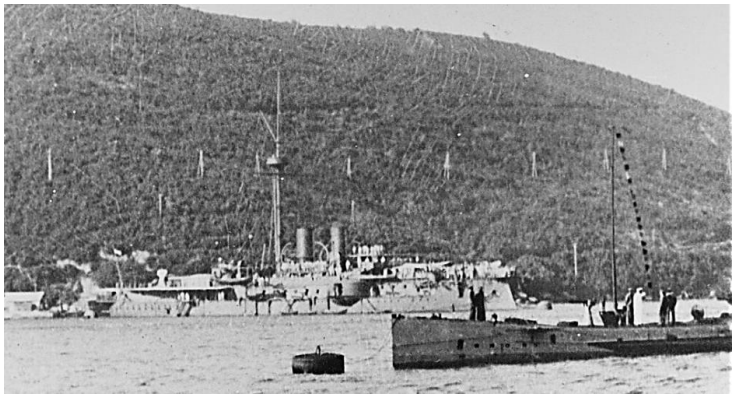
1906.10.05-i hír: "A jövő évi közös költségvetésről azt jelentik Bécsből, hogy a haditengerészet vezetőségének csakugyan sikerült a kiadásokat tízmillió korona rendkívüli szükséglettel emelni. A tengerészeti parancsnok a flotta fejlesztésére huszonötmilliót kért és a közös minisztertanácson meg is szavaztak tízmillió koronát, mint alsó részletet erre a célra. Ebből az összegből újjáépítik az immár közel huszonötéves Kronprinz I.Rudolf, Kronprincessin Stephanie és Tegetthoff nevű nagy, 14—15,000 tonnás csatahajókat, építenek egy 3500 tonnás cirkálót és egy nagy hajójavító dokkot."[1609] Valójában nem újjáépítésről volt szó, hanem a pénz az új hajókra kellett, mint például az 1908-ban vízrebocsátott SMS Erzherzog Franz Ferdinand-ra.

Ekkorra elavulttá vált még a „Kaiser Franz Josef I.", „Kaiserin Elisabeth", „Panther", „Leopard", „Tiger" nevű cirkálók és számos torpedóhajó sem használható többé ütközetben.[1610]

1908.
Ebben az évben az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-et megpróbálták Dél-Amerikában (Uruguay-nak) értékesíteni, de végül nem jött létre az üzlet.[1611]

Az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie t 1908-ban küldték a Bocche di Cattaro-ba, hogy helyi partvédelmi hajóként szolgáljon, két évvel később 1910-ben pedig az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf is ide érkezett.

[1607] https://pohlednice.sbiram.cz/s-m-s--kronprinz-erzherzog-rudolf--pohled-na-barbetovou-obrnenou-lod--1902/
[1608] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1902-10-03
[1609] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-10-05 / 273. szám
[1610] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-05-23 / 140. szám
[1611] https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-kronprinz-erzherzog-rudolf/



A két képen 1915-ben állomáshajóként[1612]

1909.

SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf az Osztrák-Magyar Haditengerészet Kronprinz-osztályú pre-dreadnought csatahajója (Linienschiffe), Ferenc József és Anton Haus a fedélzeten.[1613]

[1612] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf#/media/File:SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf_in_Cattaro.jpg
https://laststandonzombieisland.com/tag/sms-kronprinz-erzherzog-rudolf/
[1613] https://onebid.ro/ro/postcards-1909-sms-kronprinz-erzherzog-rudolf-az-osztrak-magyar-haditengereszet-kronprinz-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajoja/1704517

Ebben az évben az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, helyi partvédelmi hajóként volt nyilvántartva.[1614] Ebben az évben 4 nap alatt bevethető állapotba hozható.

1910.
1910 márciusában, Polában volt. A hadi kikötőben horgonyoznak ekkor mellette, a Budapest, Wien, Pelikán, Bellona és a Sankt Georg.[1615]
Ebben az évben is 4 nap alatt bevethető állapotban van.[1616]

1910.10.13-án már Castelnuovoban volt és leváltotta a Boche di Cattaro kikötőben az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-et, amit kiselejteztek. A Kronprinz Rudolf úszó parti ütegként horgonyoz le a külső kikötő déli szélén lévő egyik külső öbölben, és a szárazföldhöz köti ki. Legénysége körülbelül tizenkét tiszt és hétszáz ember. Ha szükséges, akkor a kikötő előtt, tengeri őrhajóként is bevethető. A cikk szerint, az ekkor 23 éves hajó igen jó állapotban volt, ellentétben az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-vel. Az SMS Kronprinz Rudolf fegyverzete 3 db 30,5 cm ágyú, 6 db 12 cm-es ágyú és 20 kisebb löveg. Személyzete 12 tiszt és 700 tengerész.[1617]

1914-1918-ig a II. aknászparancsnokság hajója Porto Rose előtt a Cattarói-öbölben.
A kötelék parancsnoka **Richard Florio fregattkapitány**. A kötelék többi egysége, egy öreg romboló, négy torpedócsónak, egy aknavető és két aknaszedő hajó és pár kisebb egység.

1914.08.16-án késve indul az SMS Zenta cirkáló megsegítésére.[1618]

1914.11.19-én a francia Cugnot tengeralattjáró áthatolt a Cattarót védő aknazáron és behatolt az öbölbe. A Kaiman osztályú 57T torpedónaszád észlelte a behatolót. A Huszár osztályú Ulan romboló és a Blitz osztályú ágyúnaszád, valamint az Schichau osztályú 36-os torpedócsónak indult ellene. A Cugnot célpontja az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf volt. A Cugnot elakadt egy víz alatti akadályon, így a támadását felfüggesztette és sikeresen kijutott a Cattarói-öbölből.

Cattaróban csökkentett személyzettel volt az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, és tengeralattjárók ellátóhajójaként működött.
1918-ban a Cattarói-öblöt védő őrhajó.[1619]

1918.02.01-03 között a részt vett a cattarói matrózlázadásban. A lázadás során a parti ütegek másodikán tűz alá vették, mikor a Teodói-öbölbe csatlakozni akart a többi lázadó hajóhoz.. A hajót egy találat érte, és elesett a lázadó Sagner tüzéraltiszt és egy matróz, a hajóhídon.
A lázadás után a hajót leszerelték.

A császár 1918.10.29-én átadta a teljes haditengerészetet az újonnan megalakult Szlovén, Horvát és Szerb Királyságnak (KSCS, később Jugoszláv Királyság). Erről az olaszok feltehetőleg nem tudtak, és ezért november 1-jén olasz békaemberek elsüllyesztették a hatalmas (már szlovén) Viribus Unitis csatahajót.

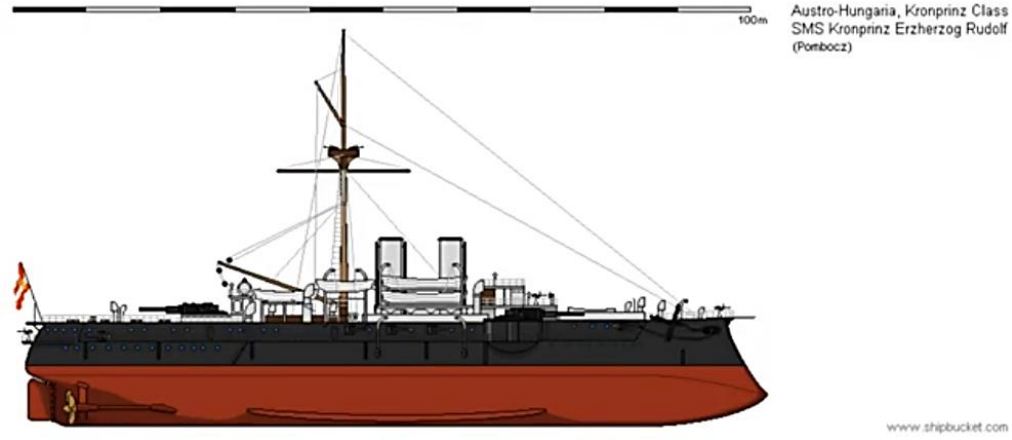
1919.
Hadizsákmányként 1919-ben a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság kapta meg.
1920-ban az olaszok elvitték SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-t, és végül ott 1926-ban lebontották.

Új neve 1921 márciusától **Kumbor** néven a Szerb, Horvát, Szlovén Királyság zászlóshajója.

[1614] Kincses Kalendáriom, 1909: A haditengerészet
[1615] Kegyes tanítórendi katolikus gimnázium, Szeged, 1909
[1616] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[1617] Neues Wiener Journal, Oktober 1910-10-13
Grazer Volksblatt, Oktober 1910-10-15
[1618] Világ, 5. évfolyam, 1914-09-09 / 220. szám
[1619] https://de.wikipedia.org/wiki/Kronprinz_Erzherzog_Rudolf

Parancsnoka Anton Dolenc sorhajókapitány. A hajó Kumbor (aminek a nevét viselte) partjai előtt horgonyzott.

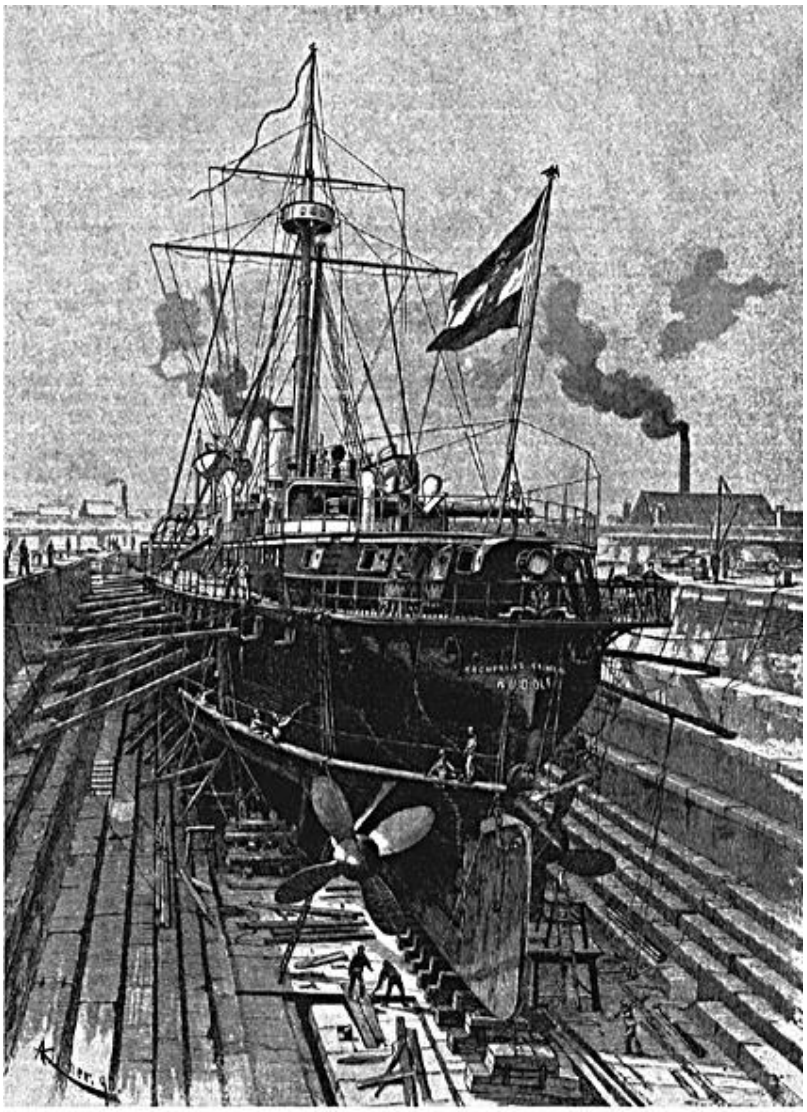
1922-ben lebontották.



[1620]

[1620] https://www.google.com/search?q=SMS+Kronprinz+Erzherzog+Rudolf++youtube&sca_esv=0ba5b4315e0bd468&source=hp&ei=Oi0WZ_SZCefAhbIPjZuMUA&iflsig=AL9hbdgAAAAAZxY7SmQZG_tc3aDyjDzNRmWoUeUpTj8S&ved=0ahUKEwj0nvKcop-JAxVnYEEAHY0NAwoQ4dUDCA0&uact=5&oq=SMS+Kronprinz+Erzherzog+Rudolf++youtube&gs_lp=Egdnd3Mtd2l6IidTTVMgS3JvbnByaW56IEVyemhlcnpvZyBSdWRvbGYgIHlvdXR1YmUyBRAhGKABSKYdUABYpBpwAHgAkAEAmAHMAaABrgiqAQU0LjQuMbgBA8gBAPgBAvgBAZgCCaAC0gjCAgYQABgWGB7CAggQABiABBiiBMICBBAhGBXCAgcQIRigARgKmAMAkgcFMy41LjGgB-oW&sclient=gws-wiz#fpstate=ive&vld=cid:83362588,vid:XNMcI-hhbnQ,st:0

SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf osztag gyakorlata Kilel-ben 1890-ben. A Rudolfot követi az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, az SMS Kaiser Ferenc József I és az SMS Tiger.[1621]

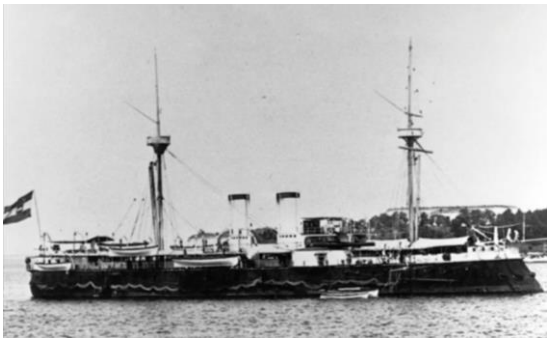


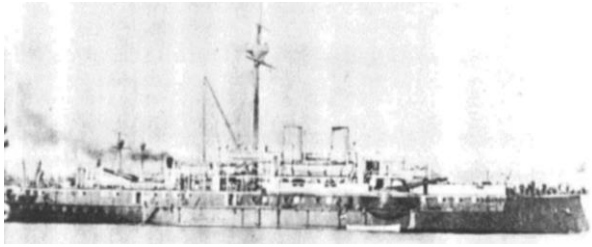
"Kronprinz Erzherzog Rudolf"

A hajó szárazdokkban

[1621] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinz_Erzherzog_Rudolf

[1622]





[1623]

[1622] https://en.vijesti.me/news-b/society/715966/the-largest-warship-of-the-Kingdom-of-Shs-was-named-after-the-place-on-the-side-where-Crown-Prince-Rudolph-became-a-custodian

[1623] https://www.google.com/search?q=SMS+Kronprinz+Erzherzog+Rudolf++youtube&sca_esv=0ba5b4315e0bd468&source=hp&ei=Oi0WZ_SZCefAhbIPjZuMUA&iflsig=AL9hbdgAAAAAZxY7SmQZG_tc3aDyjDzNRmWoUeUpTj8S&ved=0ahUKEwj0nvKcop-JAxVnYEEAHY0NAwoQ4dUDCA0&uact=5&oq=SMS+Kronprinz+Erzherzog+Rudolf++youtube&gs_lp=Egdnd3Mtd2l6IidTTVMgS3JvbnByaW56IEVyemhlcnpvZyBSdWRvbGYgIHlvdXR1YmUyBRAhGKABSKYdUABYpBpwAHgAkAEAmAHMAaABrgiqAQU0LjQuMbgBA8gBAPgBAvgBAZgCCaAC0gjCAgYQABgWGB7CAggQABiABBiiBMICBBAhGBXCAgcQIRigARgKmAMAkgcFMy41LjGgB-oW&sclient=gws-wiz#fpstate=ive&vld=cid:83362588,vid:XNMcI-hhbnQ,st:0

A hadihajók csónakjai a Monarchia flottájában:

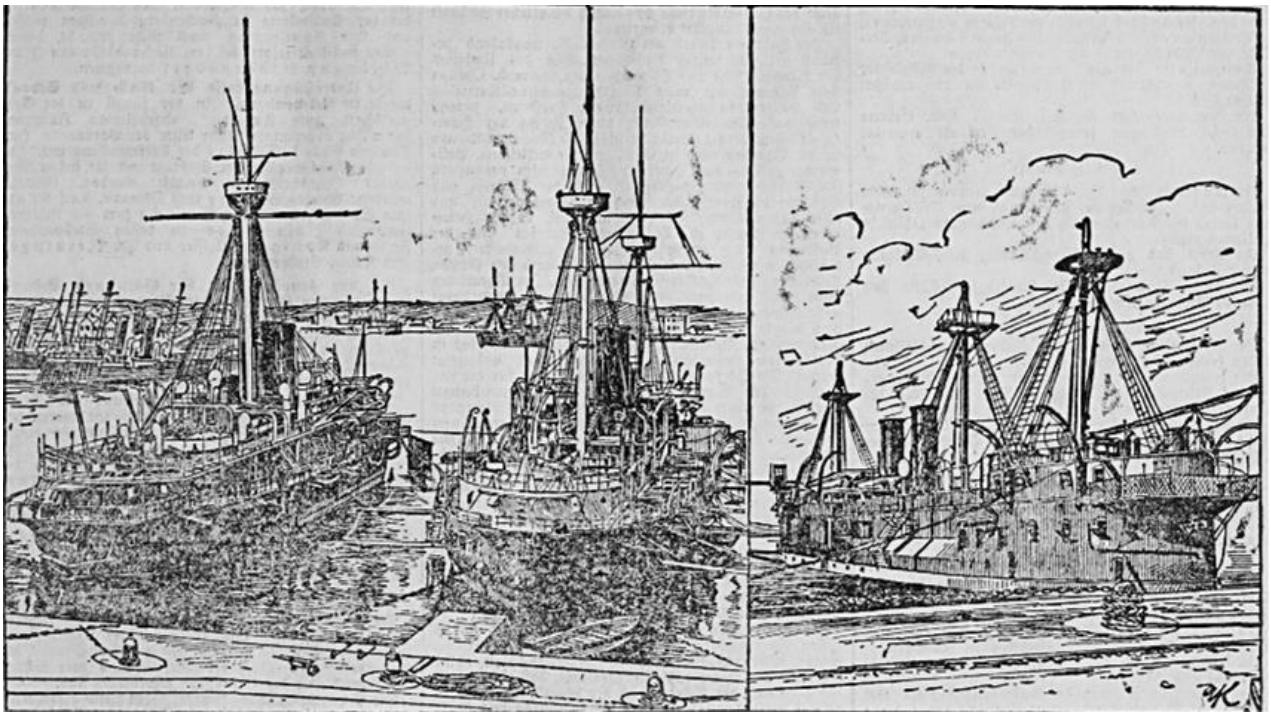
209

A cs. és kir. hadihajók meghatározott illetéke csolnakokban, szám és nagyságosztályok szerint.

A hajó neve	Gőz- bárka			Gőz- csolnak (kutter)		Vitorlás bárka				Pinasse		Vitorlás csolnak			Mentő csolnak			Gigg			6 evezős (Jollbort)	2 evezős (Jolle)	Tisztitó-ladik
	I	II	III	I	II	I	II	III	IV	I	II	I	II	III	I	II	III	I	II	III	osztályú		
Kronprinz Erzherzog Rudolf	1	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.	2	2	.	1	.	.	.	1	.	2	1	2
Kronprinzessin Erherzogin Stephanie	1	.	1	.	.	.	1	.	.	.	1	1	2	.	1	.	.	.	1	.	2	1	2
Tegetthoff	1	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.	2	2	.	1	.	.	.	1	.	2	1	1
Custozza, Erzh. Albrecht	1	.	.	1	.	1	.	.	.	1	.	2	2	.	1	.	.	.	1	.	2	1	1
Kaiser	1	.	.	1	.	1	.	.	.	1	.	2	2	.	1	.	.	.	1	.	2	1	2
Don Juan, Kaiser Max, Prinz Eugen	.	1	.	1	.	.	1	.	.	.	1	.	2	.	.	1	.	.	1	.	2	1	1
Partvédelmi hajók (tervezve)	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	1	.	.	1	.	1	1	.	2	2	2
Kaiser Franz Josef I., Kaiserin Elisabeth	.	2	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	2	.	.	1	.	1	.	.	2	1	2
Kaiserin und Königin Maria Theresia	.	2	.	.	.	.	1	.	.	.	1	1	2	.	1	.	.	.	1	.	2	1	2
Panther, Leopard, Tiger	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	.	.	1	.	.	.	.	1	.	1	1	1
Lussin, Sebenico, Spalato, Zara	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.		.	1	1	1	1
Meteor, Blitz, Komet	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	1	.
Planet, Trabant, Satellit	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	2	.	.
Pelican		2	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	1	.	2	1	1
Pola	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	1	1	1
Najade	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	1	1	1
Gigant	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	.
Salamander	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	2	.
Laudon, Radetzky	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	2	.	.	1	.	.	1	.	2	1	2
Donau, Saida	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	1	.	1	.	.	1	.	2	1	1
Erzh. Friedrich, Fasana, Miramar,	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	1	.	1	.	.	1	.	1	1	1
Aurora, Frundsberg, Zrinyi, Greif,	.	.	1	.	.	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	.	1	.	.	1	1	1	1
Albatros, Nautilus, Hum, Kerka, Narenta, Sansego, Andreas, Hofer, Fantasie, Taurus, Gemse, Grille	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	1	1	1	1
Cyclop	.	.	1	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	2	.	.	1	.	.	1	1	1	1
Triton	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	1	1
Hippos, Büffel	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.
Dromedar	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	.	.

[1624]

[1624] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása



„Kronprinz Erzherzog Rudolf“ és „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie“ valamint a „Tegetthoff“[1625]

Parancsnokai:
1890 Brudl Gusztáv sorhajókapitány (1891-től altengernagy, 1893-től ellentengernagy)
1895[1626]-1897 Parancsnokát a magyar Berghofer Rezső sorhajókapitányt 1897-ben leváltották, mert ellentengernaggyá lépették elő. Utóbb altengernagy lett.
1921 Anton Dolenc sorhajókapitány[1627]

1628

Admirálisok zászlóshajója:
1890 Johan von Hinke ellentengernagy
1892 báró Spascu ellentengernagy
1909 Anton Haus

[1625] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1906-03-08
[1626] Neues Wiener Journal, Mai 1895-05-11
[1627] https://en.vijesti.me/news-b/society/715966/the-largest-warship-of-the-Kingdom-of-Shs-was-named-after-the-place-on-the-side-where-Crown-Prince-Rudolph-became-a-custodian
[1628] https://pomorskimuzej.si/en/digital-collections/people-of-the-sea/dolenc-anton

Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronyhajó 1887

SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie páncélos toronyhajó, barbette kos toronyhajó, partvédő hajó

A hajó történetét néhol az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf hajónál tárgyalom, mivel a két hajó története gyakran összeforrt, illetve tévesen testvérhajóknak tekintették őket.

Vízkiszorítása: 4860 hosszú tonna (4940 tonna) üresen
(Más forrás szerint 4995 tonna üresen.)
5070,60 hosszú tonna (5151,97 tonna) normál terheléssel
5542 hosszú tonna (5631 tonna) teljes terheléssel

Hossza: 85,36 m a merőlegesek között (280 láb 1 hüvelyk)
87,24 m a hossza a vízvonalon (286 láb 3 hüvelyk)

Szélessége: a vízvonalon 17,06 m (56 láb)
legnagyobb szélessége 19,09 m (62 láb 8 hüvelyk)

Merülése: 6,41 m normál terheléssel, 6,95 m teljes terheléssel
(Más forrás szerint 6,6 m (21 láb 8 hüvelyk) - 7,10 m, normál terheléssel, teljesen felszerelve 7,29 m (1 cm = 11,38 t)
Merülés előre 6,09 méter, merülés hátra 7,09 méter, átlagos merülés 6,59 méter.[1629]

Meghajtása: 2 db álló, 3 hengeres, kétszeres expanziós gőzgép két külön rekeszbe elhelyezve.
10 db kazán, amelyek üzemi nyomása 7,03 atm A kazánok 4 külön rekeszbe lettel elhelyezve.
A hajtóműveket a Maudslay Sons and Field of Britain építette.
2 db 4 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, amelyek átmérője 4,88 m (16 láb)
2 árboc, amin harci megfigyelő kosár volt könnyű fegyverekkel felszerelve. A hajó 2 kéménnyel rendelkezett.

Üzemanyaga: 495 tonna szén

Teljesítménye: 10 460 LE (Máshol 8038 LE avagy 5994 kW)

Sebessége: 15,93 csomó (29,50 km/h) 5160 hosszú (5240 t) terhelés mellett
Legnagyobb sebessége 16,14 csomó, 99,5-ös fordulatszámmal

Személyzete: 1890-ben: 34 + 447 fő, 1907-ben: 27 + 403 fő, 1909-ben őrhajóként: 13 + 254 fő

Páncélzata: A páncélt a német Dillinger Hütte gyár gyártotta összetett páncéllemezként.
Övpáncél 229 mm (9 hüvelyk), amely három páncéllemezből tevődött össze. A hajók közepén, ahol a hajó lőszertárait és a meghajtó géptereket védte, a felső léc 140 mm (5,5 hüvelyk), míg a két alsó páncélzat 229 mm (9 hüvelyk) vastagságú volt. Az orrész felső páncélja 102 mm (4 hüvelyk) volt, míg az alsó két rész enyhén 108 mm-re (4,3 hüvelykre) nőtt. Az öv hátsó része egy 127 mm-es (5 hüvelyk) felső sávból és két 152 mm-es (6

[1629] Das Vaterland, April 1887-04-14

hüvelyk) alsó sávból állt. Az öv teljes hosszát tikfa fákkal támasztották alá, 204 mm (8 hüvelyk) vastagságú az orr- és tatrésznél, és 293 mm (11,5 hüvelyk) a hajó közepén.
Lövegtorony 283 mm (11,1 hüvelyk) a Conway's All the World's Fighting Ships szerint, míg a Scheltema de Heere szerint mindössze 152 mm.
Parancsnoki torony 50 mm (2 hüvelyk)

A páncél súlya 986,97 hosszú tonna (1002,81 t), ami a hajó teljes vízkiszorításának körülbelül egyötöde. A hajótestet kereszt és hosszanti irányú acél falakkal osztották rekeszekre, ami nagyban javította a hajó védelmét a vízbetörésekkel szemben. A hajót egy rövid előfedélzettel és egy megemelt tattal építették, amihez egy viszonylag kicsi felépítmény társult, amin a parancsnoki híd is volt.

Fegyverzete:
2 db (2x1) 30,5 cm (12 hüvelyk) L/35 Krupp nyitott barbett toronylöveg (hidraulikus mozgatású Armstrong lövegbölcsővel) Lőszer kiszabat csövenként: 50 db robbanógránát, 10 db gyújtógránát, 8 db egyéb lőszer. Lövegcső súly: 48,55 t. Lövegcső hossza 10,7 m. Lövedékek: 455-456 kg (990 font). Robbanótöltet 36 kg. Kilövőtöltet súly: 136-140 kg (310 font) barna lőpor. Lövedék torkolati sebessége 530 m/sec. Lövedék repülési ideje 10 km-re 24,54 sec. Páncéláttörő képessége 600 mm.
Ezt a teljesítményt nem érik el a 48 centiméteres nagy olasz ágyúk, sem az 55 centis francia ágyúk, sem pedig a legújabb angolok 46 centiméteres lövegek.
6 db 15 cm (6 hüvelyk) MRK L/35 Krupp löveg a hajó közepén (Össz lőszerkészletük 408 db.)
Löveg súlya 6,8 tonna, lövedék súlya 51 kg. Ez 15 hüvelykes páncélt is átlő. Tűzgyorsaság 8 lövés/perc.[1630]
2 db 7 cm L/15 Uchatius csónaklöveg
7 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) QF L/44 gyorstüzelő Hotchkiss löveg
2 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) QF L/33 gyorstüzelő Hotchkiss löveg
2 db 3,7 cm (1,5 hüvelyk) L/44 gyorstüzelő löveg
4 db vízvonal feletti 40 cm-es (15,7 hüvelyk) torpedóvető (1orr, 1 tat rögzített, 1- 1 kétoldalt, forgatható)
A hajó kos orrát (döfőorr) a német Krupp cég gyártotta.

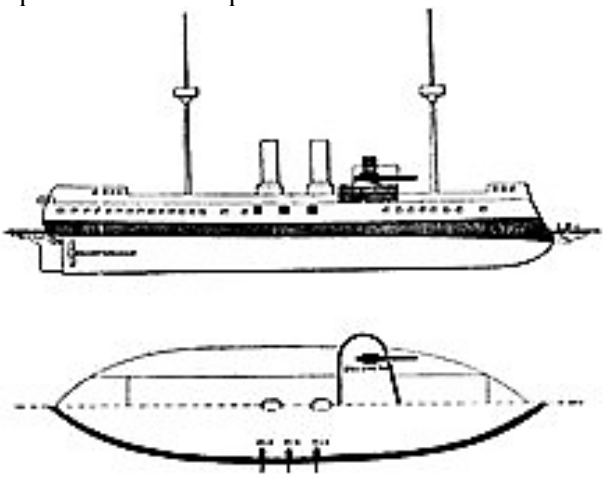
„Kiállításunkon egy víznyomásos ágyúgépezet mintája volt látható, amelyet a Krupp-féle czég engedett át kölcsönképen. A minta két 26 cm-es és 9,1 m. hosszú fúrással bíró toronyágyút ábrázol (iker-ágyúk), melyek hasonló szerkezettel bírnak, mint a Kaiser Franz Josef I. és Kaiserin Elisabeth kosczirkálókon egyesével felállított 24 cm-es ágyúk. A Kronprinz Erzherzog Rudolf és Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie nevű csatahajók 30,5 cm-es ágyúi szintén víznyomásos gépek segedelmével kezeltetnek, bár az előbbiektől némileg eltérő módon. Az említett mintát egy víznyomásos erőgyűjtő (accumulator) hajtotta. Czélszerűen alkalmazott nyílásokon át az egyes készülékek működése észlelhető volt. A szóban forgó ágyúk csapok nélkül vannak készítve; alátámasztásuk egy nyeregalakú ágyteknő által eszközöltetik, amelyben feküdve a szán talpon sikamlanak. A szán vízszintes tengelyek körül forgatható, amelyek homlokrészén vannak megerősítve. A szán forgatása által a tengelycsapok körül a rajta (az ágyteknő közvetítésével) fekvő ágyú is a kívánt függélyes irányba jut. Ezen berendezésnek az a czélja, hogy az ágyú hátraszökése a lövéskor — legyen a cső tetőfekvése bármilyen — a csőtengely irányában történjék. A tapasztalás ugyanis azt mutatta, hogy nehéz és hosszú ágyúknál máskülönben, t. i. ha csak az ágyú forog és pedig ez esetben a csapok körül, a talp pedig áll, akkor az utóbbi a hátraszökésnek rája gyakorolt óriási erőhatás alatt meggörbül. A szán belsejében két víznyomásos henger fekszik, amelyek egyrészt az ágyú hátraszökését meglassítják és végre megállítják, másrészt pedig, ha nyomás gyakorlása végett vizet eresztünk beléjük, az ágyú előresiklását a lőhelyzetbe eszközük. A szán alsó oldalával egy víznyomással működő dugattyú fején nyugszik, amely a tetőirányzásra szolgál. Mindezen készülékek egy forgó korongra vannak szerelve, amely a pánczélozott álló és felül nyílt (barbette-) torony alapját képezi. A korong alsó oldalát egy fogas koszorú fogja körül, amelybe a víznyomásos forgató készüléknek végső fogaskereke fogódzik bele.”[1631]

[1630] Grazer Volksblatt, April 1887-04-16
[1631] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

Csónakok: 1 db I. oszt. gőzbárka, 1 db I. oszt. gőzkutter, 1 db II. oszt. bárka, 1 db II. oszt. nagycsónak, 1 db I. oszt. mentőkutter, 1 db I. oszt. kutter, 2 db II. oszt. kutter, 1 db II. oszt. gigg, 1 db I. oszt. tengernagyi gigg, 2 db Jollboot, 1 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónakverseny lobogó: "I".

Horgonyok: 5 db Admiralitás típusú horgony: 4162 kg, 3490 kg, 976 kg, 523 kg, 264 kg. 1 db Martin típusú horgony: 3530 kg. [1632]
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino Triest – San Rocco
A hajót tervezte: A Conway's All the World's Fighting Ships szerint az új hajó tervét Josef Kuchinka az Osztrák-Magyar haditengerészet haditengerészeti építési igazgatója, vagy RF Scheltema de Heere haditengerészettörténész szerint Moriz Soyka haditengerészeti mérnök.
Tervezett neve: SMS Erzherzog Ferdinand Max, de 1887.03.02-én I. Ferenc József császár rendelkezésére megváltoztatták a nevét.
Építése kezdete: 1884.11.12.
Vízrebocsátás: 1887.04.14.
A keresztanya Maria Theresia főhercegnő volt, akit a férje, Carl Stefan főherceg kísért el az ünnepségre.
Befejezték: 1889.06.11.
Első tengeri próbaút: 1889.07.11.[1633]
Hadrendbe állt: 1890.07.01.
Építési költsége: 8 925 335 korona (Vízrebocsátásáig 5 millióba került.[1634])

A hajó bár nem a legjobb konstrukciójú, de még mindig előnyben volt a kazamata hajókkal szemben úgy sebesség, mint harcérték alapján. Ugyan is a kazamata hajó az oldalával céloz, míg a toronypáncélos a lövegtornyát tudja elforgatni. Megfelelő manőverezés esetén a toronypáncélos tűz alatt tarthatja a kazamata páncélost, miközben az utóbbi nem tud választüzet lőni. Ráadásul az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie erősebb lövegekkel bírt a kazamata páncélosokhoz képest, így messzebbről tudtak tüzet nyitni azoknál. Tehát az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, minden konstrukciós hibájuk ellenére, jelentős előrelépés volt a kazamata páncélosokhoz képest.



Az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie vonalrajza, amely a fegyverek és a páncélzat elrendezését mutatja[1635]

1887.
A vízrebocsátásra a császári család tagjainak jelenlétében került sor. A hajó keresztanyja Mária Terézia főhercegnő.[1636]

[1632] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf
[1633] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie
[1634] Szentesi Lap, 17. évfolyam, 1887-04-09 / 15. szám
[1635] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie
[1636] Neue Freie Presse, April 1887-04-07

„A »Stefánia« hadihajóról, melyet f. hó 14-én fognak vízrebocsátani Triesztben, a következő leírást közük : A »Kronpincessin Erzherzogin Stephanie« pánczél fregatta Barbette-toronyhajók rendszerében készült s az e fajta hadihajóban az ágyuk nem egy - egy forgó toronyban vannak elhelyezve, hanem a hajó nyílt mellvédjén s a hatalmas ágyukkal félkörben (180 fok) legalább tíz kilométernyi távolságra lehet lőni. Ezenkívül erős oldalvédje is van a fregattnak, nevezetesen hat darab 15 centiméteres Kruppféle 35 kaliberű hosszú ágyú van, melyek közelebb távolságról 1511 hüvelyk vastagságú pánczélt is áttörnek. Az új hadihajón van két darab 48 1/2 tonnás ágyú, e kettőnek egyszerre való elsütése a hajótoronyra 40,000 tonna súlynak megfelelő erővel hat, ami igen jelentékeny eredménynek tekinthető, amennyiben ez erő kifejtése folytán az egész hajó nyolcz lábnyi magasságba emelkedik. A külföld tengerészetében is számottevő nagy hajó lenne a most épült pánczélfregatt , bár nagyságra sok hadihajó túlszárnyalja. Az angol »Trafalgar« és a »Nile« 12—12 ezer tonnát és 12000 indirecte lóerőt képviselnek, s majdnem oly nagyok, mint az Alexandria bombáztatásánál szerepelt híres »Inflexible.« A legnagyobb franczia hadihajók az »Admiral Baudin« és a »Formidable« kisebbek az említett angol hajóknál, de az olasz tengerészetben 13,500 és 14,000 tonnás hadihajók is vannak. Az angol tengerészet hajóépítési igazgatójának Mr. Whitenek véleménye szerint azonban e nagy hajók, harczképességben nem múlják fölül az 1875-től 1884-ig épített 9—10.000 tonnás hajókat. A most épült osztrák-magyar hadihajó 5150 tonnás ugyan, de oly harczképességgel bír, a minővel egyetlen hasonló dimensiójú hadihajó sem. Ami a pánczélozást illeti, a legvastagabb pánczél 23 centiméter szokott lenni, de ezt a 15 centiméteres hosszú krupágyuk átlyukasztják, s a »Stefánia« két nagy ágyúja 60 centiméteres vastagságú pánczélt is áttör, lövegeiknek tehát nem állhat ellen a világ egyetlen hadihajójának pánczélja sem, miután az olasz legnagyobb hadihajóknál is 48 centiméter, a francziáknál 55 s az angoloknál 46 centiméter vastagságú a pánczél. E két nagy ágyú calibere 30 1/2 centiméter, 10,7 méter a csőhosszúság s 48 1/2 tonna a csősúly. Egy löveg súlya 455 kilogramm, hosszúsága 1,4 méter s a lövéshez 141 kilogramm lőpor szükséges.[1637]

A torony két 48 1/2 tonnás lövegének egyidejű tüzelése 46.609 láb tonna erőt szabadított fel, amellyel a hajót 8 láb magasra lehetne felemelni.[1638] Teljesítménye 11 000 LE, a hajócsavarok percenként 150-et fordulnak. Sebessége 17 tengeri csomó.[1639]

A hajó fő méretei: hossza a felső vízvonalon 85'36 méter; legnagyobb szélesség a kereteken 17 méter; Merülés elől 6,09 méter. A hajótest teljes egészében a legjobb hazai acélanyagokból készült, és dupla fenekű. Vízbetörés esetén a süllyedés ellen kiválóan biztosítja a sok vízzáró válaszfal rekesz. A teljes hajót lefedő, 230 milliméteres maximális átmérőjű, összetett páncéllemezekből készült övpáncél 1,37 méterrel a vízvonal alá nyúlik, és végig 2,82 méter magas. Hasonló összetett lemezekből épül fel a lekerekített kereszthajós oldalakkal ovális toronyformájú, széles oldalakon lekerekített előszint. A teljes páncél rendszer tömege 890 tonna. A hajó fő emeletén két 30,5 centiméteres, 35-ös kaliberű Krupp ágyú található, mindkettő Armstrong hidraulikus tartókra van szerelve. A lövedékek hatótávolsága 16 kilométer. Ezeket a lövegeket egy-egy-et a hajó mindkét oldalán Barbetta tartálytoronyban helyezik el, és a hajóoldal felett lőnek (en barbette) 180 fokos elmozdulási szögben a gerinc irányától előre és hátra felé. Ezen kívül a hajó hat darab 35-ös kaliberű, 15 centiméteres Krupp-löveget szállít, egyenként 6,8 tonna csövűek és 51 kilogramm-ös lövedéket lőnek ki.
Ezeket egy speciális ütegben helyezték el. A 28,5 kilogramm, barna lőpor töltetével kilőtt lövedék 610 méteres kezdeti sebességet érnek el.
A hajón van még két 7 centiméteres csónakágyú, valamint tizenegy Hotchkiss rendszerű ágyúval is. Ezek egy része az oldalfalak mentén, mások pedig a katonai árbocokon vannak felszerelve. Ugyanígy a legnagyobb figyelmet a torpedófelszerelésre fordították, és a hajó minden részében elegendő számú torpedóállást alakítottak ki.
A hajó külső terét és belső világítását egyaránt megfelelő Gramme és Cdison dinamógépek biztosítják. Az előbbiek két, egyenként 20 000 gyertyát tartalmazó ívlámpát biztosítanak, és 40 600 gyertyás fényforrássá kombinálhatók. Egy másik Gramme-dinamó: a gép 3000 gyertyaerősségű ívfényt táplál és ez a lámpa szállítható. A hajó összes terének belső világítását 150 darab, 8-16 gyertya erősségű

[1637] Nemzet, 6. évfolyam, 1887-04-08 / 1655. szám
Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-04-09 / 98. szám
[1638] Neue Freie Presse, April 1887-04-08
[1639] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1887-04-09

izzólámpa biztosítja. Végül a fontos éjszakai jelzés is elektromosan történik. A hajó alsó terének csaknem egyharmada az erős motornak van fenntartva. Az ikercsavarokat a londoni Maudslay Soush Field cég szállította, amiket háromhengeres függőleges összetett gépek hajtanak meg.
Fő méreteik: a nagynyomású henger átmérője 1400 milliméter, a két alacsony nyomású henger átmérője 1850 milliméter, löket minden dugattyúnál 1000 milliméter. A kondenzátorok teljes hűtési felülete 1500 négyzetméter. A két ikercsavar átmérője 4,6 méter, emelkedése 55 méter. Tíz hengeres gőzkazán, egyenként három kemencével, négyzetcentiméterenként 7 kilogramm üzemi gőzt szolgáltat. A kazánrendszer négy, vízzáró falakkal elválasztott rekeszre oszlik. A kazánok teljes fűtési területe 1600 négyzetméter, a további terület 620 négyzetméter. Az ikergépek garantált teljesítménye természetes szellőztetés mellett 6500 lóerő. A kazánkemencékben mesterséges huzattal megfelelően működtetve (nyolc, saját működő motorral felszerelt ventilátorral) a hajtóművek elérik a legnagyobb, 159 percenkénti sebességet és csaknem 11 600 lóerőt fejlesztenek ki, ami azt jelenti, hogy a hajó várhatóan több mint 16 tengeri mérföldes óránkénti sebességgel halad. A tengerészeti és katonai szolgálat minden igényére nagyszámú segédgép áll rendelkezésre. A technológia legújabb vívmányait ezen a területen is jól hasznosítják. Független gőzgépek vannak a hajó irányítására és a horgonyzási manőverekre. A legfejlettebb vízelvezető rendszereiben nagy teljesítményű gőzszivattyúk szolgálnak. A nagy pozicionáló lövedékek betöltését, beállítását és forgatását hidraulikus gépek végzik, amelyek két független gőzszivattyúval 50 atmoszféra nyomáson dolgoznak. [1640]

A hajó összes helyiségén elektromos és akusztikai vezetékek bonyolult hálózata fut végig, amelyek szálai az állati test idegeihez hasonlóan az agyban, a parancsnoki toronyban összefutnak és onnan fogadják és továbbítják az egyes erők működésére vonatkozó parancsokat. A parancsnoki torony ezért tartalmaz egy formális billentyűzetet a legkülönfélébb erők felszabadítására. Innét irányítják a lövedékek egyenként vagy egész rétegben történő elektromos kilövését, a torpedók kilövését távírón vezénylik, a bevetendő motorteljesítményt vagy a kormánylapát helyzetét jelzik, onnan irányítják a lőszerraktárakat, itt megszólalnak a harangok jelként, egyszóval a hajó lelke, amely a parancsnokban testesül meg. [1641]

„Egy hadihajó vizrebocsátása. Triesztből jelentik mai kelettel, hogy az osztrák-magyar haditengerészet »Stefánia trónörökösnő« nevű új toronyhajójának vízrebocsájtási ünnepélye programmszerűleg folyt le. Reggel 8 órakor a váriakon fölvonták a császári lobogót, valamint a kikötőben levő összes hajók lobogódíszt öltöttek és megdördültek az ágyuk. A sanroccoi ünnepi tér, gyönyörűn föl volt díszítve. Midőn délután 2 órakor a »Fantasie« yacht gőzös a főherczegi párral a láthatáron belül érkezett, a »Radeczky« fregattáról eldördültek a szokásos üdvözlő ágyúlövések. 2 1/4 órakor léptek István Károly főherczeg és Mária Theresia főherczegné a külön ez alkalomból készült kiszálló hídra. A főherczegi pár fogadtatására de Pretis helytartó, Steineck b. haditengerészeti parancsnok, Kober b. hadtestparancsnok, Wipplinger br. tengeri kerületi parancsnok, a Stabilimento technico igazgatósága részéről pedig Morpurgo József br., Reinelt báró, Dimer lovag, Marassig és Pelizzoni, valamint a polgárság és a hadsereg előkelőségei jelentek meg. A fogadtatás igen szívélyes volt. A néphymnus hangjaiba a közönség meg-megújjuló »Erviva« kiáltásai vegyültek. — Morpurgo Mária bárónő, Reinek báróné és Dimer úrhölgyek a főherczegnőnek pompás bokrétát nyújtottak át. Morpurgo József báró rövid beszédet intézett a főherczegnőhöz, kifejezést adva az igazgatóság köszönetének és örömének a fölött, hogy ő fensége megjelenésével szerencséltette meg a hajógyárat és kérve, hogy az igazgatóság hazafias érzelmeinek a király és a királyi család előtt kifejezést adni szíveskedjék. Erre a gyár munkásainak fehérbe öltözött gyermekei beszédet intéztek hozzá, bokrétát nyújtván át lelkes üdvözlő kiáltások között. Az ezrekre menő ünnepi vendégek a főherczegi párt a pompásan feldíszített udvari pavillonba kisérték, mire a császári zászló kitűzetett és kezdetét vette a hajó vízrebocsájtása. Regan hajófőmérnök jelentése után a tengerészparancsnok Serneck báró a következő beszédet intézte Mária Terézia főherczegnőhöz: Császári fenség! fenséges főherczegasszony ! Egy hatalmas hajó, mely a fenséges trónörökös fenséges nejének, Stephania főherczegnőnek a nevét viseli, és mely nevet a haditengerészetben megörökíteni van hivatva, és mely ez ünnepélyességet különös dicsfénynyel környezi, fog most lelkes üdvözletünk

[1640] Wiener Allgemeine Zeitung, April 1887-04-09
[1641] Grazer Volksblatt, April 1887-04-16

kíséretében vízre szállni, hol először nyaldossák körül a tenger hullámai. Midőn most nem állhatva ellent érzelmeink sugallatának, a hi és legalázatosabb hadi tengerészet nevében meleg szavakban mondok mély köszönetet ő felségének boldogító legmagasabb kegyelméért és meszeterjedő gondoskodásáért, nem tehetem másfelől, hogy elismerőleg ki ne emeljem azon áldozatkész támogatást, melyben az osztrák-magyar birodalmi képviseletek részéről a haditengerészet ügye felkaroltatott. Kérem méltóztassék császári fenséged a keresztelés tényét végrehajtani. Erre Mária Theresia főherczegné igy felelt: »Tudatában annak, hogy a mai ünnepélynek a monarchia hatalmi erejének kifejtésére mily nagy jelentősége van, örömmel adom ezennel az előttünk levő szép hajónak a »Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie« nevet. (E pillanatban a bilenttyűt megérintette, minek következtében a pezsgős üveg, a hajó orrán széttörött): »Hajó! menj szerencsésen a hullámra és hullámon át s hord becsülettel Ausztria-Magyarország dicskoszoruzta lobogóját, a mig csak aczéleresztéked összetart.« (Erre a billentyű második nyomására a hajót összetartó czölöpök szétnyíltak és az a néphymnus hangjai, riadó örömkiáltások, kalap és kendő lobogtatások közt a hajó méltóságteljesen és egész biztossággal a vízre siklott. — Hosszantartó »hoch« — és »erviva« — kiáltások kisérték a nyilsebességgel továbbhaladó hajót. A hajógyárt elhagyván, ő felségeik köszönetüket fejezték ki a Stabilimento igazgatóságának a kitűnően sikerült mű felett. A főherczegi pár folytonos üdvözlő kiáltások között lépett a diszcsomnakra, melyről a »Phantasie« gőzyachtra szálltak át, hogy Triesztbe visszatérjenek. A sok ezerre menő vendégek ismét 4 Lloyd-gőzösön, magángőzhajókon és más szállítóeszközökön tértek vissza Triesztbe. A hajóraj este 5 órakor vetett horgonyt Triesztben. Este a »Radetzky« hajón tánczmulatságot rendeztek, melyen igen sok előkelő vendég vett részt. A főherczegi pár is megjelent és hosszabb ideig időzött az estélyen." [1642]

1888.
1888-ban a Hadügyminisztérium Tengerészeti Szekciója megkifogásolta az építés lassúságát.

„Villamvilágítású hadihajók. A Triestben tavaly vízrebocsátott két toronyhajó , »Rudolf trónörökös« és »Stefánia trónörökösné« villámvilágítását most rendezi be a budapesti Ganz és társacég. A hajók világítására 300 izzólámpát alkalmaznak. A hajók környékének megvilágításához pedig négy ívlámpát mindössze 80,000 gyertya világító erejével, úgy hogy öt kilométernyi kerületben nappali világítást terjeszthetnek a hajók."[1643]

1889.
1889.05.04-én a hajó saját erőből áthajózott Triesztből Polába. Az özvegy koronahercegnő egy pompás selyemzászlót hímezett díszlobogónak és ajánlott fel, melyet az Arzenál felszerelési raktárában tartottak különleges őrizet alatt és a hajóparancsnok az átadási ünnepi szemlére vehette elő. Azután a parancsnoki kabinban kellett tartania. [1644]
1889.06.11-én a hajót elkészültnek nyilvánították.
1889.07.11-én, 23-án és 29-én a hajó próbautakat hajtott végre.

1890.
1890 májusában megtörtént az első felszerelése, és 1890.07.01-én szolgálatba állt a nyári Gyakorló Hajóraj kötelékében.
1890.07.21-én kifutott Polából. Ekkor II. Vilmos császár meghívására indult az Északi-tengerre, hogy részt vegyen a német császári flotta augusztusi flottagyakorlatán.
A kötelék az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronypáncélosok, az SMS Kaiser Franz Josef I. védett cirkáló. Kötelékparancsnok Johan von Hinke ellentengernagy.
1890.07.28-31 között Gibraltárban volt. 1890.08.03-05 között szénvételezés végett a spanyolországi Ferrolban tartózkodott. 1890.08.08-11 között az angliai Portsmouth-ban tartózkodott. 1890.08.11-én a

[1642] Nemzet, 6. évfolyam, 1887-04-15 / 1661. szám
Das Vaterland, April 1887-04-15
Grazer Volksblatt, April 1887-04-16
[1643] Fővárosi Lapok 1888-11-29 / 330. szám
[1644] Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-22 / 140. szám
Budapesti Hírlap, 14. évfolyam, 1894-12-27 / 357. szám

hajók részt vettek a Cowest Regattán, ahol Viktória királynő értékelte a résztvevőket. 1890.08.13-14-én a németországi Cuxhaven-ben volt. Itt, rekviemet tartottak az elesettek emlékére. 1890.08.16-22 között a dániai Koppenhágában volt, ahol csatlakoztak a Hajórajhoz. 1890.08.24-28-án a svédországi Karlskron következett.
Az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf zászlóshajót a karlskronai svéd haditengerészeti bázisra szállították, hogy ott megjavítsák a hajtóművét. A zászlóshajó javítása alatt az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie lett a zászlóshajó. 1890.08.29-09.03 között a németországi Kielben részt vett az ünnepségeken és a II. Vilmos császár előtti flottafelvonuláson. Ekkor zászlóshajó.[1645] 1890.09.03-án II. Vilmos császár a hajóra látogatott.
1890.09.03-07 között a németországi Flensburg-ban volt. 1890.09.07-11 között a dániai Sonderburg következett. 1890.09.11-22 között a németországi Kiel-ban volt. 1890.09.26-án érintette az angliai Cherbourgot. 1890.10.03-08-án a portugáliai Lisszabon következett. 1890.10.13-17-én az olaszországi Palermo-ban kötött ki. 1890.10.21-én megérkezett Triesztbe.

1890.11.04-én éjjel kifutott és 1890.11.11-én a Cattarói-öbölben, Kumbornál csatlakozott a Hajórajhoz, amivel együtt gyakorlatokat hajtott végre. 1890.12.13-án befutott Polába. Az út során jó tengerálló hajónak bizonyult. 1890.12.18-án Polában leszerelték.

1891.
1891.01.22. – 1891.02.17. között dokkban állt. 1891.05.02-án felszerelték és beosztották a Hajórajba. 1891.06.26-án Trau előtt a császár szemlét tartott a hajón. Leopold főherceg felszállt a hajóra.

„Haditengerészetünknek iskolai hajóraját e hó közepén fölöszlatták, ellenben az admiralitás elrendelte a nyári gyakorló hajóraj összeállítását, amelynek parancsnokságát Hinke János ellentengernagy veszi át. A gyakorló hajórajhoz kirendelt hajók fölszerelésének megvizsgálása e hét végén kezdődik. Soha még ily nagy hajóraj nem végzett haditengerészetünkben gyakorlatot, mint ez lesz. A június végére tervezett zárógyakorlatok valószínűleg őfelsége jelenlétében fognak megtartatni. Sterneck tengernagy zászlóhajója a „Greif“ lesz, a támadó flottát Rosenzweig sorhajókapitány vezérli a „Rudolf főherceg trónörökös“ toronyhajón. E támadó flotta többi hajói: „Stefánia főhercegné trónörökösné“ (parancsnoka Sehellander sorhajókapitány) toronyhajó, „Jenő herceg“ kazamatahajó (Morin sorhajókapitány), „1. Ferenc József" (Károly István főherceg sorhajókapitány) „Trabant“ torpedónaszád, „Leopard“ torpedóhajó, „Villám“ torpedónaszád, „Tigris“ torpedóhajó, „Üstökös“ torpedónaszád. A partvédő flotta lobogó hajója a „Fantasia“ lesz. Az „Erzsébet“ szerhajó lesz a torpedóraktár-hajó, a „Dromedar“ jármű pedig a tengeri aknák elhelyezéséhez való eszközöket és készülékeket fogja vinni. Az említetteken kívül részt vesznek a hadgyakorlatban: „Albrecht főherceg“ kazamata-hajó, „Gigás“ szivattyú-hajó, „Cyclop“ műhely-hajó, „Triton“, „Bussad“, „Condor“, „Keselyű“, „Ulm“, „Varjú“ és „Seregei I. osztályú torpedónaszádok, a XIII, XIV, XV, XVIII, XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII, XXVIII és XXIX. számú II. osztályú torpedónaszádok. A tengerészeti parancsnok táborkari főnöke seedanki Schonta Károly fregatt-kapitány, a támadó flottáé Spiller korvett-kapitány, a partvédő hajórajé pedig Jedina Lipót lovag sorhajóhadnagy lesz.[1646]

1891.06.30-án leszerelték.

1892.
A májusban tengerre szálló hajórajhoz fölszerelik a «Rudolf trónörökös» és a «Stefánia főherczegasszony» toronyhajókat, a «Ferencz József» czirkáló hajót, a «Custozza», «Don Juan», «Miksa császár» pánczélhajókat, az említett «Pelikan» torpedó-anyahajót és a «Rodolfo»-t, mely utóbbi a tengernagyi hajó lesz.[1647]
1892.04.29-én felszerelték, és a Hajóraj kötelékébe került. 1892.08.22-én a hajó Leopold főherceggel a fedélzetén kifutott Polából. 1892.08.24-29-án az olaszországi Catania vizein volt. 1892.09.01-16-án Genova-ban horgonyzott. Részt vett az Amerika felfedezése alkalmából rendezett Kolumbusz ünnepségeken. 1892.09.11-21-én Messina-t kereste fel. 1892.09. 24-én befutott Polába és leszerelték.

[1645] Die Presse, August 1890-08-27
[1646] Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-04-22 / 110. szám
[1647] Magyar Géniusz, 1. évfolyam, 1892-03-13 / 11. szám

A genuai Kolumbus ünnepély. Az osztrák-magyar hajóraj, mely a »Rudolf trónörökös főherczeg« és »Stefania főherczegnő« toronyhajókból és »I. Ferencz József« czirkáló hajóból áll, mint Cataniából írják, e hó 24-én vetett horgonyt az ottani kikötőben. Báró Spaun ellentengernagy, a hajórajparancsnok, ez alkalommal felkereste a hatóságok fejeit, kik a látogatást viszonozták.A prefektust és a szabadságon levő hadosztályparancsnok helyettesét, a parancsnoki hajón tett látogatás alkalmával a szokásos üdvlövésekkel fogadták. Az osztrák-magyar hadihajók, főleg a kis mólónál horgonyzó »Rudolf trónörökös« nevét viselő tengernagyi hajónak temérdek nézője akadt. A hajóraj 29-én hagyta el Cataniát s egyenesen Genuába, a Columbus-ünnepélyekre ment. Hivatalos jelentés szerint Géniába a következő hadihajók érkeznek: Ausztria- Magyarország részéről: »Rudolf trónörökös« és »Stefánia trónörökösnő« tornyos hajók és »I. Ferencz József« czirkáló hajó; Anglia részéről: »Sans Pareil« tornyos hajó és »Austrália« és »Phaeton« czirkáló hajók. Francziaország részéről: »Formidable,« »Admirable Baudin« és »Courbet« tornyos hajók és »Cosmac« czirkáló hajó; Spanyolország részéről: »Pelago« és »Victoria« pánczélos hajók, »XIII. Alfons« és »Regina Regente« czirkáló hajók és »Temeraris« ágyunaszád; Németország részéről: »Vilmos herczeg« czirkáló korvett; Portugália részéről: »Vasco de Gama« pánczélos hajó; Németalföld részéről: »Johan Willem Frito« czirkáló hajó; Görögország részéről: »Psara« pánczélos hajó; az Egyesült Államok részéről: »Newark« czirkáló hajó és »Remington« ágyúnaszád ; Mexico részéről: »Zaragoza« czirkáló hajó és végül az olasz hajóraj. Az olasz király valamennyi tengernagyi hajót meglátogatja.[1648]

[1649]

1893.
1893.04.05-én felszerelték és besorolták a Hajórajba, majd 1893.08.06-án leszerelték.

Kalinovikban van. — A Stefánia főhercegnő toronyhaja 5060 tonnás, gépe 6500 lóerejű, van rajta 2 nehéz-, 6 közép-, 2 könnyű- és 11 gyorsan tüzelő ágyú.[1650]

Az év során flottagyakorlaton volt az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, SMS Prinz Eugen, SMS Kaiser Max és az SMS Don Juan d'Austria társaságában.

1894.
1894.04.30-án felszerelték, és a Hajórajhoz vezényelték. 1894.08.11-én leszerelték.

1895.
1895.03.28-án felszerelték és beosztották a Hajórajba. 1895.05.10-én részt vett a császár előtt a Fasana-csatornában megtartott gyakorlaton. 1895.09.15-én leszerelték.

[1648] Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-09-01 / 241. szám
[1649] https://richard-militaria.at/k.u.k.-PK-S.M.S.-Kronprinzessin-Erzherzogin-Stefanie-ungelaufen/M72880
[1650] Budapesti Hírlap, 13. évfolyam, 1893-04-24 / 112. szám

1897.
1897.02.17-én felszerelték.

„Az itteni hadi kikötőben éjjel-napnap dolgoznak a Krétába kirendelt hajók felszerelésén. Az a jelentés, hogy a »Ferencz József« czirkálóhajót a Kaneánál lévő flotta kiegészítésére szintén elküldik, valónak bizonyult. A „Laudon“, „Zrínyi“ és „Vautilos“ hajókból álló téli hajóosztály legénységét a Krétába induló »Stefánia« pánczélos toronyhajóra helyezik át.”[1651]

Trieszt, 1897.02.15. „Az „Elisabeth“ pánczélos hajó Hinke ellentengernaggyal és a „Satellit“ torpedóhajó parancsot kapott, hogy Krétába induljon. A pólói hadi kikötőben serényen készülődnek.
A legénység lőszert, élelmet szenet vételez. Archducchess Stephanie" toronyhajó az Osztrák-Magyar Haditengerészet egyik legnagyobb és legjobb csatahajója. Hossza 85, szélessége 17 méter, vízkiszorítása 5150 tonna. A hajó motorjai 8300 lóerőt képesek generálni, és 17 tengeri mérföld per órás sebességet biztosítanak ennek az úszó erődítményre emlékeztető hatalmas kolosszusnak. Fegyverzete két 30,5 centiméteres Krupp ágyú, 8 darab 15 centiméteres gyorstüzelő ágyú és 14 mitrailleuse. [1652]

Legnagyobb pánczélos toronyhajónk, a Stefánia, parancsot kapott, hogy Krétába induljon. Mihelyt ezek a hajók Krétában lesznek, az ott levő osztrák-magyar hajóraj parancsnokságát egy tengernagy veszi át.”[1653]

1897.02.18-án mint zászlóshajó kifutott Polából Kréta blokádjára. Krétán megjelent a francia, német, olasz, görög és brit flotta számos egysége. A tiltakozás azért volt, hogy Kréta ne kerüljön az Oszmán Birodalom fennhatósága alá. Az Osztrák-Magyar Monarchia a következő egységeket küldte a térségbe: SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, Kaiserin und König Maria Theresia páncélos cirkáló, Tiger, Leopard és Sebenico cirkálók, három romboló és nyolc torpedócsónak. Nagy-Britannia és Olaszország után ez volt a térségbe küldött harmadik legerősebb flottakötelék.

1897.02.20-án érintette Teodót. (Más forrás szerint Polából 1897.02.20-án szombaton futott ki.[1654])
1897.02. 22-24-án Canea, 1897.03.11-20-án a Suda-öböl következett.[1655]
1897. március 7-én az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie tengerészei más hajók legénységével együtt 2000 török megmentésében vettek részt, akiket lázadó görögök vettek körül Kandanos völgyében. Mintegy 570 felfegyverzett tengerészt küldtek a tárgyalások segítésére és a kőrül zárt törökök evakuálására.

„1897. március 8. (Saját tudósítónktól.) A Neues Wiener Tagblatt a hatalmak Kréta előtt levő admirálisainak egyhangúlag hozott határozatait közli. A diplomácia a tengernagyoknak engedte át, hogy a szükséges rendszabályokat elhatározzák, mire ezek elsősorban abban állapodtak meg, hogy a Selino előtt horgonyzó hadihajókról matrózokból és tengerészkatonákból álló csapatokat szállítanak partra, kik egy angol hajóparancsnok vezetése alatt föl fogják szabadítani a Kandanosban bezárt törököket. Ebben a csapatban 100 osztrák-magyar matróz vesz részt teljes hadifegyverzetben a »Stefánia főhercegnő« toronyhajóról, mely a »Satellit« nevű torpedó-naszáddal egyetemben Selino előtt horgonyoz, míg a »Mária Terézia« nevű hajó Kaneában maradt. A további intézkedések úgy szólnak, hogy a görög hajókat, ha vitorláikat hamarosan föl nem szedik, kényszerrel a milói kikötőbe viszik és azt a görög hajót, mely magát nyugodtan nem viseli, a hatalmak összes hajói azonnal megtámadják. A görög hajók részéről ugyanis a hatalmak tengernagyai mindenre el vannak készülve, mert még emlékezetben van az, hogy mit felelt az időközben fölváltott görög kommodore, Remeke, az európai hajóparancsnokok fölszólítására : — Engedelmeskedni nem fogok, hanem ha kell, inkább az egész legénységet a fedélzetre gyűjtöm és a hajót a levegőbe röpítem. Az új görög ellentengernagyot Saditurist semmi kétségben sem hagyták aziránt, hogy az európai tengernagyok a legszigorúbb rendszabályokhoz folyamodnak és el

[1651] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-02-18 / 49. szám
[1652] Neue Freie Presse, Februar 1897-02-16
[1653] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-02-16 / 47. szám
[1654] Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-02-23 / 54. szám
[1655] Das Vaterland, März 1897-03-13

vannak határozva rá, hogy az ostromzárt szükség esetén nemcsak Krétára, hanem ha kell — egész Görögországra kiterjesztik, mely célra az európai hajók számát esetleg szaporítani fogják. Hogy Vassos ezredes csapataival a szigetet elhagyja, azt európai tengerészkörökben sem hiszik, de ővele és hadosztályával egyelőre törődni nem fognak, hanem a sziget szigorú ostromzár alá helyezésével meggátolják azt, hogy akcióját tovább folytatva a parti részek főhelyeire is kiterjeszsze. Az európai hajókon minden készen áll a legkomolyabb akcióra és a görög hadihajók és a szigeten operáló görög csapatok közt a közlekedés máris lehetetlenné vált."[1656]

Olyan hadműveletek következtek, mint például az elszigetelt török helyőrségek utánpótlása és az erődök közelében lévő elhagyatott házak lerombolása, amelyeket a török katonák elleni titkos támadásokra használtak a görögök. A nemzetközi flotta feladata, hogy a görög lázadók fegyverutánpótlását megszüntessék. Egyben elűzték a görög felmentő flottát Kréta vizeiről. Ezt György trónörökös vezetett.

A Monarchia flottája 1897.03.30-án és 1897.04.12-én került a parti ütegekkel tűzharcba, de senki sem sebesült meg.

Maloxánál a „Sebenico" torpedóhajó és a „Satellit" torpedójármű egészen 3000 méteres távolságra lőttek rendkívüli pontossággal, mivel a felkelők rálőttek a Cap Grabusánál a hajóinkra. Nagyon jól tudták és látták a felkelők, hogy a könnyű hajókról milyen nehéz a partra jutása a katonáknak nyílt tengerről csónakokon. Ezért trükkös helyzetekből rálőttek a hullámokkal küzdő csónakokra. A Monarchia hajóinak pontos tűzvezetése elűzte a felkelőket. A felkelők ugyan vissza lőttek, de nem értek el találatot. Mivel a felkelők április 4-én négy hajóval megfenyegették a Kissamo erődöt, a területet felügyelő osztrák-magyar osztagnak javasolták az erőteljesebb beavatkozást, először a vaskalapos „Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie", majd maga admirális hajónk – Ferenc József I. cirkáló -, avatkozott a harcba. A szárazföldi harcokban részünkről a 87. gyalogezred katonái vettek részt.[1657]

„A Stefánia trónörökösné nevű osztrákmagyar toronyhajó állítólag levelet kapott a felkelőktől Kisszamoszból, melyben jelentik, hogy a hatalmak ellenséges eljárásával szemben úgy járnának el, mintha a hatalmakkal szemben hadilábon állnának. A harc minden órában várható. Az osztrák-magyar hajóraj parancsnoka holnap Kisszamoszba megy. Valószínűnek tartják, hogy az erősségeket elpusztítják, nehogy a fölkelők kezébe jussanak."[1658] (A „Pécsi Figyelő" eredeti távirata.) A Stefánia osztrák-magyar páncélos toronyhajó bombázott a görögökre, mert ezek meg akarták akadályozni, hogy a lobogónk alatt csolnakon visszaérkező kiszamói helyőrségi tisztek partra szálljanak. Reggel óta ágyúznak Kiszamónál, ahol ma akarják a mohamedán családokat hajóra szállítani és a veszedelem elöl Kaneába vinni. A „Mária Terézia" nevű osztrák-magyar páncélos vezérhajó Kiszamóhoz érkezett."[1659]

1897.04.19-24-én Kissamo-t kereste fel. 1897.04.24-én rövid időre befutott a Suda-öbölbe. 1897.04.26/28. –1897.05.22 között Szaloniki-ben volt a Monarchia alattvalóinak a védelmére.[1660]
1897.04.28-án a Kronprinzessin Stefanie nevű osztrákmagyar páncélos toronyhajó az osztrák-magyar alattvalók védelmére Szalonikibe indult.[1661] Ez után az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie elhagyta Kréta vizeit és az Athén melletti Phaleron-ba hajózott a külföldi állampolgárok védelmére.

1897.05.02-án Szalonikiben volt a " Princess Stephanie" osztrák toronyhajó mellett a "General Bougeant" és az olasz "Andrea Doria". Velük szembe görög hadihajók vonultak fel, de végül azok visszavonultak Voloba.[1662]

1897. május 21-én Athénben veszedelem készül, a harctéri vereség után mintha belső háborúság következnék. A dinasztiát féltik és ma Szalonikiből hirtelen Faleronba rendelték a «Stefánia» osztrák-

[1656] Pesti Hírlap, 19. évfolyam, 1897-03-09 / 68. szám
[1657] Grazer Tagblatt, April 1897-04-15
[1658] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-04-10 / 100. szám
Neue Freie Presse, April 1897-04-10
[1659] Pécsi Figyelő, 25. évfolyam,1897-04-11 / 83. szám
[1660] Pécsi Figyelő, 25. évfolyam, 1897-04-25 / 94. szám
[1661] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-04-24 / 114. szám
[1662] Prager Tagblatt, Mai 1897-05-03

magyar toronyhajót, a harctérről pedig hazahívták a rendőrökből alakított csapatokat, mert talán otthon szükség lesz reájuk.[1663]
1897.05.23-1897.08.12-án Phalera (Phaleron) kikötőjét kereste fel.
1897.08.19-ém Canea következett útja során. 1897.08.19-20-án a Suda-öbölben járt. 1897.08.23-án megérkezett Polába.
1897.08.31-én leszerelték, majd 1897.10.09-én tartalékállományba helyezték.

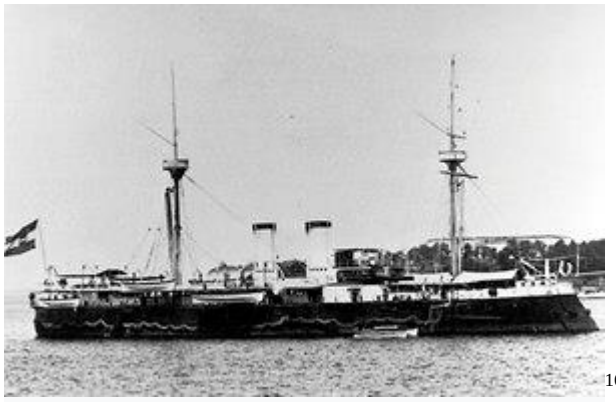
A Nemzetközi Hajóraj 1898 decemberéig működött Kréta mellett, de Ausztria-Magyarország nem elégedett azzal a döntéssel, hogy az Oszmán Birodalom fennhatósága alá tartozó autonóm krétai államot hoznak létre. A Monarchia az utolsó hajóegységét 1898 márciusában vonta vissza.

A hajó tisztjei:
Leodegar Kneissler von Maixdorf sorhajókapitány
Anton Vertovetz hadnagy
Alois Baumann hadnagy
Emerich Ritter von Leitgeb sorhajó hadnagy
Engelbert Frhr von Rossi-Sabatini hadnagy
Franz Martinák hadnagy[1664]

1898.
1898-tól tartalékban tartották. Ekkorra a konstrukciója lényegében elavultnak minősült.

„Mint Konstantinápolyból hivatalosan jelentik, Hinke altengernagy a Medzsidje-rend nagyszalagját, a «Stefánia trónörökösné» toronyhajó-parancsnoka, Kneisler sorhajókapitány és a 87. gyalogezred 2-ik zászlóaljának parancsnoka, Guzek ezredes a Medzsidje-rend második osztályát kapta azon figyelmes eljárásért, amelyet Kréta szigetén tanúsítottak a török katonasággal szemben."[1665]

1905.
1905-ben az 1-es kategóriájú Tartalékban lévő hajók legénységének a lakóhajója.


[1666]

1906.
1906.01.24-én császári jóváhagyással törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből, és ettől kezdve helyi védelmi feladatokat látott el.
A 3,7 cm-es lövegeit 4 cm-es/L44-es gyorstüzelő lövegekkel váltották fel.

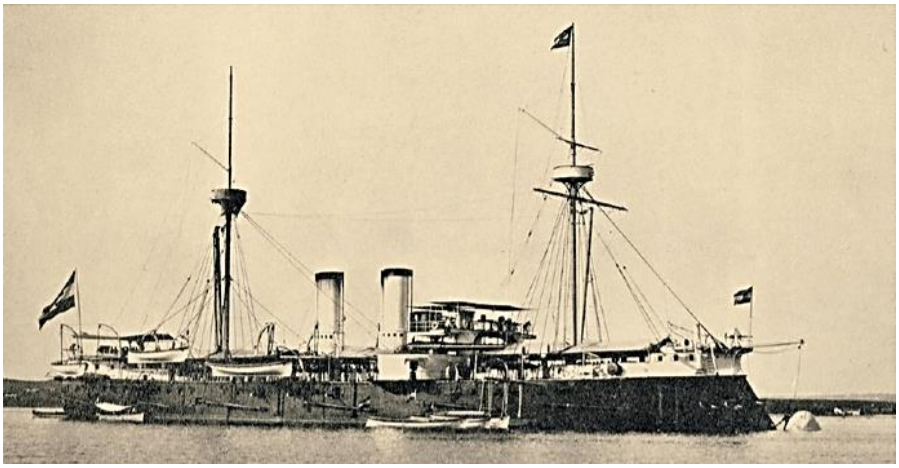
1908.
1908.01.07-én a Cattarói-öbölben lévő Kumborba rendelték, mint állomáshajót.

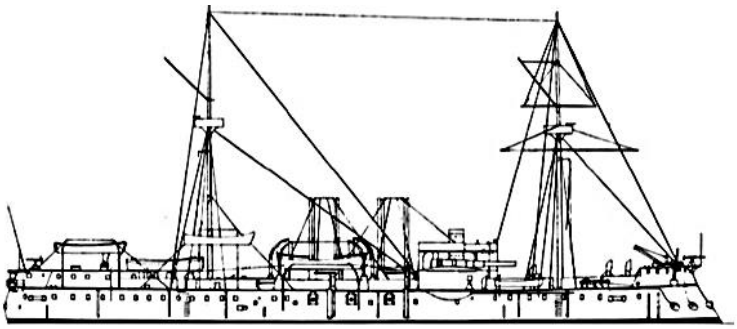
[1663] Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-05-23 / 143. szám
[1664] https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm
[1665] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-05-05 / 124. szám
[1666] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie

1908.04.10-én már törölték az aktív hadihajók listájáról.[1667]
1908.05.27-én felszerelési készenlétbe helyezték.
1908.06.02-án visszatért a Cattarói-öbölbe, Kumborba.
Ebben az évben sikertelenül próbálták meg eladni Uruguaynak.
1909.
1909-én -ben a részleges mozgósítás során felszerelték. Azután Kumborban szolgált, mint állomáshajó. Ugyan ekkor partvédő hajónak is nevezték.[1668] Ekkor a Boche di Cattaro kikötői bejáratánál volt szolgálatban. Ebben a szerepkörben az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf váltotta fel.[1669]

1910.
1910-ben leszerelték, és 1910.08.19-én átminősítették leszerelt hajónak. 1910.10.04-én befutott Polába. 1910.11.20-án beállt az Arzenálba.

1913.
Az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie-et 1913.08.07-én átnevezték **Gamma**-ra.
Leszerelték a fegyverzetét 1913.09.29-én. 1913.11.06-án megkezdték az átépítését Polában lakóhajóvá.



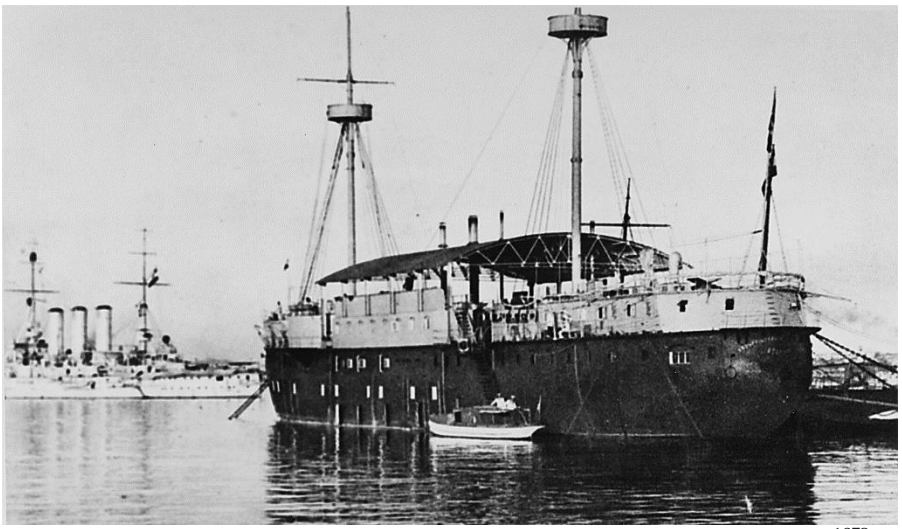


"Kronprinzessin Stefanie"

1914.
1914-től az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, Gamma néven lakóhajó lett.
A hajót felszerelték rádióállomással és új gőzfűtést kapott a lakóterek fűtésére.
Kiszerelték a főgépeit és a kazánjait, majd Fisellában kikötötték és az Aknász- és Távírász Iskola lakóhajója lett a háborúvégéig. [1670]

[1667] Agramer Zeitung, April 1908-04-10
[1668] Kincses Kalendáriom, 1909, A haditengerészet
[1669] Neues Wiener Journal, Oktober 1910-10-13
[1670] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie

1914. augusztusában mint IV. D. tengerész őfelsége Gamma hajójára vonult be a zsidóhitű Baum Hermann matróz, majd az Admiral Spaun-on szolgált. Később utolsóként hagyta el a süllyedő SMS Zenta cirkálót.[1671]
1914-ben az SMS Gamma Polában torpedó főhajó, majd aknász iskolahajó tengerésze Varga János.[1672]



Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie (Gemma) 1916-ban Pólában[1673]

1915.
1915-ben az SMS Gamma torpedóhajóként majd iskolahajóként szolgált. 1915.09.02-án a polai haditengerészeti kórházban béltífuszban elhunyt tengerésze Lovas Mihály, akit Polában temették el.[1674]

SMS Gamma osztrák-magyar haditengerészet torpedókezelő főhajójának matróza szárazföldön[1675]

1917.
1917.10.27-én Károly császár meglátogatta a hajót és saját kezűleg aknát telepített és egyéb aknászmunkát végzett. A jó étkeztetés megtévesztő volt. A császár által a konyhában felnyitott konzerveket a látogatása alkalmából hozták oda egy raktárból. A matrózok rájöttek erre, és amikor a kötélzetre rendelték őket tisztelgő állásba, a "Hurrah" helyet "Hunger"-t ("éhes") kiáltottak. [1676]

[1671] Egyenlőség, 35. évfolyam, 1916-04-30 / 18. szám
[1672] Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai", Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban, Szülőföld Könyvkiadó Kft, 2024.
[1673] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie#/media/File:SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie_hulked_in_Pola.jpg
[1674] Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai", Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban, Szülőföld Könyvkiadó Kft, 2024.
[1675] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/385/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~500079/SMS-Gamma-osztrak-magyar-haditengereszet-torpedokezelo-fohajojanak-matroza-szarazfoldon-~II2302859
[1676] https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

1918-ban internálták, 1920-ban Olaszországba szállították, ahol lebontották.
Talán 1926-ban bontották le Olaszországban.[1677] Más forrás szerint Triesztben bontották le.

Az S.M.S. Gamma legénysége 1915-ben
Pólában készült műtermi fotón (Közöttük Ákos Ferenc ismert) valamint 1916-ban
az S.M.S. Gamma itt már tengeri aknakiképző hajó
forrás: SZIT A fotó montázs

Az S.M.S. Gamma császári és királyi. haditengerészet aknász gyakorlóhajója

[1678]

Az egyetlen általam ismert kép a hajó hátsó részéről

Parancsnoka:
1891. Schellander József sorhajókapitány[1679]
1897, 1898. Kneisler Leodegar sorhajókapitány (utóbb altengernagy)

Admirálisok:
1890 Johan von Hinke ellentengernagy

[1677] https://www.wikiwand.com/en/articles/SMS_Kronprinzessin_Erzherzogin_Stephanie
[1678] Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai", Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban, Szülőföld Könyvkiadó Kft, 2024.
[1679] Nemzet,. évfolyam, 1891-04-21 / 3104. szám

ÖTÖDIK CSATAHAJÓOSZTÁLY

SMS Wien partvédő páncélos 1895

SMS Wien partvédő páncélos (toronyhajó)

Monarch osztályú hajó. A hajóosztály hajói nem voltak teljesen egyformák, de nagyon hasonlítottak egymásra. (Testvérhajói: SMS Monarch és SMS Budapest)
(SMS = *Seiner Majestät Schiff* azaz *Őfelsége hajója*.)

Vízkiszorítás: 6572 tonna (5785 tonna, 5694 hosszú tonna)
5878 tonna
Hossza: 99,22 m (325 láb 6 hüvelyk),
a merőlegesek között (pp) 93,30 m,
a vízvonalon (wl) 97,67 m
Szélessége: 16.98 m (55 láb 9 hüvelyk)
Merülése: 6,36 m (21 láb)
teljes terheléssel 6,6 m

Meghajtása:
5 db hengeres tűzcsöves kazán 24 db tűztérrel.
(Üzemi nyomás 11 atm. Össztömeg a kazánvízzel együtt: 880 t. Kazánátmérő 424 cm, tűzrostély felület: 53 m², fűtőfelület 1465 m², kémény 8,69 m², a rostélytól 21 m magasan. 2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel, mely 3,975 m és 4,724 m között változtatható. Kazánvíz 880 tonna.)
2 db álló, háromhengeres, háromszoros expanziós gőzgép
(Magas nyomású henger 85 cm, középnyomású henger 130 cm, az alacsony nyomású henger 200 cm átmérőjű, dugattyú lökethossz 90 cm.)
2 db három lapátos hajócsavar (4, 420 m)
(A lapátok átmérője 3, 975 m – 4, 724 m között változhat)
A hajócsavarok fordulatszáma 135/perc[1680]
1 db kormánylapát (Kormányfelület: 16,5 m)
Paul Eyb vezető gépészmérnök irányította a hajó gépészeti felszerelését az építése során.[1681]

[1680] András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf
[1681] https://nagyhaboru.blog.hu/2022/04/21/paul_eyb_maschinenbau-oberingenieur_2_klasse

Teljesítménye: 9180 LE (6750kW) (8600 LE – 6400 kW)
Áramtermelő generátorok: 2 db 50 kW
4 db 40 kW
Szivattyúzási kapacitás óránként: 1500 t víz.

Hatótávolság: 2200 tmf/ 12 csomó
3500 tmf/ 9 csomó (6500 km, 4000 mérföld)

Sebessége: 17,49 csomó (35 km/h)

Üzemanyag: 300-500 tonna szén

Személyzete bevetésen: 26 tiszt 415 tengerész
tartalékban: 14 tiszt 238 tengerész
felszerelésre készen: 6 tiszt 224 tengerész
szolgálaton kívül: 3 tiszt 58 tengerész
1908-ban 26 tiszt 405 tengerész[1682]

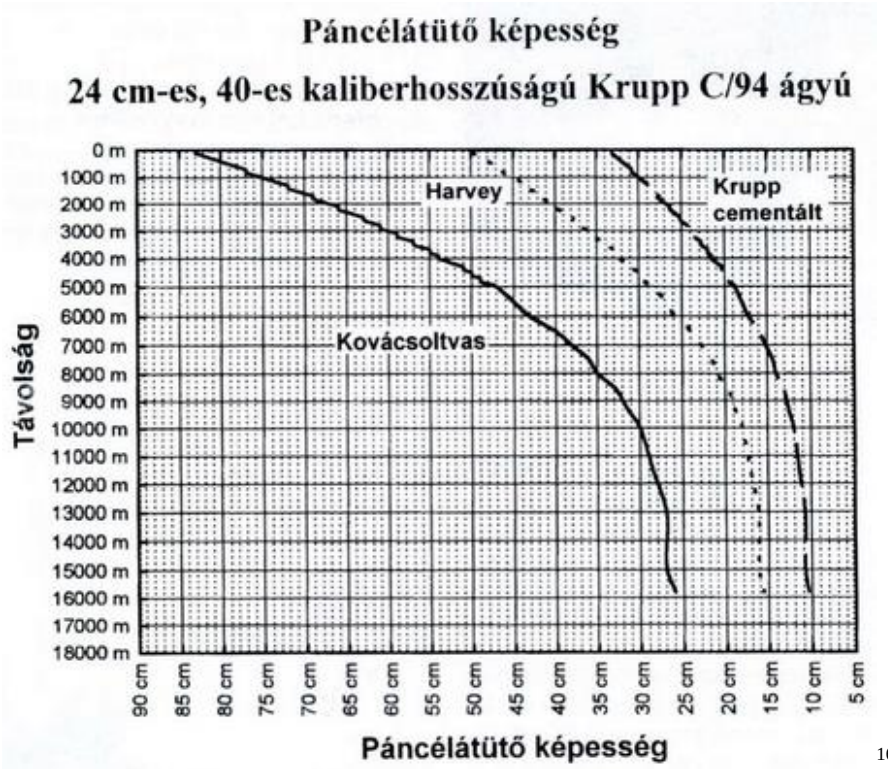
Páncélzata nikkel – acél páncél Harvey páncél:
(Az osztrák-magyar haditengerészeti vezetés nagyon komolyan vette azt a feladatát, hogy a kapható legjobb páncélt válasszák ki az új hajókhoz. 1893 novemberében a páncéllemezeken összehasonlító próbalövészetet tartottak a polai Montecane haditengerészeti tüzérségi kísérleti lőtéren. Minden kompetens acélművet felhívtak, hogy küldjön egy 2400 x 1800 mm-es méretű, 270 mm-es páncéllemezt. Azt ajánlattevők a következők voltak: Dilingen (Németország), Vickers (Nagy-Britannia), Cammel (Nagy-Britannia) és Witkowitz (hazai), mindegyikük homogén nikkelacél lemezt ajánlott; Krupp (Németország), harveyizált nikkelacél lemezt javasolt; és a Vickers, aki harveyizált szénacél lemezt javasolt. Ennek a versenynek az abszolút győztese a Vickers-lemez volt, amit szorosan követett a Witkowitz-lemez. Egyiket sem ütötték át és egyiknek sem voltak repedések a hátoldalán. Hogy a szakszerűen gyártott homogén nikkelacél lemezek jobbnak bizonyultak a harvegizáltaknál, nagy meglepetést keltett. 1893. december 2-án elrendelték az utolsó módosítást a páncélzatban: a hajónak rendelkeznie kellett egy 80 mm-es páncélzatú citadellával, cserében a géptérnél az övpáncél és a toronypáncél vastagságát 20 mm-rel csökkentették. Valójában 300-ról 270 mm-re csökkentették. A vizsgálati eredmények alapján a páncélt a Witkowitztól rendelték meg.[1683])
(Az SMS Budapest esetén ezt írták: „Páncélja Siemens-Martin-féle acélból való, belseje rekeszekre van osztva, úgy hogy külső sérülések nem meríthetik el egyhamar a hajót. A fedélzeten levő szivattyúk baj esetén 1500 tonna vizet képesek óránként a fenyegetett hajórészekből kiszivattyúzni.”)[1684]
A hajó egyik gyöngéje a középvonalon végigfutó válaszfal és a nehezen záródó vízzáró ajtók.[1685]

Vízvonalon övpáncél: 120-220-270 mm, 2,1 m magasan (4,7 – 10,6 hüvelyk)
Fedélzeten: 40-60 mm (1,6 hüvelyk)
Felépítményen: 220 mm (8,7 hüvelyk)
Lövegtorony: 203-250 mm[1686] (9,8 hüvelyk)
Kazamata üteg: 76-80 mm (3,1 hüvelyk)
A páncélzat össztömege 1700 tonna.

Fegyverzete:
4 db (2x2) 24 cm (9,4 hüvelyk)/L40 Krupp K94 löveg 2 elektromos mozgatású, 260°-ban elfordítható lövegtoronyban. Csőhossz 9,6 m, csősúly 26 t, csőemelkedés szöge 25°, lőtávolság 16 km. Az osztrák-magyar haditengerészetnél használt lőelemtáblázatok nem számoltak 12 km feletti távolságokkal, a

[1682] András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf
[1683] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1684] Pesti Napló, 1896. 47. évfolyam, 1896-04-17 / 106. szám
[1685] https://www.ah.org.ua/the-best-coastal-defense-battleships
[1686] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984

maximális lőtávolságot így nem használták ki, és arról nincs is megbízható adat. Általában 16 kilométert írnak, de ezt 25 fokos csőemelkedés mellett, míg a tényleges csőemelkedés csak 20 fok volt[1687]. A lövedék hossza 84 cm, súlya 215 kg. (Lőszer csövenként csak 80 db lövedék, összesen 320 db. A lőszerkészlet fele-fele arányban megosztva páncéltörő, és nagy robbanóerejű HE gránátok.) A hajó hivatalos iratai és a lövegkezelői kézikönyv szerint a Monarch- osztály a 24 cm-es, 40-es kaliberhosszúságú Krupp K/94 ágyúval volt felszerelve, mint ahogy az 1896/98-ban épült Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló is. A német haditengerészet ezt, vagy egy nagyon hasonló ágyút adaptálta öt Kaiser-osztályú csatahajójába (épültek 1895-től 1898-ig) és a következő öt Wittelsbach-osztályúba (épültek 1899-től 1900-ig), valamint az 1893/95-ben épült Fürst Bismarck és az 1896/97-ben épült Prinz Heinrich nehéz cirkálóba az általuk lehetővé tett viszonylag magas tűzgyorsaság miatt.
Az ikertornyokba rendezett csövek bármelyike függetlenül emelhető és saját lőszertöltő berendezésével tölthető volt. A töltési helyzet +4° volt, a töltést léghelyretolóval végezték. A négy ágyú mindegyikének lőszer-javadalmazása 40 páncéltörő és 40 repeszromboló, egyenként 215 kg tömegű gránát volt. A sárgaréz hüvely tömege 66,5 kg volt, 41,35 kg csöves lőporral. Az ágyút -4°tól +24°-ig lehetett emelni, a torkolati sebesség 690 m/s volt. Minden tornyot 20 fős kezelőszemélyzet kezelt.[1688] Tűzgyorsaság 3 lövés percenként. A lövegtornyok tisztán elektromos működtetésűek voltak, ami nagyon modern vonás volt. A tornyok, az ágyúcsövek, és a lőszerliftek mozgatását villanymotorok végezték.
A Monarch osztályú hajók tíz év alatt elavultak, mivel a csaták lőtávolsága 10 km fölé emelkedett. Elavultságuk világosan látszik a 24 cm-es 40-es kaliberhosszúságú Krupp K94-es löveg páncéltörő képességén. Nem tudni mi a különbség a Krupp K94 és a Krupp C94 között.
A fenti tábla szerint, a 24-cm-es löveg 4-6000 m-en volt csak hatásos az I. világháború sorhajói és dreadnoughtjai ellen. Ezért őket tartalékba helyezték. Viszont a cirkálók és parti célok ellen még mindig kiválóan bevethetők maradtak. Más forrás szerint tízezer méteres távolságról a gránátok 12 cm vastag Krupp páncélt, illetve 18 cm vastag Harvey páncélt tudtak átütni az SMS Habsburg osztály esetében.[1689]

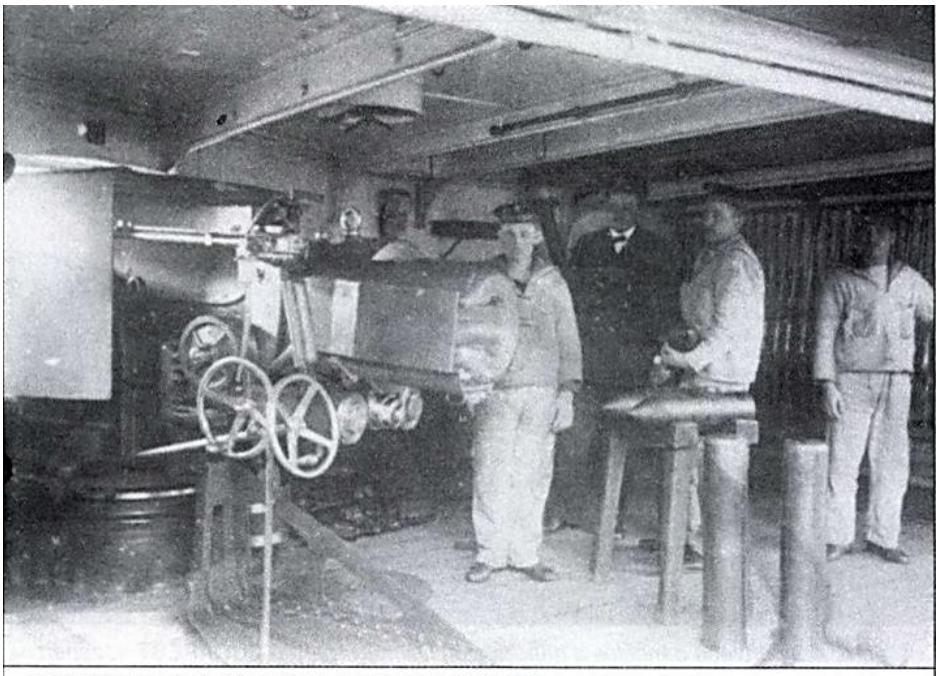


[1690]

[1687] https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235
[1688] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
https://en.wikipedia.org/wiki/24_cm_SK_L/40
[1689] https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235
[1690] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

„…a 24 címteres Krupp-féle toronyágyú modellje; ilyen elektromos üzemre berendezett toronyágyuk az Ő Felsége »Monarch« »Wien« és »Budapest« partvédő hajóin vannak. Az 1/10 természetes nagyságú modellt a haditengerészeti kormány megvette.”

10 db 15 cs-es (5,9 hüvelyk) L/40 ágyú Skoda 1080 lövedékkel, tűzgyorsaság: 8 célzott lövés percenként. A lövegeket kazamatában helyezték el.
A löveg súlya 4500 kg (9900 font), lövegcső hossza 4,6 m (15 láb 1 hüvelyk), kaliber 149,1 mm (15 cm-5,87 hüvelyk), csőemelés -7° és +20° között. Tűzgyorsaság 4-5 lövés percenként, torkolati sebesség 690 m/s (1200 láb/s), lőtáv 13,7 km (8,5 mérföld) +20°-nál.[1691]
„A 15 cmteres gyorstöltésű ágyú, mely a haditengerészet tulajdonát képezte, s a kiállítás befejeztével Triestbe szállíttatott. Ezen ágyút egy ember könnyen mozgathatja és perczenkint 2—3 czélzott lövést, vagy pedig gyorstűzzel 8 lövést lehet tenni.”[1692]



2. ábra: A BUDAPEST *15 cm-es kazamata lövege* [1693]

10 db QF 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 ágyú Skoda
4 db 4,7 cm L33 gyorstüzelő QF Hotchkiss (francia) löveg, 5000 lövedékkel
2 db 0,8 cm Schwarzlose géppuska

[1691] https://en.wikipedia.org/wiki/15_cm_SK_L/40_naval_gun
[1692] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Melichár Kálmán: A hadügyi kiállítás története
[1693] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó I. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam,1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

7. ábra: A 8 mm-es Schwarzlose M7/12. géppuska légvédelmi állványon a BUDAPEST fedélzetén [1694]

2 db 7 cm L/16 ágyú Uchatius csónaklöveg 200 lövedékkel
2 db 45 cm-es (18 hüvelyk) torpedócső a vízvonal alatt, oldalanként 1-1. Torpedókészlet 4 db éles és 2 db gyakorló torpedó.
1917-ben kapott **1 db 7 cm-es Skoda K10-es** légvédelmi löveget

[1695]

4 db 60 cm-es átmérőjű kereső lámpa
2 db 30 cm-es keresőlámpa
A hajó díszkivilágítása 380 izzó.
A hajót döfő orral, avagy kossal építették.[1696]

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Megrendelve: 1892 májusában
Építés kezdete: 1893.02.16.
A Monarch-osztály egységeit jelentős részben külföldről beszerzett anyagokból építették.[1697]

[1694] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1695] https://en.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_7_cm_K10
[1696] Verpedi András, Az Osztrák-Magyar flotta csatahajói: https://www.scribd.com/document/692470953/AZ-OSZTRAK-MAGYAR-FLOTTA-CSATAHAJOI
[1697] Aetas, 29. évfolyam, 2014 / 3. szám / TANULMÁNY / Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban

Nevének elfogadása: 1894.12.02-án I. Ferenc József császár és király jóvá hagyta a hajó nevét.
Vízrebocsátása: 1895.07.06.
A Monarch osztály második egységet 1895. július 7- én (6-án), vasárnap bocsátották vízre, az STT San Rocco telepén. Ez a hajó a WIEN nevet kapta. Keresztanyja Alsó-Ausztria [Niederösterreich] kormányzójának felesége, Kielmansegg grófnő. A vízrebocsátási ceremónia alkalmából Bécs városa csapatzászlót adományozott a hajó számára, de arról nem állnak rendelkezésünkre további részletek.[1698]
A vízrebocsátási eseményre érkezett Bécs városi küldöttség tagjai között volt Dr. Carl Lueger, akkoriban a Birodalmi Tanács képviselője. A bécsi Magisztrátus egy díszlobogót adományozott a hajónak, majd később egy olajfestményt.
Szolgálatba állt: 1897.05.13.
Szolgálat vége: Elsüllyedt a Muggia-öbölben

Építési költség: 9 765 482 korona (3 500 000 forint[1699]) (SMS Wien)
10 058 157 korona (3 500 000 forint) (SMS Budapest)
Épültek a trieszti Stabilimento Technico Triestino hajógyárba.
9 168 390 korona (SMS Monarch)
Épültek a trieszti Stabilimento Technico Triestino hajógyárba.[1700]
A «Monarch», «Wien» és «Budapest» ágyúi 2.700.000 frtba kerültek.[1701]
Előképük lehetett a HMS Majestic pre-dreadnought (épült 1895), és csak politikai okból nevezték az SMS Monarch osztályt partvédő páncélosnak. Igaz, a Majestic fő lövegei 30.5 cm-ek, viszont a sebessége csak 16 csomó, a vízkiszorítása viszont 16 320 tonna. Lövegtornya páncélzata 356 mm, felépítményéé 64-114 mm, övpáncélja 229 mm.
A HMS Majestic-hez képest az SMS Monarch osztály még is csak partvédő páncélos méretű, noha, néhol jobban páncélozott mint az angol hajó.

[1698] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1699] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám
[1700] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien
[1701] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám

1702

Az SMS Monarch osztályt az elavult SMS Erzherzog Karl osztály pótlására tervezték, mivel annak fegyverzete nagyon gyenge volt a Franciaország és Nagy-Britannia flottájával szemben, és így csak az olasz hajókkal mérkőzhetett volna meg. Ahhoz, hogy az SMS Wien osztály 10 hüvelykes (9,4 hüvelyk) lövegeket kaphasson, a másodlagos fegyverzetét a súlycsökkentés miatt csökkenteni kellett. Így 8 hüvelykes lövegek helyett, 10 db 6 hüvelykes löveget kapott a kazamatákba. Eltűnt a 3 hüvelykes kisegítő tüzérség is. A sebesség megtartása végett az SMS Wien osztály páncélzatát csökkenteni kellett az SMS Erzherzog Karl osztályhoz képest, bár a Monarch osztály jobb minőségű páncélzatot kapott.[1703]

Technikai újítás, ami lehetővé tette a fém hajók megépítését:
1891-ben Hayward Augustus Harvey, akkor a New Yersey-i Harvey Steel Company elnöke, felfedezett egy eljárást, amit róla neveztek el „harveyizálásnak". Egy homogén lágyacél lemezt egyik oldalán keményacéllá alakítottak, ami jobbá tette a hagyományos borított lemezeknél. H. A. Harvey az egész világra kiterjedő szabadalmat szerzett, és termékének európai piacra juttatása érdekében alapított egy lányvállalatot, a Harvey Steel Continental Companyt, amelyik 150 francia frank licendíjat szedett a harveyizált acél tonnájáért. Ez lett a homogén acél, ami forradalmasította a hajóépítést is.
A Monarch-osztály, mind a D páncélos cirkáló (pl. Kaiser Karl VI.) úgy szerepel, mint amelyeket Harvey-páncéllal láttak el. Az alább leírt összehasonlító próbalövészetek és eredményeik fényében azonban ez nem lehet igaz. Nagyjából ugyanebben az időben a Friedrich Krupp AG-nek Essenben, Németországban, sikerült nikkellel dúsított acélt előállítania. A Harvey-féle eljárás ezt követő hozzáadása ekkor vezetett el a híres „cementált" nikkelacél kifejlesztéséhez, ami hamarosan a páncéllemezek világszabványává vált. A Monarch osztály Krupp AG acélból készült. A Monarch osztályt Siegfried Popper hajóépítész tervezte. Állítólag az angol HMS Royal Sovereign (épült 1892-

1702 Magyar Honvéd, 2. évfolyam, 1991-02-15 / 7.
1703 https://steamcommunity.com/sharedfiles/filedetails/?id=1855609068

1909 között) terveit vette alapul és kicsinyíttette le. Viszont az SMS Monarch osztály sokkal közelebb áll az HMS Majestic pre-dreadnought (épült 1895)-hoz.[1704]

1893-ban Maximilian Freiherr Daublebsky von Sterneck 1,5 millió forint rendkívüli hitelt kapott új csatahajók, az úgynevezett partvédők építésére. Ezek meglehetősen hosszú ideig épültek, az utolsó – a Budapest – 1898-ban készült el. A Monarch osztály az Osztrák-Magyar Monarchia első olyan hajóosztálya, ami már teljesen acélból épült. A korábbi hajók fából épültek és utólag borították be őket fém páncélzattal.
A másik kettőt Monarch-nak, illetve Wien-nek nevezték. Közülük a Budapest kapott először a cs. és kir. flottában vízcsöves kazánokat. Nem voltak nagy hajók, vízkiszorításuk mindössze 5600 tonnát tett ki. Azért épültek a korabeli csatahajókhoz viszonyítva kisebbre, mert a költségvetésből többre nem telt, viszont a taktikai, technikai és számbeli flottaszükséglet legalább három azonos típusú egységet igényelt. Ennek ellenére 250–270 mm-es páncélt és 24 cm-es Krupp lövegeket kaptak. Sterneck parancsnokságának ideje alatt több csatahajó nem épült. Még az ő munkálkodásának köszönhető további három csatahajó építési terveinek elfogadása, jóváhagyása. Viszont még 1897–98-ban kezdték építeni azt a három missziócirkálót, amelyek jeles csatahelyekről kapták nevüket: Zenta, Aspern és Szigetvár.
1895-ben fektették le a hajóhad második páncélos cirkálójának a gerincét, amelyet Kaiser Karl VI-ra kereszteltek.
Még a római, később arab számokkal jelzett kis II. osztályú torpedónaszádok építésével egyidőben kezdték el az ugyancsak II. osztályú, inkább a parti vizekre alkalmas, de már névvel ellátott, Adler és Falke nevű naszádok, továbbá a Sperber, illetve Elster típusú egységek építését, amelyekből 1885–1891 között 22 darab készült. Ezeknél nagyobbak voltak az 1897–1899 között épült Kígyó-típus naszádjai (4 egység) és az 1895–1896-ban épített Viper és Natter. 1892-ben és 1896-ban két nagy torpedóhajó is elkészült, a Satellit és a Magnet.[1705]

1895
1895.06.06.
„Bécs, június 6. Ma délután Kielmansegg-Lebedeh grófnőnél tartottak előkészítő bizottság ülését, amelyen a július 6-án San Roccóban vízre bocsátandó "Wien" hadihajó díszzászlójának adományozásáról döntöttek. A következő napokban a bizottság a bécsi nőkhöz fordul, hogy hozzájáruljanak ennek a tiszteletbeli zászlónak a megvásárlásához."[1706]

1895.07.06. „Triesztben ma bocsátották vízre a Wien hadihajót. A vizrebocsátás ünnepére talpon volt az egész város , bár a szertartás csak tíz óra felé kezdődött, nyolcz órakor már nagyszámú közönség gyűlt egybe San-Roccoban. A tribünöket Trieszt és a vendégek előkelőségei foglalták el. A tribünöktől a diszoltárig a hajógyári munkások képeztek sorfalat, maga a diszoltár az ünnepi pavilion és a hajó között volt felállítva. A Spaun báró altengernagy parancsnoksága alatt álló hajóraj már reggel horgonyt vetett San Roccoban és nagy zászlódíszt öltött. A hajót ekkor szentelte fel a tengerészeti plébános. Az ünnepély terén a tengerészek kilencz óra után kezdtek gyülekezni, élükön a Stabilimento technico igazgatóságával, Conte Cassini ellentengernaggyal, Spaun báró ellentengernaggyal és a tisztikarral. Negyed tízkor érkezett meg a Pelikán hajó Kielmannsegg grófnéval, aki a keresztanya tisztet viselte és Sterneck báró, kiket a néphimnusz hangjaival fogadtak. Ezután Sterneck tengernagy a plébánost felszólította, hogy a hajót másodszor is szentelje be, mire Sterneck báró hazafias beszédet tartott, melyben üdvözölte Bécs város jelenlevő képviselőit, kiknek eljövetele jelzi azt a szoros viszonyt, mely a szárazföld és a tenger között fennáll. Sterneck beszédére Wilcek gr. felelt, mire a tengernagy Kielmannsegg grófnéhez beszédet intézett, amelyben a többi közt azt mondotta, hogy a Wien hajó a Monarch és Budapest hajókkal kifejezésre fogja juttatni dicsőségest uralkodó királyunk jogara alatt álló birodalom hatalmát és nagyságát. Sterneck báró erre felkérte a grófnét, hogy keresztelje meg a hajót és adja meg a jelt annak vízrebocsátására. Erre Kielmannsegg grófné hazafias beszédben válaszolt, amelyben kiemelte, hogy a mai békeünnep a birodalom minden népeinél hatalmas visszhangot fog kelteni. Beszéde végén a grófné a következőket mondta: Ő felsége, legkegyelmesebb Urunk parancsára

[1704] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó I. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam,1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1705] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
[1706] Pester Lloyd, Jahrgang 42, 1895-06-07 / nr. 137

a hajónak »Wien« nevet adom. Ezután a grófné a villamos vezeték billentyűjét megnyomta, mire a hajó orrára helyezett pezsgős palaczk eldurrant, a mely megadta a jelt a vízrebocsátásra! Midőn a hajó megindult, a katonai zenekar a néphimnuszt játszotta és a levegőt viharos éljenzés reszketette meg. A hadihajók szabályszerű üdvlövésekkel tisztelegtek az új hajónak. A hadihajó vizrebocsátása után a hajóépítésnél működött magasabb hivatalnokok bemutatása következett. Ezután Kielmannsegg grófné. Sterneck b. tengernagy és a többi hivatalos vendég ismét g >Pelikán< hajóra szálltak és a hadihajók tisztelgő ágyúlövései mellett visszaindultak Triesztbe. A »Pelikán» ról postagalambokat bocsátott Pólába, hírt adva a szerencsés vízrebocsátásról,"[1707]

1708

1709

„A „Wien" vízrebocsátása. Holnap délelőtt tíz órakor megy végbe San Roccoban (Trieszt mellett) a Wien hadihajó vízrebocsátó ünnepe. Atechnika legújabb vívmányai érvényesültek e hajó építésénél, amely minket különösen azért érdekelhet, mert a most készülő Budapest páncélos hajó ugyanoly rendszer szerint épül. Az olasz Róma hadihajón kívül a művelt világ tengerészete sehol sem mutat rá példát, hogy hadihajókat metropolisok után neveztek el; az angol hadihajók közt nincs London, a német tengerészetben nincs Berlin, és mikor azt az olasz hajót Rómára, keresztelték, ennek politikai vonatkozása volt, mert az örök város akkor még a pápa király székhelye volt. Hatalmas egy hajó ez a Wien. A fedélzetről kiindulva magas acéltorony emelkedik, amely kupolaszerűen végződik. Páncéla nikelacélból készült, amely kerek tízmillió bécsi fontot nyom. Az óriás kormányzó keréknek tizenhét négyszögméter a felülete s mégis egy gyermek tudna vele bánni. Az árboc még csak ideiglenes. Azelőtt el sem lehetett volna képzelni hadihajót tölgyfa és vászon nélkül. A modern hajóépítőtechnika ezen már régen túl van jegy és tölgyfa nem sok, de annyi sincs a legújabb hadihajókon; vitorlavászon nincs egy négyzetméternél több rajta. Minden része acél, orrától az árboc csúcsáig, amelyre holnap felvonják a bécsi hölgyek diszlobogóját."[1710]

Szolgálati idő az I. világháború előtt:
1896
A Budapest vízrebocsátásának beharangozására írt német nyelvű cikk kivonatos fordítása.
A Wien és a Monarch fegyverzete nagyban erősítette a légvédelmet. Igen fontos, hogy a két hajó hazai acélból készült. Ez az új hajóosztály nagy támadó és védekező képességekkel rendelkezik; az előbbit nagy sebesség, 17, 1/4 tengeri mérföldes haladási sebessége teszi lehetővé, utóbbit 5 500 tonna vízkiszorítása és 8 500 lóerős teljesítménye, 4 db 24 centiméteres páncélozott barbette (forgatható lövegtorony) lövege, 15 cm-es gyorstüzelő lövegeik, 16 db (valójában 14 db) 47 milliméteres gyorstüzelő ágyúja és 2 db csónakágyúja, valamint puskák és torpedók teszi lehetővé. Védelmét cseh Breitfeld páncél biztosította. A hajó még kos-sal (döfőorr) készült.
Mindkét hajó (SMS Wien és Monarch) rozsdamentes acél páncélzattal rendelkezik, amely a hosszának nagy részét fedi, azonos páncélzattal rendelkezik a két lövegtoronyhoz, beleértve azok alépítményeit is, egy könnyű rozsdamentes acél páncélzatot a felépítmény, amelyben a gyorsan tölthető ágyúk el vannak helyezve, továbbá egy folyamatos övpánccél, amely minden létfontosságú, víz alatti részt lefed. A szilánkok ellen külön védelmet kaptak a falak, a torpedók ellen pedig kiterjedt cellaszerkezetet építettek, valamint nagy teljesítményű szivattyúkat alkalmaztak, amelyek eltávolítják az esetleg behatoló vizet a hajótestből.

[1707] Magyar Hirlap, 5. évfolyam, 1895-07-08 / 183. szám
[1708] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien
[1709] https://hu.pinterest.com/pin/620370917408384129/
[1710] Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-07-06 / 182. szám

A rendkívül ellenálló rozsdamentes acél páncélzatként való felhasználása, valamint a szerkezetek és egyéb berendezések működtetéséhez szükséges elektromosság olyan térbeli elrendezést tett lehetővé, hogy a szén- és lőszerkészlet bőségesen elegendő e hajók feladataik ellátásához.
A „Wien" elindítása után a haditengerészeti parancsnokság azonnal egy nagyobb páncélozott cirkálót kezdett el építtetni a Stabilimento Tecnicóban.
A külföldi haditengerészet kedvező tapasztalataira inspirálva tavaly megkezdődött a vízcsöves (kazános) hajók alkalmazása, amelyek ezentúl minden új hajóban felváltják a régebbi rendszereket: „Budapest" már kap ilyen kazánokat. Ezek az addig alkalmazottaknál jobb hatásfokúak és nagyobb teljesítményűek.
A hadműveleti flotta jelentős részének fegyverzetét a gyorstüzelő ágyúk számának növelésével jelentősen megnövelték, ugyanakkor az új, változatosabb felszerelésekkel nagyobb pontosságot és tűzgyorsaságot valósítottak meg, jelentősen növelve ezzel az összttűzérségi teljesítményt.
Nagyon intenzív kísérleteket végzettek új tüzérséggel, lövedékekkel és lőportípusokkal, és a tüzérség terén jelentős előrelépés történt.
A szeptember közepéig tartó üzembe helyezésig (próbautak) a parancsnokoknak és az állománynak teljes lehetősége nyílt a hajók átvételéhez feltétlenül szükséges részletes eszközök megismerésére, a taktikai és hadműveleti feladatok megoldására, valamint a megoldásokhoz szükséges anyaggyűjtésre. A legénységnek, bár nagyrészt először jártak modern hajókon, a korábbi kiképzésüknek köszönhetően ritkán kellett alkalmazkodniuk az új körülményekhez.
Végül az SMS Wien nem 1896. szeptemberében lép hadrendbe, hanem 1897.05.13-én és az SMS Monarch is csak 1898.05.11-én állt hadrendbe.[1711]
A cikk azt sugallja, hogy az SMS Wien, Monarch és Budapest merőben új technikai és hajózási megoldásokat tartalmaztak. Olyanokat, amikkel eddig a tisztek és tengerészek nem találkoztak eddig. Ez az új hajóosztály, egy ugrásszerű technikai újítást jelentett a flottában. Az ez után épülő hajók, már ezen osztály tapasztalatai alapján készültek.

„Új hadihajóink elektromos berendezése.) Az új, készülőfélben lévő partvédő hajókon (Monarch, Wien Budapest), valamint a tervezett többi új hadihajón az elektromosságnak az eddiginél jóval nagyobb szerep jutott. A haditengerészet hatóságai e kérdésben az 1894. év folyamán döntöttek, s a kitűzött feladat megoldására több tekintélyes elektrotechnikai céggel kezdék meg a tárgyalást. Elsősorban a hajókra tervezett elektromos központi telepek gépegységeinek nagyságát határozták meg, s abban állapodtak meg, hogy a központi telepekben 45000—50000F munkabírású, közvetetlenül kapcsolt, gőzgépektől hajtott 100 — 110 F-os egyirányú áramú dynamógépeket (percenkint kb. 320 fordulattal) fognak alkalmazni. A megállapodásból folyólag felszólították a cégeket ilyen gépcsoportok szerkezeti rajzainak, illetőleg próbagépeknek beküldésére. A versenyben részt vettek a Bellis and az angol czég (Bellis-féle gép Siemens Brothers két pólusos gépével kapcsolva); a Ganz és Tsa czég 6 pólusos dinamogép a Brünner Maschinenfabriksactien Ges. gőzgépével kapcsolva) és a Binghoffer czég (Binghoffer-féle gőzgép Siemens és Halskeféle köpenyarmaturás géppel kapcsolva). A múlt év deczember havában a pólai arzenálban megejtett próbákkor legjobban a Ganz és Tsa czég dinamógépe és az evvel kapcsolt gőzgép felelt meg. Az említett cégtől bemutatott szárny- és kerékventilátorokkal közvetetlenül kapcsolt egyirányú és három fázisú motorok ugyancsak beváltak, úgy hogy a tengerészeti hatóságok a fent említett három új hadihajó elektromos gépeinek szállításával a Ganz és Tsa céget bízták meg. Mindegyik hajó elektromos központi telepeit hat darab, egyenként 45.000 W. munkabírású Ganz-féle dinamógép képezi, e gépeket a brünni gépgyár közvetetlenül kapcsolt gőzgépe hajtja. A gőzgépek tolattyús vezérműves, tengelyszabályozós kompaund gőzgépek, s oly módon méretezvék, hogy 70 — 76 légkör admiszszió feszültség mellett, percenkint 320 fordulattal, az 50000 IF-nyi hasznos elektromos munkának megfelelő effektív munkát gazdaságosan szolgáltathassák. A nagynyomású henger átmérője 270 mm., a kisnyomású hengeré 400 mm. , a löket 200 mm. A gőzbeömlesztő és kiömlesztő nyílás átmérője 80 illetőleg 115 mm. A szabályozót kívülről minden nehézség nélkül állíthatják be A gőzgép a terheletlen mágnesezett dinamógépet hajtva percenkint 340 fordulattal, teljesen megterhelve 320 fordulattal jár; a fordulatszám csökkenése tehát 6°/0; a szabályozó 12 000 fő-nyi terhelés lökéseket avagy hirtelen tehermentesítést képes egyensúlyozni anélkül, hogy ingadoznék. A gőzgéppel mereven kapcsolt hat pólusos dinamogép mágnesrendszerét martinaczélból öntött hatoldalú köpeny, (három

[1711] Pester Lloyd, Jahrgang 43,1896-04-26 / nr. 101

rövidebb és három hosszabb oldallal) az ebből sugarasan kiinduló, beillesztett mágneses áram és az ezekre szerelt ferde saruvasak képezik. A soros kapcsolású dobarmatura meneteit lapos négyszöges keresztmetszetű elektrolit rézrudak s az ezeket a dob homlokfelszínén összekötő vastag rézlemezekből készült vörösrézvillák alkotják; a dob testének mikonittal bélelt mindegyik csatornájában egy-egy ilyen rúd fekszik. A kommutátor szelvényei igen kemény vörösrézből készültek, s csillámlemezek szigetelik el őket egymástól. A gép armatúrája egyidejűleg háromfázisú áramot is szolgáltathat; e czélból a dob tekercsrendszerének három pontjával megfelelően kapcsolt három szigetelt aczélból való kontakt gyűrűt szereltek a géparmatúra mögé. E dinamógép percenkint 320 fordulattal járva, állandóan 45000 JF-nyi elektromos munkát, azaz 100 F-nyi egyirányú elektromos erővel 450 .4-nyi áramot avagy három fázisú áramok alakjában 61 F-nyi váltakozó elektromotoros erővel 35 000 TF-nyi munkát szolgáltathat (perczenkint 6 X 320 X 1920 váltakozással). A gép természetesen háromfázisú áramot s egyirányú áramot egyidejűleg szolgáltathat. A pólai arzenálban e gépet hat napig tartó folytonos üzempróbának vetették alá, mely idő alatt a gép állandóan 45.000 IF-nyi elektromos munkát szolgáltatott. E kísérlet folyamán az armatúra 35° C-szal a mágnestekercsek 30° C-szal melegedtek; a dinamógép összes hatásfoka 93°/o, a gőzgép lóerő óránként 10 kg gőzt fogyasztott. A dinamógép, gőzgép és alaplap összes súlya 5941 kg, a gőzgép magassága az olajozó szelencék legmagasabb pontjától a földszínig 1870 mm., a dinamógép magassága az emelő karikákat beleértve 1218 mm. (!), a gépek tengelymagassága 530 mm. (!), a földszín feletti szélességben a legnagyobb méret 1230 mm., hosszúságban 2765 mm. A hajó központi telepének 6 gépe közül kettő a lövedékfelvonókat mozgató két egyirányú áramú motornak és az ágyútornyokat és ágyukat mozgató 4 egyirányi áramú motornak hajtására szolgál. A hajó központi telepének többi négy gépe a hajó világítására és a szellőzőket hajtó motorok táplálására szolgál. A kisebb szélkerekeket mindegyik hajón 12 db, a 60 TF-tos egyirányú áramú motor, a nagyobb centrifugális szellőzőket pedig mindegyik hajón a szélkerékkel közvetetlenül kapcsolt 4 db két lóerejű, 7 darab 1/2 lóerejű és 2 db 1 lóerejű háromfázisú motor hajtja (percenkint 960 fordulattal). Az elektromos munkaátvitelnek ily nagyobb mértékben való alkalmazása nagyszámú, sok helyet elfoglaló és költséges gőzvezetéket tett fölöslegessé, és a kisebb, sok gőzt fogyasztó és sok helyet elfoglaló gőzmotorokat elektromotorokkal pótolva gazdaságosabb üzemet tesz lehetővé. A tengerészeti hatóságok rövid idő múlva a hajó fedélzetén lévő összes gépeket és felvonókat hajtó gőzmotorokat és a kormánylapátot hajtó gőzmotort elektromotorokkal szándékoznak pótolni.[1712]

1896-ban több tengeri próbautat is végzett. A navigációs funkciók megfelelőek voltak és a kormányzási képessége is jónak bizonyult.

Az SMS Wien 1896-ban[1713]

1897

1897.05.13-án lett teljesen felszerelve és feltöltve.[1714]

Szolgálatba állása után a hajó első útja Angliába vezetett. 1897.05.20-án hagyta el Póla kikötőjét, **Hermann Freiherr von Spaun admirális** parancsnoksága alatt.

Az angliai út:

1897.05.24-30-án Algír.

1897.06.01-én széngázrobbanás történt az egyik szénraktárban, nyílt láng használata miatt. Egy ember meghalt és három tengerész könnyebben megsebesült. A károk jelentéktelenek voltak.

[1712] Magyar Gépipar, 5. évfolyam, 1896-09-15 / 18. szám
Gazdasági Mérnök, 20. évfolyam, 1896-09-27 / 39. szám

[1713] https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship

[1714] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

1897.06.03-án már Lisszabonban volt. „Szerencsétlenség egy osztrák-magyar páncéloson.) Lisszabonból telegráfozzák nekünk. A Wien nevű osztrák-magyar páncélos toronyhajó, mely az angol királynő jubileumára Angliába megy, tegnap az itteni kikötőben üdvlövéseket váltott. E közben történt, hogy az egyik ágyún a töltést elzáró készülék hátrafelé tódult s e szerencsétlenség következtében egy tüzérkáplár meghalt és néhány ember megsebesült. A hajó páncélos tornya is megsérült. Brandis gróf osztrák-magyar követ a Wien fedélzetére sietett. A hajó már elindult Anglia felé. Bécsi tudósítónk telefonjelentése szerint a közös hadügyminisztérium haditengerészeti osztálya megerősíti azt a hírt, hogy a Wien hajón történt baleset következtében egy tüzérkáplár meghalt és az ágyú személyzetéből többen megsebesültek. De a baleset nem lövés közben történt s a hajó páncélos tornya cseppet sem sérült meg. Valószínű, hogy az egyik töltés, még mielőtt az ágyúba került, eddig ismeretlen okból szétrobbant.[1715]”

„(A Wien hadihajó balesete.) Jelentettük, hogy az angol királynő jubileumára küldött osztrák-magyar hadihajón, a Wien-en, a lisszaboni kikötőben szerencsétlenség történt. A szerencsétlenség azonban nem ágyúval történt, mint először jelentették, hanem úgy, hogy a hajó szénrakományában valószínűleg az Algírban berakott friss szén által előidézett kisebb gázrobbanás volt, amely Kraus Ármin főgépészt megölte.”[1716]

1897.06.06-án Lisszabon. Itt 1897.06.09-én Portugália királya és királynője, Porto hercegével együtt felszállt a fedélzetre. A hajó diszs zászlóját húzták fel.
1897.06.14. – 07.01-ig Portsmouth-ban volt a Spithead horgonyzási helyen.
Lassan újabb külföldi hadihajók érkeztek, összesen 14. Mellettük ott volt 167 brit hadihajó, 130 jachtok és 34 nagy méretű kereskedelmi gőzhajó. Minden külföldi hajó fedélzetére egy brit tisztet küldtek.
1897.06.18-án az SMS Wien kapitánya Londonba ment, ahol találkozott Ferenc Ferdinánd főherceggel.
1897.06.26-án volt a flottaszemle Spitheadben Viktória királynő trónra lépésének 50. évfordulójára. A hajó ebből az alkalomból kitűzte díszzászlóját. Ferenc Ferdinánd főherceg csodálatát fejezte ki hajón. Este felkapcsolták a reflektorokat.
1897.06.30-án várták az SMS Wien-t Kielbe[1717].
1897.07.05-08-ig Cadiz-ban volt. Ekkor igen rossz volt az időjárás.
1897.07.12-15-ig Palermo-ban volt.

„— (Rövid hírek.) Tengeri posta. A Wien hadihajó számára a csomagokat és leveleket naponta reggel hét óra húsz perckor a bécsi első számú postahivatal továbbítja Palermóba.”[1718]

1897.07.16-án a Tarantói-öbölben egy zászló nélküli szkúner-brig a nagyon erős szél ellenére minden vitorláját felhúzta, és megelőzte őt. SMS Wien-t. A szkúner-brig elülső árboca, két matrózzal együtt kidőlt a vízbe. A Lussin-ban lajstromozott Carattere (Saratere) kénszállító vitorlás most első alkalommal kitűzte az osztrák-magyar kereskedőzászlót, és „Igen”-nel válaszolt a érdeklődik: "Segítségre van szüksége?" A tenger meglehetősen durva volt, de el tudták vontatni a sérült hajó. Két 10 cm-es kenderkötelet használtak a vontatáshoz. A vontatás sebessége elérte a 4-6 csomót és 100 m hosszú vontatókötelet fizettek ki. A Santa Maria-foknál a nehéz hullámok csökkentették a vontatási sebességet, így nem lehetett Brindisibe vontatni a vitorlást. A szkúner-brig nagyon sok vizet vett fel, és több tengerészt is átküldtek egy csónakkal hogy segítsen kiszivattyúzni a vizet. Körülbelül két óra kínlódás után nyilvánvalóvá vált, hogy a szivattyúzás reménytelen, és a matrózok visszatértek a hadihajóhoz, miközben a szkúner-brig legénységének egy része a fedélzeten maradt. Körülbelül egy órával később, amikor besötétedett, megkérték a kapitányt, hogy vegye fel őket is. Abban az időben a hajó megközelítése nagyon veszélyes lehetett, ezért az SMS Wien fordult szél felé és mentőöveket kötélre kötve dobtak a vízbe. A vitorlás emberei elkapták őket és felemelték azokat a hadihajóra. A szkúner-

[1715] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-06-04 / 155. szám
[1716] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-06-05 / 156. szám
[1717] Pester Lloyd, Jahrgang 44, 1897-06-30 / nr. 156
[1718] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-08 / 188. szám

brig nyílásait közben elzárták. A hajó lassan süllyedt így szerencsével be tudták vontatni Cattaróba. 1897.07.18-19-én Castelnuovo-ban volt az SMS Wien, majd 1897.07.19-én befutott Polába. [1719]

„Az osztrák-magyar monarchia a Stephanie és Wien csatahajókat, a Satellit torpedócirkálót és három nagy torpedónaszádot küldött a krétai vizekre, ezeket ősszel még néhány kisebb egység követte. Időközben a nagyhatalmak számottevő hadiflottája gyűlt össze Kréta körül, Anglia egymaga 13 csatahajóval, 7 cirkálóval, 15 torpedónaszáddal és 3 vadásszal képviseltette magát. Az összeütközések a felkelők és a partra tett tengerészek közt mind hevesebbé váltak. A part mentén sokszor a hadihajók ágyúinak is be kellett avatkozniuk." Minthogy a sziget belsejében a rend helyreállítására a partra rakott tengerész-különítmények nem bizonyultak elégségeseknek, különben sem voltak hosszú szárazföldi harcokra, nagy menetek elvégzésére alkalmasan felszerelve —, a nagyhatalmak szárazföldi csapatokat is küldtek Krétába. A Monarchia 1898 március közepén Pólából, a tengerzöld hajtókás kitűnő 87. stájer gyalogezred egy zászlóalját indította Krétába különleges felszereléssel — tekintbe véve Kréta éghajlatát — az Elektra Lloydhajón, amelyet a Tiger cirkáló kísért. Az egyes nemzeteknek területsávokat pedig Caneába került."[1720]

1897.08.18-án Pólában volt az SMS Zenta vízrebocsátásának alkalmából.[1721]
1897.09.02-án hagyta el Polát.
1897.09.03-04-én Tiodó-ban volt.
A Wien parancsnokává **Pott Szilárd (Konstantin)** sorhajó kapitányt nevezték ki, mert az eddigi hajóparancsnok, **Gebhardt Ferdinánd (Nándor)** sorhajó kapitányt a tengerészeti arzenál parancsnokának helyettesévé nevezték ki.[1722]

1897-ben a görög – török háború során részt vett Kréta nemzetközi blokádjában. Itt, heves polgárháború tört ki a görög és a török lakóság között. 1896 májusában a krétai görögök fellázadtak török uraik ellen. Kilenc hónappal később Görögország kihirdette Kréta bekebelezését, hajókat és „önkéntes" csapatokat küldve a hódítás védelmére. A hat nagyhatalom közös intervencióban állapodott meg; ma egy ilyen vállalkozást békefenntartói küldetésnek hívnánk.
A blokád célja, hogy megakadályozzák Kréta görög annexióját. Ezt hat állam közös flottája biztosította.[1723]

„Az osztrák-magyar monarchia a Stephanie és Wien csatahajókat, a Satellit torpedócirkálót és három nagy torpedónaszádot küldött a krétai vizekre, ezeket ősszel még néhány kisebb egység követte. Időközben a nagyhatalmak számottevő hadiflottája gyűlt össze Kréta körül, Anglia egymaga 13 csatahajóval, 7 cirkálóval, 15 torpedónaszáddal és 3 vadásszal képviseltette magát. Az összeütközések a felkelők és a partra tett tengerészek közt mind hevesebbé váltak. A part mentén sokszor a hadihajók ágyúinak is be kellett avatkozniuk." Minthogy a sziget belsejében a rend helyreállítására a partra rakott tengerész-különítmények nem bizonyultak elégségeseknek, különben sem voltak hosszú szárazföldi harcokra, nagy menetek elvégzésére alkalmasan felszerelve —, a nagyhatalmak szárazföldi csapatokat is küldtek Krétába. A Monarchia 1898 március közepén Pólából, a tengerzöld hajtókás kitűnő 87. stájer gyalogezred egy zászlóalját indította Krétába különleges felszereléssel — tekintbe véve Kréta éghajlatát — az Elektra Lloydhajón, amelyet a Tiger cirkáló kísért. Az egyes nemzeteknek területsávokat jelöltek ki a megszállásra, illetve pacifikálásra. Katonáinknak a Suda-Bay jutott, egy század pedig Caneába került."[1724]

[1719] Oedenburger Zeitung, (Jahrgang 30,)1897-07-27 / nr. 169
[1720] Uj idők, 47. évfolyam, 1941-07-06 / 27. szám
[1721] Vasárnapi Ujság –1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel)
[1722] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-07-23 / 202. szám (Változások a haditengerészet körében)
Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-23 / 203. szám
Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-05-13 / 132. szám
Pesti Hírlap, 1897.. évfolyam, 1897-05-15 / 134. szám
[1723] Földi Pál: Az Adria királynője, Az Osztrák-Magyar haditengerészet története 1870-1918, Csengőkert Kiadó, 2015.
[1724] Uj idők, 47. évfolyam, 1941-07-06 / 27. szám

Kréta partjaihoz 1897 szeptemberében érkezett meg és az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia-t váltotta fel. **Johann Edler von Hinke ellentengernagy** 1897.09.09-én vonta fel lobogóját a hajón, majd az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia vissza indult Pólába.[1725]
(Itteni kötelék: SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia, SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronyhajó, SMS Sperber, Kiebitz és Elster torpedóhajók, SMS Satellit ágyúnaszád. Továbbá az SMS Tiger torpedónaszád, SMS Blitz és a Komet torpedónaszád és még 5 torpedóhajó. 1897.12.13-án már csak 8 hajóból áll a kötelék, élén az SMS Wien-nel.[1726])

Az SMS Wien hol a Szuda (Suda)-öbölben (Kréta) 1897.09.05-12.13-ig és 1897.12.28-1898.01.18-1898.03.15-ig, 1898.03.19-04.12 hol Szmirnában (Izmír – Törökország) 1897.12.14-27, vagy épp Candiában (Kréta) 1898.03.17-én állomásozott a küldetése alatt.
A kötelék járt Syros és Szmirnában. 1897 karácsonyán az SMS Wien Szmirnában volt.

„A Merzina előtt kifejtendő akcióra ma (1897.11.16-án) a Leopard torpedó cirkálón és az I. Ferenc József torpedón kívül a Wien páncélos toronyhajót is kirendelték. Ez a monarkia egyik legtökéletesebb s legmodernebb berendezésű hajója. A Wien is, meg az 1. Ferenc József hajó is nehéz ágyukkal van ellátva; a Leopard-hajónak ágyúi nincsenek.”[1727]

„Az 1898-ik évi közös költségvetésbe felvett rendes és rendkívüli szükséglet aránylag csak igen kevéssel haladja meg a közös minisztériumok által a múlt évben előterjesztett költségvetés főösszegét….. A haditengerészet részére megszavazandó, rendkívüli hitelt egy nagyobb (7800) tonnás hadihajó építésére akarják fordítani. Az építendő hadihajó építésének költségei megközelítőleg 5 millió forintra fognak rúgni. Hogy mily részletekben fogjuk emez összegeket fizetni, azt nem említi a közös hadügyminiszter. Az 5 millió azonban csak építési költségekre megy fel, a hajó felfegyverzése és lőszerekkel való ellátása még legalább másfél millióba fog kerülni, amit azonban a hadügyminiszter nem is említ a költségvetésben. Az új hadihajó tehát hat és fél millió forintba kerül, ami nagy összeg, ha meggondoljuk, hogy jelenleg több mint 30 millió forint ára hadihajó, tengerészeti fegyverzés-és lőszerért fizetjük a részleteket és még a jövő 1898-ik évre is tizenegy hadihajó- és naszádért fogjuk fizetni az építési felfegyverzési és felszerelési költségek részleteit. A Zentai hadihajó 1.500,000 forintnyi építési költségeinek most fizetjük a harmadik részletét Az épülőfélben lévő 2350 tonnás torpedó czirkáló 1.600,000 forintra menő építési költségeinek második részletét. Az 5500 tonnás »Wen« partvédő toronyhajó 3.500.000 forintnyi építési költségeinek hatodik részletét. Az 5500 tonnás Budapest< partvédő toronyhajó 3.500.000 forintra rugó építési költségeinek negyedik részletét. Hat síktengert járó torpedó naszád 1.080,000 forintnyi költségének 4. részletét. Egy építés alatt lévő 6100 tonnás torpedó kos hajó 3.800,000 forintnyi költségeinek 3. részletét. E hadihajók ágyúinak beszerzési költségeit még most is fizetjük. A «Monarch», «Wien» és «Budapest» ágyúi 2.700.000 frtba kerültek, ennek most fizetjük az 5. készletét. A «Zenta» ágyúi 240.000 írtba, az épülőfélben levő 6100 tonnás czirkáló kishajó ágyúi pedig 730000 forintba kerültek. Ezeknek most fizetjük a második, illetve az első részletét. A 2350 tonnás hadihajó ágyúinak költségei még fel sincsenek véve a költségvetésbe. E költségeken kívül még a három említett partvédő hajó ágyúihoz 1,725.000 forint ára lőszer szükségeltetett, melyből most a negyedik részletet fizetjük. A «Zenta» ágyúihoz tartozó 260.000 forint ára lőszereknek pedig csak az első részletét fizetjük. A 6100 tonnás és a 2350 tonnás hajók ágyúihoz tartozó lőszerek most még nincsenek felszámítva. A hajók torpedó- és fegyverszükséglete szintén óriási összegeket fog megemészteni. Az említett részletek már most meghaladják az öt milliót, az új rendkívüli hitellel együtt pedig a hat milliót. A hadügyminiszter jelentéséből azonban még az is kitűnik, hogy több hadihajót szándékozik — már legközelebb — a hadműveleti flotta lajstromából törölni. A „Lissa« hadihajót és több fregattot már törölték is az aktív flotta névsorából. Krieghammer hadügyminiszter idei előterjesztéséből kitetszik ama szándék, hogy a »Kaiser« továbbá a »Custozza« és »Erzherzog Albrecht« hadihajók törlését is mihamarabb javaslatba fogja hozni. A »Kaiser« hadihajó a csataflotta minden hadműveleti czéljaira már évek óta alkalmatlan és mindeddig csak azért nem törölték az aktív flotta lajstromából, mert az amúgy is kis számú hadihajóink számaránya még nagyobb kisebbségben lett volna az idegen hatalmak flottáinak, létszámával szemben. A Custozza és az Erzherzog Albrecht hajóknak, ha

[1725] https://de.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_und_K%C3%B6nigin_Maria_Theresia
[1726] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Satellit
[1727] Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-11-17 / 319. szám

harczi értékük csekély is, még sem helyeselhetjük még kiselejtezésüket, mert ez által pótlásuk válna, szükségessé mely ismét 10—12 millió forint újabb terhet róna az államra, amelyek pedig tekintettel a pénzügyi viszonyokra, csaknem elviselhetetlenek lennének."[1728]

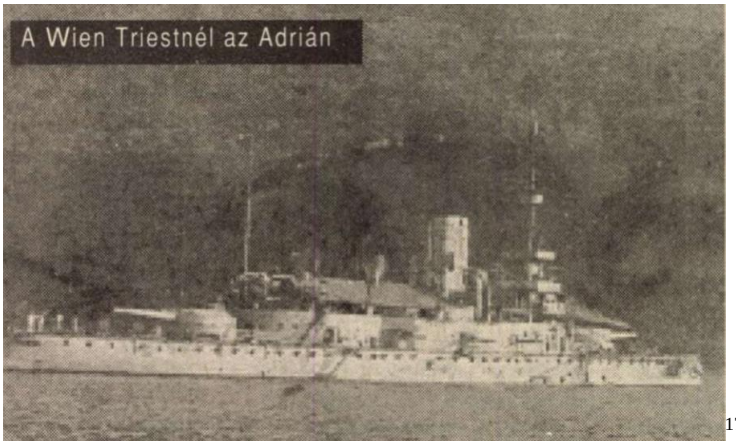
Tisztek:
Constantin Edler von Pott sorhajókapitány
Vladimir Ritter von Golkowski sorhajóhadnagy
Gustav Kosarek hadnagy
Anton Sanchez de la Cerda sorhajóhadnagy
Karl Seidensacher hadnagy
Karl Edler von Pflügl sorhajóhadnagy
Leopold szász-couburgi herceg hadnagy[1729]

1898
1898.03.16-án Sitia-ban volt.
„A helyzet Krétán, Kanea, márc. 19. (Saját tudósítónktól.) A «Wien» nevű osztrák-magyar toronyhajót, mely az ottani lakosság kérésére Kiszamoba érkezett, nagy örömnyilvánulások közt és ovációval fogadták. A város föl van dúlva, a házak egy része romokban hever."[1730]

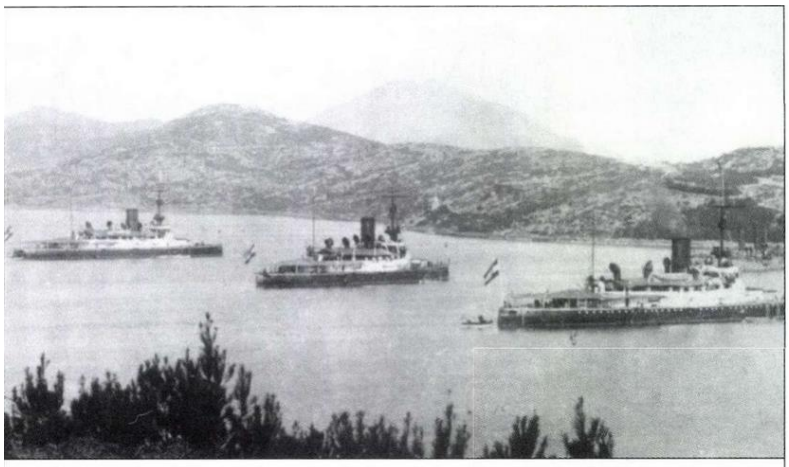
„Az osztrák-magyar csapatok távozása Krétából. Ma szálltak hajóra Kanéiban az osztrákmagyar csapatok, hogy hazatérjenek. Reggel levették a város bástyájáról az osztrák-magyar lobogót. A nagyhatalmak csapatainak részvételével nemzetközi csapatszemle volt a rakodóparton. Hinke ellentengernagy beszédet intézett a csapatokhoz és köszönetet mondott az idegen tiszteknek. A török hatóságok és a lakosság valósággal elárasztotta virággal a távozó tiszteket és katonákat. Délután 3 órakor Sziádban is levették az osztrák-magyar logót, mire a csapatok az Aurora Lloyd-gőzösre szálltak, amely a **Hinke ellentengernagyot vivő Wien tornyoshajótól** és a Magnet torpedónaszádtól kisérve, hazafelé indult."[1731]

1898.04.16-án érkezett vissza Pólába a krétai vizekről.
„Polából, mint onnan sürgönyzik, ma délelőtt érkezett vissza az osztrák-magyar hajóraj Hinke ellentengernagy vezetése alatt Krétából és pedig a Wien toronyhajó, a Magnet torpedónaszád, több cirkálóhajó és az Aurora Lloyd gőzösen a 87. gyalogezred zászlóalja. A visszaérkezőket a közönség ovációkkal fogadta. Krieghammer báró hadügyminiszter iskolába utazott, hogy a csapatokat üdvözölje; a megérkezésnél Succovati altábornagy, gráci hadtestparancsnok szintén jelen volt. A zászlóalj a partraszállás után a Riván állott fel. Krieghammer hadügyminiszter átvette a jelentést azután végigment a zászlóalj arcvonala előtt és beszédet intézet a tisztekhez, amelyben legfelsőbb megbízásra kifejezte ő Felsége megelégedését a csapatoknak krétai missziójuk alatt tanúsított fegyelmével és m maguk tartásával. Erre átadta a hadügyminiszter Guzek ezredesnek az ő Felsége által adományozott III. osztályú vaskorona-rendet és Jedina lovag századosnak a katonai érdemkeresztet. A zászlóalj, amely pompás színben van, erre elvonult a hadügyminiszter előtt és a kaszárnyába tért, ahol Sluka ezredes intézett beszédet a csapatokhoz."[1732]

[1728] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám
[1729] https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm
[1730] Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-03-20 / 79. szám
[1731] Magyarország, 1898. 5. évfolyam, 1898-04-14 / 103. szám
[1732] Alkotmány, 3. évfolyam, 1898-04-17 / 92. szám



[1733]


4. ábra: A 3 partvédő páncélos a háború előtt Dalmáciában. A BUDAPEST középen áll, a hátsó légkürtője eltérő a szabványostól

[1734]

1898.04.30-án a hajót Pólában leszerelték létszámhiány miatt. Erre azért került sor, mert a spanyol-amerikai háború kitörése után egy hónappal Ausztria-Magyarország sietve Kubába küldte a Kaiserin und Königin Maria Theresia páncélos cirkálót az ausztriai érdekeltségek védelmére, és szükség esetén a konzuli személyzet és más Habsburg-alattvalók kitelepítésére a háborús zónából. Az ebből következő dokkban töltött időszakban az SMS Wien kéményét megemelték és a légbeömlő nyílásokat megnövelték, hogy javítsák a huzatot.[1735] A tengelyek bronz perselyeit is lecseréltél.

Az SMS Wien tisztikara 1897.09.07-1898.04.30 között.
Constantin Edler von Pott sorhajókapitány
Vladimir Ritter von Golkowski sorhajó hadnagy
Gustav Kosarek sorhajó hadnagy
Anton Sanchez de la Cerda sorhajó hadnagy
Karl Seinsacher sorhajó hadnagy
Karl Edler von Pflügl sorhajó hadnagy
herceg Leopold Saxe-Coburg sorhajó hadnagy[1736]

1898.05.15-én az Arzenálban Ferenc Ferdinánd főherceg felkereste a hajót. Ekkor egy hadgyakorlaton is részt vett.[1737]

[1733] Magyar Honvéd, 2. évfolyam, 1991-02-15 / 7.
[1734] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó I. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam,1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1735] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1736] https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm (A Krétai blokád minden hajójának tisztjeit felsorolja.)
[1737] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-03-25 / 84. szám

Azután a szellőzői huzatjának javítása érdekében meghosszabbították a szellőzőkürtők magasságát és megnagyobbították azok nyílásait. Kicserélték a hajócsavar tengelyek bronzperselyeit.

1898.06.16-án Pólában az SMS Wien-t felkereste Tochinai japán sorhajóhadnagy.[1738]

1899

1899.05.28-án ismét aktivizálták és beosztották a Nyári Hajórajba. Ez a haditengerészet 1 csatahajóosztályának 1 divíziója volt. Az SMS Wien májusban az alább részletezett kötelék részeként egy hadgyakorlaton vett részt.

„Haditengerészetünk az idén ismét nagyobbszabású hadgyakorlatokat fog végezni. A három hajóosztályból álló — a mi viszonyainkhoz mérten mindenesetre — tekintélyes hajóraj összeállítását most rendelte el a király. A hajóraj és az I. hajóosztály parancsnokává, Minutillo Ferencz báró altengernagyot nevezték ki. A II. hajóosztályt Becker Alajos lovag ellentengernagy, a III. hajóosztályt pedig Montecuccolli-Polinago Rudolf ellentengernagy fogja vezetni. A hajóraj a következő hajókból fog állani: Monarch pánczélos toronyhajó, mint a hajóraj parancsnok zászlóshajója, parancsnok: Kneissler sorhajókapitány: Wien pánczélos toronyhajó parancsnok: Pott Pál sorhajókapitány: Prinz Eugen kaszacsata hajó, mint a II. hajóosztály zászlóshajója parancsnok: Joppo Sándor fregattakapitány: Don Juan d'Austria kaszamata hajó parancsnok: Manner József lovag fregattakapitány: Kaiser Max kaszamata hajó parancsnok: Chiari Arthur fregattakapitány: Zenta torpedó czirkáló mint a III. hajóosztály zászlóshajója, parancsnok: Baimann lovag fregattakapitány Trabant torpedó hajó, parancsnok: Schukics Lázár korvettakapitány. Komet torpedo hajó, parancsnok: Golkovszky lovag korvetakapitány. A hajórajhoz osztják be még a következő első osztályú torpedo naszádokat: Viper, Bob, Cobra, Geier, Weiche, Reicher, Kranich, Bussard és Merabu, továbbá a XIII, XIV, XVII, XIX, XX, XXI és XXV. számú II. osztályú torpedó naszádokat, úgy, hogy a hajóraj összesen huszonnégy hadihajóból fog állani. A hajóraj felszerelése után az Adriai tengeren (Dalmáczia déli partjai mentén) gyakorlatokat fog tartani. A Budapest pánczélos toronyhajót szintén teljesen felszerelik s parancsnokává: Jenik-Zasadsky Viktor lovag fregattakapitányt nevezik ki. A Budapest azonban valószínűleg nem csatlakozik a hajórajhoz, hanem valószínűleg hosszabb tengeri útra indul."[1739]

A Nyári Hajóraj 1899.08.01-én érkezett meg Fiumába.[1740]

1899.08.02-i esemény. „Említettük tegnap, hogy egy öt hadihajóból és három torpedóból álló hajóraj Fiúmába érkezett. A Fiumében horgonyzó hajóraj tegnap este 9 óráig szabadságot kapott. A legények ellepték Fiume oszteriait és mulatóhelyeit. A «Monarch» toronyhajó négy matróza erősen berúgott és csak 10 óra után gondolt a hajóramenetelre. A delta-híd előtt találtak egy rozzant csónakot, amelyben két evezővel megindultak a «Monarch» felé. Ötven méternyire a «Wien» hadihajó előtt léket kapott a csónak és néhány másodperc alatt elsüllyedt. A berúgott matrózok és az evezősök segítségért kiabáltak. A «Wien» és a «Monarch» hajók leeresztették mentőcsónakjukat, az összes hadihajók villamos reflektorokkal világították be a tengert. Egy matrózt és egy evezőst megmentettek, a többi négy ember a vízbefuladt."[1741]

A Nyári Hajórajban az SMS Wien legénysége 480 fő,[1742]

1899.08.10-e körül egy rövid útra Dalmáciába hajóztak.

1899.09.23-án a Gyakorló hajórajban az SMS Wien és az SMS Leopard torpedócirkáló összeütközött.[1743]

A három Monarch osztályú hajó és a Trabant romboló 1899.10.21-én elhajózott egy körútra a kelet-mediterrán térségbe, érintve Görögországot, Libanont, Törökországot és Máltát.

1899.10.22-24. Korfu, 1899.10. 25 – 02.11. Pireusz, 1899.02-07-11 Szaloniki, 1899.11.11-20-ig Smyrna és Mersine (Törökország). 1899.11.23-25–12.03. Bejrút, 1899.12.06-07 Syra (Siros –

[1738] Budapesti Hírlap, 1898. 18. évfolyam, 1898-06-17 / 166. szám

[1739] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám

Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-08-02 / 212. szám

[1740] Pesti Hírlap, 1899. 21. évfolyam,)1899-08-02 / 212. szám

[1741] Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-08-03 / 185. szám

[1742] Budapesti Napló, 1899. 4. évfolyam, 1899-08-05 / 214. szám

[1743]Veperdi András: AZ OSZTRÁK-MAGYAR FLOTTA CIRKÁLÓI: https://www.mateinfo.hu/oldmate/3cirkalok.pdf

Görögország), 1899.12.07-10 Suda-öböl, 1899.12.12-16 Málta, 1899.12.18-20 Gravosa, 1899.12.21-én ért vissza Polába.

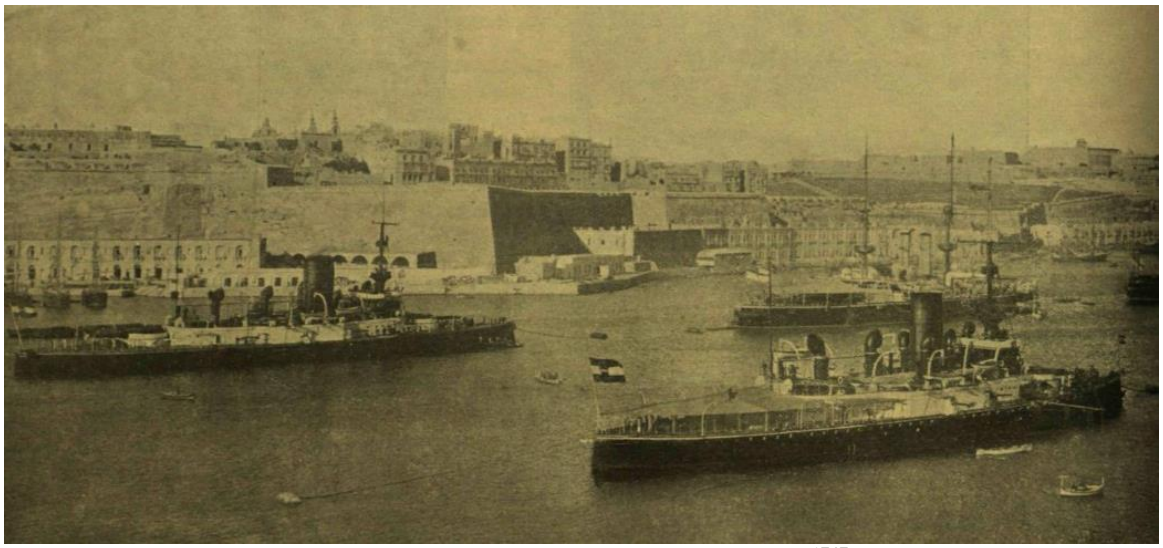
„Hogy mily felületesen állítják össze a haditengerészet költségvetését és hogy mily semmibe sem veszik azt, az már abból is kitetszik, hogy a «Monarch», « Wien» és a «Budapest» toronyhajók 5500 tonna belterjedelemre lettek engedélyezve, de a közös hadügyminisztérium 5600 tonnányira építtette a hajókat és midőn a hajók már készen voltak, a delegácziók elé terjesztett beadványokban még mindig mint 5500 tonnásak szerepeltek, így tehát az országos bizottság elé terjesztett adatok éveken át valótlanságot tartalmaztak."[1744]

Az 1890-es években az SMS Wien, Monarch és Budapest felkereste az olasz vizeket. A látogatást az olaszok 1910-ig sem viszonozták. Ha a két flotta a tengeren találkozott, nem köszönti egymást, amit tengerészeti körökben természetesnek találnak. [1745]

1900
1900-ban az I divízióban szolgált.

„Triesztből jelentik: Három nap óta itt erős bóravihar uralkodik. Az egész kikötői forgalomnak szünetelnie kell. Több gőzös s a »Budapest«, »Monarch« és »Wien« hadihajók kénytelenek voltak a muggiai öbölben horgonyt vetni"[1746] 1900.01.13-án.

Hadihajóink téli gyakorló osztálya, a Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt levő három pánczélos partvédő: Monarch, Budapest és Wien páncélosok és a Trabant torpedóhajó Máltára érkezett 1900 februárjában. Itt ekkor egy angol kötelék is tartózkodott. Máltán a kötelék negyedfélnapig volt. Szalonikiben, Smyrnában és Beirutliban szintén barátságos fogadtatásban részesültek hajóink. Meglátogatták a kis-ázsiai parton fekvő Mersinát is.



Az SMS Budapest és az SMS Wien Máltán[1747]

„Lussinpiccolo (Mali Losinj, a mai horvátországi Losinj szigete), (1900) márc. 30. A Monarch, Budapest, Wien és Leopold hadihajókból álló hajóraj Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt tegnap ideérkezett."[1748] Fiumába érkeztek 1900.04.04-én.[1749]

[1744] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-01-31 / 31. szám
[1745] Budapesti Hírlap, 1910. 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám
[1746] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-01-14 / 13. szám
[1747] Vasárnapi Ujság –1900-02-11 / 6. szám / Hajórajunk Máltában (képpel). Reményi Antal
[1748] Alkotmány, 1900. 5. évfolyam, 1900-03-31 / 77. szám
[1749] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-04-03 / 92. szám

1900.04.04: „Fiumából jelentik: Az úgynevezett téli hajóraj, mely gróf Montecuccoli Polinago Rudolf ellentengernagy parancsnoksága alatt Lussinpiccolo környékén vasárnap és hétfőn gyakorlatokat végzett, ma este fut be kikötőnkbe. A flotta a következő hadihajókból áll: Monarch, parancsnoka Kneisler sorhajókapitány; **Wien**, **lovag Bless Viktor sorhajókapitánynyal**; Budapest, lovag Jenit Zadasky sorhajó-kapitánynyal; Leopard, parancsnoka Remig Henrik fregatt-kapitány; továbbá a Trabant és Komet torpedóhajók s néhány torpedónaszád. Az ellentengernagy a Monarchon van- A flotta tisztjeinek tiszteletére Szapáry László gróf kormányzó nagy ebédet rendez."[1750]

1900.04.24-én leszerelték.

1901
1901-ben lengéscsillapító bordákat és 2 db 4,7 cm-es gyorstüzelő löveget kapott.
1901.10.14-én a hajórajjal a Dalmáciába hajózott, és itt egy kétéltű partraszálló gyakorlatot támogattak Bocche di Cattaránál.
„Pénteken reggel Fiumába érkezett (1901.12.06.) haditengerészetünk téli flottája, mely a múlt hét óta Salona mellett gyakorlatozott. A flotta a »Monarch«, »Wien«, »Budapest«, »Panther«, »Magnet« és »Planet« páncélos hajókból és kilenc torpedónaszádból állt. Az escadre parancsnoka Ripper Gyula ellentengernagy. A hajóraj hétfőig (1901.12.09) marad Fiumában s azután visszatér Polába."[1751]
Salona = Solin Horváthországban a mai Split-Dalmácia megyében.

1902
1902 januárjában az SMS Wien, Budapest és Monarch Triesztben volt. Itt fogadták 1902.01.17-én a német Charlotte iskolahajót, amely fedélzetén volt a német császár második fia, Adalbert herceg.[1752]

1902.01.25.: „Fiumából jelenti tudósítónk. Tegnap reggelre volt jelezve a téli flotta megérkezése, de a nagy köd miatt nem hajnalban, hanem délelőtt indult el Pólából s délután négy órakor érkezett meg Fiume elé. A nagy pánczélosok, a Budapest, Monarch és Wien a szabad tengeren, a Mária Terézia-móló előtt vetettek horgonyt, úgyszintén a két kosezirkáló, a hat torpedónaszád és három torpedóhajó a Baross- és a belső kikötőben helyezkedett el. Ripper ellentengernagy, a hajóraj parancsnoka a Monarchon van. A flotta február 2-áig marad Fiumában, s ez idő alatt a tisztikar hivatalos lesz a kormányzó és a Casino patriottkco báljára."[1753]

„A tengeren óriási hullámok nyargalnak. A tengerészeti hatóság mentőgözösei készenlétben vannak. A flotta tisztikarának ma délutánra tervezett mulatsága a Wien hadihajón elmaradt."[1754] A vihart az erős bóra okozta. A mulatságot két nappal később megrendezték.

1902.02.04-én Fiumában az SMS Wien fedélzetén egy mulatságot rendeztek, ahol közel 300 előkelőség jelent meg, köztük Fiume kormányzója gróf Szapáry László is. A vendégeket **Julius von Ripper ellentengernagy** és neje fogadta. A hajót erre az alkalomra remekül földiszitették és minden részében szalonná alakították át. A mulatság este 7 óráig tartott.[1755]

„A trieszti munkásforradalom. Budapest, (1902) február 17. Bár Triesztben ma már csaknem teljes volt a nyugalom, a hatóságok mégis a legmesszebb menő intézkedéseket tették meg, amiből arra lehet következtetni, hogy még mindig nem lehetetlen, hogy a zendülés újra kitör. Nemcsak az ostrom állapotot s a statáriumot hirdették ki, hanem az elrettentésnek más eszközeihez is hozzányúlt a kormány. A bécsi hóhér már tegnapelőtt este oda érkezett Trisztbe, tegnap és ma pedig négy hadihajó is megjelent a kikötőben: a Wien, a Monarch, a Budapest páncélosok és egy torpedónaszád." A

[1750] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-04-04 / 93. szám
[1751] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-12-07 / 338. szám
[1752] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-17 / 16. szám
Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-01-17 / 16. szám
[1753] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-01-26 / 23. szám
[1754] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-02-02 / 29. szám
[1755] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-02-05 / 31. szám
Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-02-05 / 35. szám

munkásmegmozdulásnak több halottja és súlyos sebesültje volt, úgy a munkások, mint a rendőrök oldalán.[1756]

1902.03.01-én Polából kifutott a Földközi-tenger felé az I. Sorhajóosztály kötelékében. Ekkor az SMS Monarch és az SMS Budapest társaságában körutat tett Földközi-tengeren. Ekkor felkeresték Algériát, Spanyolországot, Franciaországot, Olaszországot, Korfut és Albániát.
(1902.03.02-án az isztriai Lussin-ban állt meg a rossz időjárás miatt. 1902.03.03-04 Korfu, 1902.03.08-12 Algír, 1902.03.14-19-én Cartagena, 1902.03,20-25-én (Barcelona), 1902.03.26-29-én Toulon, 1902.03.30-04.02 La Spezia, 1902.04.04-10-én Nápoly[1757], 1902.04.12-16 Taranto (Trentó – Olaszország), 1902.04.04.17-19 Zante (Jón-tenger – Görögország), 1902.04.20-24 Valona (Albánia), 1902.04.24-28 Durazzo. A kötelék 1902.04.29-én ért vissza Pólába.)

„Folyó évi márczius hó 7-én 16.445. sz. a. kelt rendelet kapcsán (1. „P. és T. R. T.“ 1902. évi 10. szám) értesítem a kir. posta- és távirdahivatalokat, hogy a „Budapest“, „Monarch“ és „Wien“ nevű cs. és kir. hadihajók idegen tengerről visszatérvén, e hajókkal utalványok többé nem válthatók.”[1758]

„A Monarch, Wien és Budapest osztrák-magyar hadihajók postáját a bécsi I. postahivatalból és a trieszti I. postahivatalból e hó 18-áig bezárólag Barcelonába, 19-től 25-éig Toulouseba és 23-ától 31-ig Spezziába indítják és pedig Bécsből naponkint reggel 7 óra 40 perckor, Triesztből naponkint délután 4 óra 35 perckor.”[1759]

„Hadihajóink látogatásai. Toulon, márcz. 22. (S. t. t.) Itt már nagyban készülődnek a Barcelonából ideérkező osztrák-magyar hadihajók ünnepélyes fogadtatására. A Budapest, Wien és Monarch hadihajókból kombinált hajóraj Ripper ellentengernagy parancsnoksága alatt vasárnap érkezett ide. Lanessan tengerészeti miniszter parancsot adott, hogy a tartalék hajóraj, valamint a jelenlenleg Korzikában horgonyzó aktív hajóraj erre az alkalomra a touloni kikötőbe jöjjön.”[1760]

Friedrich Beck vezérkari főnök 1897-től Albánia felé szeretne terjeszkedni. Ennek jeleként, illetve a Monarchia erődemonstrációjaként 1902-ben az SMS Monarch, Wien és Budapest befutott az albániai –be (Durazzo), Albánia legnagyobb kikötőjébe.[1761]

„Az osztrák-magyar hajóraj három nagy hadihajója látogatott el, e hó 20-án tengeri hadgyakorlat közben Barcelonába. Amint most — Barcelonából írják — a «Wien», «Budapest» és «Monarch» hadihajók érkezése valóságos ünnep volt Barcelonában. A barcelonai magyar kolónia élén óriási széptömeg várta már kora reggel óta a hajók megérkezését. A kikötőt és az egész várost fellobogózták. A kikötő fokára spanyol nemzeti zászló mellett ott diszlett a magyar trikolor és az osztrák zászló; gyönyörű égben való zöld gall koszorúkkal körülövezett oszlopokon pedig ott volt "Budapest és Bécs városának címere, fölötte pedig két angyal közt a magyar czimer, mellette az osztrák kétfejű sasos címer, s ezek fölött mintegy körülövezve a két társállam alkotmányos jelképét: a monarchia egyesített címere. Pontban 11 órakor messze hallható ágyúlövések jelezték a hajók érkezését. A megjelentek hangos üdvrivalgással viszonozták az üdvözlést. A partra szálló tengerésztiszteket a városi hatóság üdvözölte elsősorban. Megjelent üdvözlésükre a barcelonai tengerészeti tisztikar teljes számban és a spanyol osztrákmagyar követség küldöttsége. 21-én a barcelonai tengerészeti főparancsnoknál volt az ünnepélyes fogadás fényes ünnepély közepette. Huszonhetedikén a városház dísztermében, a Salon de Giente termében nagyon fényes ebédet adott a város a vendégek tiszteletére. Másnap Logholetti gróf főkonzulnál nagy estély volt, melyen az osztrákmagyar hajóraj admirálisa Ripper, a tisztikar, a városi hatóságok, a követség tagjai és a magyar kolónia színe-java vett részt. A fényes estélyen, melyet hangverseny előzött meg, Barcelona város katonai parancsnoka mondta az első fölköszöntőt I. Ferenc Józsefe. Majd Ripper admirális Alfonz királyt éltette. A társaság legkedélyesebb hangulatban oszlott szét. A spanyolok

[1756] Pesti Napló, 1902. 53. évfolyam, 1902-02-18 / 48. szám
[1757] Magyar Géniusz, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám
[1758] 1902, Távirda és Posta (Magyar Királyi Posta és Távirda Rendeletek Tára, 1902-05-27 / 17. szám
[1759] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-03-14 / 72. szám
[1760] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-03-23 / 71. szám
[1761] Krisztián Csaplár-Degovics: Austro-Hungarian Colonial Ventures: The Case of Albania: Hungarian Historical Review 11, no. 2 (2022): 267–304

annyira megszerették tengerésztisztjeinket, hogy táviratilag kérték a bécsi közös hadügyminisztériumot, hogy hosszabbítsák meg a hajóraj ottmaradását.[1762]"
Ekkor, feltehetőleg az SMS Wien volt **Julius von Ripper ellentengernagy** zászlóshajója.

Az út során megmentette a Carnelo olasz szkúnert.

1902.04.01-04-között I. Ferenc József császár és király megszemlélte a flottát.

A „Magyar Géniusz" cikkírója már ekkor megjegyezte, hogy az Osztrák Magyar Monarchia ezen új hajói mennyire eltörpülnek az olasz hajókhoz képest, amelyek között már ekkor voltak 16 000 tonnások is. „A Budapest, Wien, Monarch típusú hajók főleg partvédők és nem hasonlíthatók össze más hatalmak 10.000 tonnás hajóival. A tengerészeti kormányzatnak mindenesetre kellemesebb volna, ha szintén építhetne ily nagy hajókat, amelyeken a legénység is jobban elhelyezhető. Egyebekben ez a hajótípus igen sikerült."[1763]

1902.06.24. „Pólából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári hajóraj szombaton indult ki a kikötőből a nagy hadgyakorlatokra, melyek egész szeptember közepéig fognak eltartani. A nagy hadgyakorlatokon részt vesznek a «Budapest», «Monarch», «Wien» toronyhajók, a «Ferencz József» partvédő-kosczirkáló, a «Tiger», «Panther» és «Leopard» torpedó-k és czirkálók, a «Satellit» és «Planet» torpedó-vadászhajók, továbbá 16 torpedóhajó. A hajógyakorlatokat augusztus végén a király is meg fogja szemlélni, aki az eddigi terv szerint Fiumében fog hajóra szállani. A király kíséretében lesz Ferencz Ferdinánd főherczeg trónörökös is."[1764]
A hajógyakorlatot Ripper ellentengernagy vezeti. A gyakorlatok augusztusban értek véget.

„Zára, 1902. aug. 15. Csütörtökön este három hajóosztályból és pedig a Monarch, Wien, Budapest, Tieger, Panther, Leopárd, Ferenc József, Satellit és Magnet hadihajókból álló hajóraj érkezett ide négy napra."[1765]

1902.09.01-03-ig Cuje közelében egy kétéltű hadgyakorlaton vett részt a kötelék, I. Ferenc József császár és király jelenlétében.[1766]
1902.09.08-án leszerelték, majd 1902.12.31-én ismét felszerelték.[1767]

„Téli hajóraj-gyakorlat. A pólai tengernagyi hivatal, mint Fiuméből jelentik, parancsot kapott a téli hajóraj felszerelésére. A rendelet értelmében ezúttal csak négy hajót, a «Budapest», «Wien» és «Habsburg» csatahajón át, azonkívül három torpedo vadászhajót, két nagy torpedót és nyolcz kis torpedo hajót szerelnek fel. A flotta parancsnokává Kaisler ellentengernagyot nevezték ki, aki egyúttal arra is megbízást kapott, hogy a hajórajjal tavasz idején több keleti kikötőbe ellátogasson."[1768]

„Téli flottagyakorlatok. A három nagy toronyhajóból és egy torpedóflotillából álló téli hajóraj, mint egy ízben említést tettünk róla, Kneiszler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alatt legközelebb megkezdi gyakorlatait az Adrián. A «Budapest» toronyhajót Bázeli Viktor sorhajókapitány, a «Wien»-t **Schukics Lázár fregatakapitány** és a «Habsburg»-ot Chiari A. sorhajókapitány vezeti. Egy fiumei híradás szerint, februárban vagy márcziusban egyik kisebb hadi flottánk a levantei vizekre indul."[1769]

[1762] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám
[1763] Budapesti Hírlap, 1902. 22. évfolyam, 1902-05-11 / 128. szám
[1764] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-06-24 / 147. szám
Magyarország, 9. évfolyam, 1902-08-30 / 206. szám
[1765] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-08-17 / 225. szám
[1766] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1767] András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf
[1768] Magyar Szó, 1902. 3. évfolyam, 1902-12-02 / 284. szám
[1769] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-12-30 / 306. szám

Az SMS Monarch, Budapest és Wien[1770]

1903

1903.01.01-től a Nyári hajóraj tagja. Ekkor felszerelték a Monarch osztály hajóit és a Habsburg-ot egy Siemens–Braun-féle rádióállomással. Ennek hatótávolsága több mint 116 km volt.[1771]

„A gyakorlatok most, január hóban kezdődnek az Adrián és február végéig tartanak. Hadiflottánk március elején a Földközi tenger keleti részére indul és három hónapig ott marad. Csatahajóink ez alatt az idő alatt a következő levantei kikötőkbe látogatnak el Korfuba, Zanteba, Patraszba, Pireuszba, Szirába és Szmirnába. A szolgálatba helyezendő hajóraj, melynek maixdorfi Kneiszler Leodogar ellentengernagy lesz a parancsnoka, egy hajóhadosztályból és egy torpedóflottából áll. A hajóhadosztály viszont három páncélosból áll, és pedig a » Budapest melynek süssenborgi Vasegti Viktor sorhajókapitány a parancsnoka, a »Wien«-ből, melyet Schukics Lázár fregattkapitány fog vezényelni és a Habsburg-ból, melynek Chiari Arthur sorhajókapitány a parancsnoka. A torpedó-flotillába a „Szigetvár“ (parancsnoka gróf Lantos Károly fregattkapitány) és a „Magnet“ (parancsnoka Gassenmayr Oszkár korvett kapitány) csatahajókon kívül még a következő torpedónaszádokat osztják be: „XIV.“ (parancsoka Luxardo Károly sorhajó-zászlós), „XV.“ (parancsnoka lovag Pechnman Vilmos sorhajóhadnagy), „XVII.“ parancsnoka Wiltan Ferenc sorhajóhadnagy),XVIII.“(parancsnoka Burstyn Miksa sorhajóhadnagy), „XXI “ (parancsnoka Wünschek Alfonz sorhajóhadnagy), „XXII.“ (parancsnoka Hirsch Károly sorhajóhadnagy), „XXIII.“ (parancsnoka Wilde Emil sorhajóhadnagy), „XXXI.“ (parancsnoka Dragojlov Sándor sorhajóhadnagy) és „XXXII.“ (parancsnoka Dassenbacher Gusztáv sorhajóhadnagy.)”[1772]

1903 februárjában „Fiumából jelentik lapunknak. A Fiumában állomásozó helyőrséget készenlétbe parancsolták. A mozgósítás célját nem tudják, de lehet, hogy összefüggésben van hadiflottánk egy részének ideérkezésével. Az ideérkező osztály a következő hajókból áll: a Budapest, a Wien és a Habsburg páncélosok és 12 torpedó naszád. A napokban igen sok idegen tiszt járt Fiumában.”[1773]

(1903-ban Habsburg Károly István főherceg-tengernagy az SMS Wien fedélzetén körbe hajózta Afrikát. Feltehetőleg ez az SMS Wien nem a páncélos volt, bár egy időben két azonos nevű hajó nem szokott a flottában lenni. Szerintem a Wien gőzösről lehet szó.[1774])

[1770] Uj Idők, 8. évfolyam, 1902-10-19 / 43. szám
[1771] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó III. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 34. évfolyam 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1772] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-01-15 / 15. szám
[1773] Pesti Hírlap, 1903. 25. évfolyam, 1903-02-07 / 37. szám
[1774] https://hu.wikipedia.org/wiki/Habsburg%E2%80%93Tescheni_K%C3%A1roly_Istv%C3%A1n_f%C5%91herceg

1903 márciusában a dalmát vizeken volt.
1903 márciusában a hajókat Gravosában felkereste **Ferenc Ferdinánd főherceg, tengernagy**, **trónörökös**.

„(Drótnélküli távíró hadihajóinkon.) Nemrég jelentettük, hogy a pólai kikötőben horgonyzó «Habsburg», «Budapest» és «Wien» hadihajóinkon nagyban folynak a felszerelési munkálatok a drótnélküli táviratozás berendezésére. Az érdekes kísérletekről most a következőket jelentik nekünk Pólából: A felszerelés még pár napot fog igénybe venni és azután a három hadihajó előbb a nyílt tengerre, majd pedig a dalmát partok közelébe megy, hogy a drótnélküli táviratozással próbát tegyen. A drótnélküli táviratozásra csakis olyan tiszteket alkalmaznak, akik e tanfolyamot elvégezték. Most az altisztek részére is szerveznek ilyen tanfolyamokat az egyes hajókon. A drótnélküli távírókészülék felszerelése után a hadiflotta gyakorlatokat fog végezni az Adrián és aztán a levantei vizekre indul. Szaloniki elé, mint az tervbe volt véve, egyelőre nem mennek hadihajóink, nehogy a kikötést tüntetésnek tartsák. Háromféle készülékkel tesznek most kísérletet, melyek többé-kevésbé azonosak a Marconi-féle rendszerrel. Ez új készülékek a Slaby-Ares, Braun és a Rochefort-féle készülékek, melyeknek feltalálói haditengerészetünkhöz fordultak, hogy új találmányukkal kísérletet tehessenek. Nagy előnyei e készülékeknek, hogy sokkal könnyebben és gyorsabban felállíthatók, mint a Marconi-készülék és ami szintén igen előnyös, a készülékek sokkal olcsóbbak a Marconi-féle készülékeknél. Hadászati és hajózási szempontból is kiválóan fontos az új készülékeknek ez az előnye, hogy velük nyílt tengeren két hajó között 100—130 kilométer távolságra, míg a hajón és a parton felállított távíró állomás között 140 kilométer távolságra lehet táviratozni. A kísérletező bizottság jelentése szerint a Slaby-Ares-féle készülékek a legegyszerűbbek és a legkönnyebben kezelhetők, mindamellett nem a legmegfelelőbbek, mert rendkívül érzékenyek. Sokkal alkalmasabb a Braan-féle készülék. Habár nem olyan egyszerű, mint az előbbi, de a legerősebb légtüneti változások semmiféle befolyással sincsenek reá. A Marconi-féle készüléknek az a nagy hátrányra, hogy felállítása komplikáltabb és jóval költségesebb az előbbi kettőnél. A hadihajóinkon eddig megtartott kísérletezések hasznos tapasztalatokkal jártak, így a többek között konstatálták, hogyha az egymással táviratozó két hajó között sziget is fekszik, ami a partvidékünkön igen gyakran előfordul, ez egy cseppet sem befolyásolja a zavartalan táviratozást, ellenben fontos szerepet játszik a drótnélküli táviratozásnál a nap erősebb vagy gyengébb fénye. Ha nagyon erősen süt a nap, nem jó, ha nagyon gyengén, az sem jó. A drótnélküli táviratozásnál a gyorsaság tekintetében igen kielégítő eredményt értek el. Percenként ugyanis ötven-hatvan Morse-féle jelt tudtak leadni és miután egy betű jelzésére rendszerint minimum három jel szükséges, percenként 14—16 szóból álló táviratot adhattak le. A költségek tekintetében a bizottság jelentése szerint legdrágább a Marconi-féle kettős rendszerű készülék. Egy ilyen szerkezetű középnagyságú készülék ugyanis körülbelül hatvanezer koronába, a Slaby-Ares-féle 13,680 koronába, míg a Braun-féle csak 12 ezer koronába kerül. A haditengerészeti szakbizottság még nem határozott, hogy a fent említett készülékek közül melyiket fogják tengerészetünk részére véglegesen elfogadni és alkalmazni.”[1775]

1903-ban a Wien, Monarch, Budapest és a Magnet romboló körútra indult a Földközi-tenger keleti medencéjébe.
„Pólából táviratozzál, hogy flottánk, melynek még a múlt év november havában kellett volna cirkálómra mennie a Levantéra, a jövő héten indul csak a keleti vizekre. A cirkálóút, melyen a «Budapest» és «Wien» toronyhajók, a «Habsburg» parancsnoki hajó és a «Magnet» torpedóvadászhajó vesznek részt, három hónapig fog tartani. A flotta, melynek parancsnoka **maixdorfi Kndszler Leodegar ellentengernagy** lesz, ellátogat Szira, Szmirna, Rodosz és Pireuszba és végül valószínűleg horgonyt vet Hanak-Kaleszi török kikötőben, honnét a flotta tisztikara ellátogat Konstantinápolyba.”[1776] Végül úgy tűnik, hogy az SMS Habsburg nem velük hajózott ki és utólag csatlakozott a hajórajhoz. Ezért lehetett az SMS Wien a zászlóshajó.
Az **SMS Wien a hajóraj zászlóshajója**, 1903.05.13-ig. (A körút állomásai: 1903.03.30-án Teodó-ból Levant felé hajózott. 1903.03.31-04.02-ig az albániai Valona-ban voltak, 1903.04.02-07 között Korfun álltak meg. 1903.04.09-19-ig Pireusz kikötőjében voltak, 1903.04.20-án Rodoszt keresték fel.

[1775] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-03-19 / 67. szám
[1776] Alkotmány, 8. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám

1903.04.21-25 között a görögországi Kafelonia szigetén lévő Makris-ban voltak. 1903.04.27-29-én a szamoszi Vathy (Vathi) következett. A kötelék 1903.04.30-án Khiosz-ban kötött ki. Khiosz-ból a kötelék Szalonikibe ment, hogy képviseljék az Osztrák-Magyar Monarchiát a városban elkövetett magyarok elleni terrorcselekmény kivizsgálásánál. Szalonikiben volt 1903.05.01-06.04-ig.
1903.05.13-én a Budapest és a Monarch kihajózott Szalonikéből[1777], míg a Wien még ott maradt. Egyes hírek szerint a Habsburg és a Magnet Voloba, a Budapest pedig Szíriába mentek[1778].) A Monarch és a Budapest 1903.05.25-én ért vissza Polába.

„A fehér torony közelében (Szalonikiben) horgonyoz (1903.05.19.) a Wien csatahajó, melynek parancsnoka Lukics sorhajó- kapitány. Igen barátságos úriember. Négy száznyolcvan emberből áll a Wien személyzete. A parancsnokon kívül 13 tiszt, 11 kadét, 14 hajótisztviselő (gépész, segédgépész) van a hajón. A legénységből 150 magyar ajkú. Egy nógrádi önkéntest is találtam ott, aki nagyon megörült, mikor magyarul megszólítottam. A hajó parancsnoka megcáfolta előttem egy bécsi lapnak azt az állítását, mintha a tisztek között elégedetlenség keletkezett volna azért, hogy nem szabad a partra menniük. A tisztek naponkint kijárnak, valamint a kadétok is, csak a legénységnek tilos a partralépés.[1779]
1903.06.04-én hagyta el Szalonikit.[1780]
Az SMS Wien 1903.06.07-én Teodót-ban volt. Az SMS Wien 1903.06.10-én futott be Pólába és csatlakozott a hajórajhoz. **Itt ismét a kötelék (I. sorhajóosztály) zászlóshajója**.
Később a Pólai Vergalora-i Tüzérségi Iskola gyakorlóhajója a Póla-öbölben.

A Nyári Hajóraj kötelékében 1903.07.19-24-én Fiumében/Rijekában voltak, majd 1903.08.14-22-én Triesztbe érkeztek.
1903.09.15-én leszerelték az aktív flottából.
1903.09.16-19 között Polában a három Monarch osztályú hadihajó fogadta a görög flotta 3 sorhajóját a Psara-t, Hydra-t és a Soetsai-t.
1903.09.30-án a Monarch osztály egységei részt vettek az SMS Erzherzog Karl trieszti vízrebocsátásán.
„Itt említjük meg, hogy a gyakorlatozásokra kiküldött nyári hajóraj páncélosait szeptember 15-én szolgálaton kívül helyezik és leszerelik. Csupán a «Habsburg» admirális had marad felszerelésben, addig, míg a Triesztben épülő «Erzherzog Karl» nevű új toronyhajó vízrebocsátása megtörténik. Ez alkalomból ugyanis a «Habsburg» a pólai kikötő őrshajójának és az egyik tüzériskolahajónak kíséretében Triesztbe indulnak, hogy a vízrebocsátásnál jelen legyenek és az új toronyhajót felszerelésre Pólába kísérjék. Az új hajóraj csatahajóit, melyek télire is akcióban maradnak már most kijelölték. A téli hajóraj tehát a következő hajókból fog állani: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bának.”[1781]

1903. évben korvett-kapitánnyá előléptetve, Kailer Károly (utóbb, 1913-tól altengernagy) a „Wien" páncélos hajón összrészlet-tiszt (elsőtiszt) lett.[1782]

„Pólából jelenti (1903 szeptemberében) a Piccolo, hogy szombat éjjel váratlanul távirati rendelet érkezett Bécsből a Habsburg, Árpád, Wien, Szigetvár, Panther és Magnet azonnal való fölszerelésére. Rögtön rá lázas sietségű tevékenység indult meg az arzenálban úgy, mint a magánraktárakban és nagymennyiségű munícionak a beraktározása körül. A hajóraj már szombat délután készen volt az indulásra. Nem zárkózhatunk el ama nézet elől, hogy ezek az intézkedések összefüggésben vannak az angol királynak bécsi látogatása alkalmával előfordult pourparlerkkal.”[1783]

[1777] Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-05-15 / 417. szám
[1778] Magyar Polgár, 26. évfolyam, 1903-05-16 / 110. szám
[1779] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-05-23 / 140. szám
[1780] Pesti Napló, 54. évfolyam, 1903-06-05 / 152. szám
[1781] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám
[1782]Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917, Éves tartalomjegyzék / Dr. báró Wieland Aladár: Haditengerészetünk új vezetői
[1783] Pesti Hírlap, 1903. 25. évfolyam, 1903-09-16 / 253. szám

1904
1904-ben a Monarch osztályú hajókat a 2. csatahajó osztállyá szervezték át.
1904.06.15-09.14 között a Nyári Hajóraj tagja.

„Hadiflottánk huszonegy hajója, amelyek június 15-én kezdték meg gyakorlataikat a tengeren, most a fiumei kikötőben horgonyoznak, ahonnan holnap, vasárnap indulnak el a dalmát partok mentére, a hadgyakorlatok folytatására. A Fiumében horgonyzó hajóraj három hajóosztályból áll. Az első hajóosztályba három 8300 tonnás csatahajó: a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg» tartozik. Parancsnokuk Ripper Gyula ellentengernagy. A «Habsburg» tornyoshajó, melynek Ziegler Luczián sorhajókapitány a parancsnoka és amely egyúttal a vezérlő hajó, 1901-ben a trieszti Stabilimento Technicoban épült. Hossza 108 és szélessége 20 méter. Pánczélöve 22 czm. vastagságú. Tüzérségi felszerelése három 24 cm.-es Krupp-féle toronyágyúból, tizenkét 15 czm.-es és huszonnégy 7 czm.-es Skoda-gyorstüzelőágyúból és hat 7 mm.-es Maximágyúból áll. Személyzete 718 főnyi. Az «Árpád« és «Babenberg» ugyanilyen méretűek. Az előbbinek Goccardo Guido sorhajókapitány a parancsnoka. Személyzete 647 főből áll. A «Babenberg»-en 645 főnyi személyzet van. A második hajóosztályt Beck Gyula ellentengernagy vezetésével a Monarch, «Wien» és «Budapest» tornyos csatahajók alkotják és teljesen modern építmények, melyekről Európa szakemberei nagy elismeréssel nyilatkoztak. A «Monarch», melynek Schukics Lázár sorhajókapitány a parancsnoka, 1895-ben Triesztben épült. Hossza 93 és szélessége 17 méter. Tüzérségi felszerelése : négy 24 czm.-es Krupp-ágyú, hat 15 cm -es gyorstüzelő, hat kisebb gyorstüzelőágyú és tizenhat 37 mm-es Skoda-ágyú. **A «Wien» (parancsnoka Sobieczky Adolf fregattkapitány**) és a Budapest (Preradovics Dusán fregattkapitány a parancsnoka) ikerhajói a «Monarch»-nak és úgy a mértékben, mint a felszerelésben teljesen megegyeznek vele. A «Wien»-t 1895-ben, míg a Budapestjét 1896-ban, a millennium évében Pólában bocsátották vízre. Az előbbin 389, az utóbbin pedig 438 főből 1j személyzet van. A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottillája tartozik Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flotta hajói: a « Satellit», «Meteor», «Komet» és a «Zenta». Ez utóbbi a kisebb torpedócirkálók csoportjába tartozik. Tonnatartalma 2300. 1897-ben a pólai arzenálban épült. Hossza kilenczvenkét, szélessége 12 méter. Van rajta nyolcz 12 cm.-es Skoda-gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete 283 ember. — A másik három torpedózúzó hajó. Közölök a «Satellit», a legújabb. 1892-ben a schichaui gyárban épült. Hossza 67, szélessége 81 méter. Tonnatartalma 540. Gépezete olyan, hogy óránként 23 tengeri mértföldet képes megtenni. Parancsnoka Cattarinich korvettkapitány. 79 főnyi személyzet van rajta. A «Komet» (parancsnoka Luis Linó korvettkapitány) és a Meteor (parancsnoka Sanchez de la Cerda Antal korvettkapitány) Németországban épültek 1888- ban, illetve 1887-ben. Az előbbi 59 m. hosszú és 68 m. széles. Tonnatartalma 360. Sebessége 21 mértföld óránként. Személyzete 56 emberből áll. A Meteor 57 méter hosszú, 68 m. széles, 350 tonnás és szintén 21 mértföldnyi sebességgel halad. 59 ember van rajta. A torpedónaszádok közül csak a »Kigyó« és a »Python“ vihartjáró (Hochseebote) naszádok modernek. (1899-ben épültek Angliában.) Sebességük 26 tengeri mértföld, tehát a leggyorsabban járók a Fiumében horgonyzó valamennyi hadihajók közül. Van rajtuk két-két 47 mm-es gyorstüzelő ágya. Személyzetük minimális: 18—18 ember van egyegy hajón. A többi elsőosztályú torpedónaszád, mint a »Flammingo«, »Gaukler«, »Harpie«, »Ibis«, »Kranich«, »Marabu", »Reiher«, »Secretar« és a «Weihe« 78 tonnások és 19 tengeri mértföldnyi sebességgel haladnak. Két-két könnyű ágyúval vannak fölszerelve. Hosszúságuk 39 méter, szélességük 4 és fél méter. A legújabb közöttük a »Flammingo« és a »Marabu«, amelyeket 1890-ben bocsátottak vízre. A többiek 1886—89. évek közt épültek. A hadihajók összes személyzete körülbelül négyezer főre rúg.”[1784]

„Fiuméból jelentik nekünk: Ma este ide érkezett a pólai flotta, amely a Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest, Zenta, Satellit, Meteor és Komet hajókból, és még nyolc torpedóhajóból áll. A flotta öt napig marad itt és azután Dalmáciába megy nyári gyakorlatra. A kormányzó (1904) június 30-án ebédet ad a tisztek tiszteletére.”[1785]

1904.07.11-én egy ismeretlen zátonyra futott a Salona-öbölben. A hajó súlyosan megsérült, ezért a Pólai Arsenál-ba ment javításra. 1904.07.23-án ismét bevethető volt.

[1784] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-07-03 / 158. szám
Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-05-27 / 125. szám
[1785] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-29 / 179. szám

1904-ben körutazást tettek az Adriai és a Földközi-tengeren, feltehetően szeptemberben.
1904-ben közös hadgyakorlaton vettek részt az új SMS Habsburg osztályú pre-dreagnouthokkal (SMS Habsburg, Árpád és Babenberg). Ezen Habsburg osztály hajói alkották ekkor az 1 csatahajó divíziót.

1904.08.15-én Zárába érkezett a Monarch, Wien, Budapest, Tieger, Panther, Leopárd, Ferenc József, Satellit és Magnet. Elvben 1904.08.19-ig maradnak Zárában. [1786] A jelek szerint azonban a kötelék hamarabb hagyta el Zárát.

„Triesztből jelentik (1904.08.17): A császári és királyi nyári hajóhad, mely Ripper Gyula ellentengernagy vezénylete alatt áll, szerdán reggel vet horgonyt Trieszt előtt. A hajóhad a Habsburg nevű csatahajóból mint a parancsnok zászlóshajójából, az Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest csatahajókból, a Zenta cirkálóból, a Meteor, Satellit és Komet nevű torpedóhajókból és 12 torpedónaszádból áll. A hajóhad valószínűleg három-négy napig horgonyoz itt. Ő felsége születésnapja alkalmából 17-én este nagy hajókivilágítás lesz. Hír szerint a hajóhad itt időzése alkalmából adják át ünnepiesen Goess Marian grófnő pompás ezüst asztaldíszét, melyet hajófelavatási ajándékképpen ad a Babenberg parancsnokságának."[1787]

„Bécsből táviratozzák, hogy a király e hó 31-én (1904.08.31) este utazik el Ischből s egyenesen Pólóba, megy a hajóhadgyakorlatokra." „Triesztből jelentik, hogy a kikötőben vannak már a tornyos hadihajók közül, a Monarch, a Wien és a Budapest igen sok torpedónaszáddal és torpedózuzóval. Tegnap egy amerikai nagy gőzös ékelődött a hadihajók csoportjába. A hétfőn Pólában kezdődő gyakorlatoknak felsőbb katonai körökben nagy jelentőséget tulajdonítanak, már abból a körülményből kiindulva is, hogy eddigelé sohasem volt annyi hadihajó, ágyú és katonaság összpontosítva hadihajógyakorlatra, amelyek partvédelemre szorítkoznak."[1788]

„Fiumából táviratozzák (1902.08.30). Ma este Pólából folytonos gyakorlatozás közben a közös haditengerészet három hadosztályból álló nyári flottája érkezett ide Ripper ellentengernagy parancsnokságával. A «Habsburg» vezérhajón kívül itt vannak az «Árpád», «Babenberg», «Budapest», «Wien», «Monarch» és «Kaiser Franz Josef» nagy csatahajók, négy torpedóromboló, két óceánjáró és kilenc elsőosztályú torpedónaszád. A flotta a miniszter új rendeletéből kifolyólag ezúttal is három-négy napig marad itt, hogy a most felveendő zsoldból a személyzet itt költekezzék."[1789]

1904.09.02-án ért véget a tengeri gyakorlat és a hajók befutottak a fiumei kikötőbe. „…délután hat órakor a farasina-csatornán két hajóhadosztály gyors menetben közeledett Fiume felé. Utánuk jöttek a torpedónaszádok. A páncélosok a Mária Terézia és Baross mólók előtt vetettek horgonyt. A hajók a következők: Az ideérkezett hajóraj három hajóosztályból áll. Az első hajóosztályba három 8300 tonnás csatahajó: a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg» tartozik. Parancsnokuk Ripper Gyula ellentengernagy. A «Habsburg» tornyoshajó, melynek Ziegler Lucián sorhajókapitány a parancsnoka és amely egyúttal a vezérlő hajó, 1901-ben a trieszti Stabilimento tecnicoban épült. Hossza 108 és szélessége 20 méter. Páncélöve 22 cm.-es és Krupp-féle toronyágyúból, tizenkét 15 cm.-es és huszonnégy 7 cm.-es Skoda gyorstüzelőágyúból és hat 7 mm.-es maximágyúból áll. Személyzete 718 főnyi. Az «Árpád» és «Babenberg» ugyanilyen méretűek. Az előbbinek Couarde Guidó sorhajókapitány a parancsnoka. Személyzete 647 főből áll. A «Babenberg»-en 645 főnyi személyzet van. A második hajóosztályt Beck Gyula ellentengernagy vezetésével a «Monarch», «Wien» és «Budapest» tornyos csatahajók alkotják és teljesen modern építmények, melyekről Európa szakemberei nagy elismeréssel nyilatkoztak. A «Monarch», melynek Schukles Lázár sorhajókapitány a parancsnoka, 1895-ben Triesztben épült. Hossza 93 és szélessége 17 méter. Tüzérségi felszerelése: négy 24 cm.-es Krupp-ágyú, hat 15 cm.-es gyorstüzelő, két kisebb gyorstüzelőágyú és tizenhat 37 mm.-es Skoda-ágyú. A «Wien», parancsnoka Sobieczky Adolf fregattakapitány és a «Budapest» — Preradovics Dusán fregattakapitány a parancsnoka — ikerhajói a «Monarch»-nak és úgy a mértékben, mint a felszerelésben teljesen megegyeznek vele. A «Wien»-t 1895-ben, míg a «Budapest»-et 1896-ban a millennium évében Pólában

[1786] Budapesti Hírlap, (22. évfolyam,)1902-08-17 / 225. szám
[1787] Hazánk, 11. évfolyam, 1904-08-17 / 195. szám
[1788] Budapesti Napló, 7. évfolyam, 1902-08-30 / 238. szám
[1789] Pesti Napló, 1904. 55. évfolyam, 1904-08-31 / 240. szám

bocsátották vízre. Az előbbin 389, az utóbbin pedig 438 főből álló személyzet van. A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottillája tartozik, Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flottilla hajói: a «Satellit», «Meteor», «Komet« és a «Zenta». Ez utóbbi a kisebb torpedócirkálók csoportjába tartozik. Tonnatartalma 2300. 1897-ben a pólai arzenálban épült. Hossza 92, szélessége 12 méter. Van rajta nyolc 12 cm.-es Skoda gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete 283 ember. — A másik három torpedóütő hajó. Közülök a «Satellit» a legújabb. 1892-ben a schichaui gyárban épült. Hossza 67, szélessége 8,1 méter. Tonnatartalma 540. Gépezete olyan, hogy óránként 23 tengeri mértföldet képes megtenni. Parancsnoka Cattarinich korvettakapitány. 79 főnyi személyzet van rajta. A «Komet» (parancsnoka Luis Lino korvettakapitány) és a «Meteor» (parancsnoka Sanchez de la Cerda Antal korvettakapitány.) Németországban épültek, 1688- ban, illetve 1887-ben. Az előbbi 59 m. hosszú és 6.8 m. széles. Tonnatartalma 360. Sebessége 21 mértföld óránként. Személyzete 55 emberből áll. A «Meteor» 57 méter hosszú, 6.8 m. széles, 350 tonnás és szintén 21 mértföldnyi sebességgel halad. 59 ember van rajta. A torpedónaszádok közül csak a «Kigyó» és a «Python» vihart járó (Hochseebote) naszádok modernek, (1899-ben épültek Angliában). Sebességük 26 tengeri mértföld, tehát a leggyorsabban járók az itt horgonyzó valamennyi hadihajók közül. Van rajtuk két-két 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú. Személyzetük minimális: 18—18 ember van egyegy hajón. A többi elsőosztályú torpedónaszádok, mint a «Flammingo», «Gaukler», «Harpie», «Ibis«, «Kranich», «Marabu», «Reiher», «Sekraetuer» és a «Weihe» 78 tonnások és 19 tengeri mértföldnyi sebességgel haladnak. S két-két könnyű ágyúval vannak fölszerelve. Hosszúságuk 39 méter, szélességük 4 és fél méter. A legújabb közöttük a «Flammingo» és a «Marabu», amelyeket 1890-ben bocsátottak vízre. A többiek 1888—89. évek közt épültek. Itt van még a «Kaiser Franz József I.» torpedócirkáló tornyos hajó is, amely csak nemrég tért vissza haditengerészeti akadémiánk növendékeivel, akik a szünidei gyakorlati tanulmányúton voltak. A hajó parancsnoka Kohn báró sorhajókapitány. Ez a csatahajónk 1889-ben épült Triesztben, 4000 tonnás, hossza 98, szélessége 15 méter. Van rajta két 11 cmr.-es és hat 15 cmr.-es Krupp-ágyú, két könnyű ágyú és húsz gyorstüzelő. Személyzete majd 400 főből áll."[1790]

„Flotta-gyakorlatok Fiume mellett. A hadihajógyakorlatokat, melyek eddig Póla előtt tartottak, most Fiume mellett folytatják. Tegnap a második hajóhadosztály, mely a Monarch, Wien, Budapest hadihajókból és öt torpedónaszádból áll, a fiumei kikötőt védelmezte Beck ellentengernagy parancsnoksága alatt az első hajóhadosztály ellen. Ezt az osztályt, mely a Habsburg, Babenberg Árpád hajókból és öt naszádból áll, Ripper ellentengernagy vezette. A gyakorlatot a mólókról nagyszámú közönség nézte végig. Eredményéről távirati jelentés ment Bécsbe a hadügyminisztériumba."[1791]

1904.10.26-28-án Pólában a Monarch egységek fogadták a brit H.M.S. Bulwark, Furious és Speedy hadihajókat és a Sunrise jachtot.

1905

1905-ben az SMS Wien körutat tett Levantán, felkereste Görögországot, Törökországot, Egyiptomot és Albániát. (1905.03.23-04.05-én Pireusz, 1905.04.06/07-én Khiosz, 1905.04.09-21-én Szmirna, 1905.04.23-05.05 Alexandria, 1905.05.07-11 Capellonia, 1905.05.12-16 Valona.

1905.06.05-én állt ismét szolgálatba az SMS Wien, Monarch és a Budapest.[1792]
Miután visszaért Pólába, a 2. sorhajóosztály keretében, testvérhajóival együtt részt vett a nyári gyakorlaton. A Nyári Hajóraj tagja 1905.06.14-07.19. között.
„A hadi flotta a legközelebbi napokban Fiumába érkezik és innen megy gyakorlatra az isztriai és a dalmát partok mentére."[1793]

1905.07.01. „Fiumából jelentik, hogy a magyar-osztrák hadihajóraj egy része ma reggel fél kilenc órakor Ripper Gyula ellentengernagy vezetésével a fiumei kikötőbe érkezett. A hajóraj a Habsburg, Árpád, Budapest, Wien, Babenberg, Monarch és Szigetvár hadihajókból, a Satellit és Komét torpedóhajókból

[1790] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám
[1791] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-10 / 892. szám
Hazánk, 11. évfolyam, 1904-09-11 / 216. szám
[1792] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-06-06 / 1156. szám
[1793] Pécsi Napló, 14. évfolyam, 1905-06-21 / 141. szám

és tizennégy torpedónaszádból áll. A hajórajnak már tegnap Fiumébe kellett volna érkeznie. A késést az okozta, hogy a Zenta jelzőhajó, amelyen a torpedóosztály parancsnoka volt, Zara- Vecchiánál zátonyra került és kisebb sérülést szenvedett. A hajóraj vasárnap hagyja el Fiumét. Ripper parancsnok ma meglátogatta a hatóságok vezetőit, akik a látogatást a Habsburgon viszonozták."[1794]

1905.07.14-én Meleda (Mijet - Galiciak) szigete közelében a Mezzo Meleda (Sobra) zátonynál, farával zátonyra futott egy éjszakai gyakorlat során. Az SMS Budapest és az SMS Habsburg csak a második próbálkozásra tudta levontatni a zátonyról. Megsérült a hajó 12. bordája, ezért Polába vontatták.
Az SMS Wien ez után javításra szárazdokkba került. A sérült bordát gázhegesztéssel javították ki, és kicserélték a 3 hajócsavart is.
Helyét a javítás idejére az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia vette át.[1795]

1905 decemberében az SMS Wien ismét szolgálatba állt, **Obenmüller (Obermüller) Károly fregattkapitány** (a hajót decemberben vette át[1796]) vezetésével. Ekkor a Tartalék Hajóraj tagjai: SMS Monarch, Wien, Budapest. A hajóraj parancsnoka Haus Antal ellentengernagy lett. A törzskar főnökévé Hansa Oszkár korvétakapitányt, a Monarch parancsnokává Lanjus Károly gróf, sorhajókapitány, a Budapest parancsnokává pedig Kirchmayr György lovag fregatta-kapitányt nevezték ki. A tartalék hajóraj zászlóshajója a Monarch lesz.[1797]

„Triesztből jelentik, hogy május 21-én fogják vízrebocsátani a «Ferdinand Max» 10.600 tonnás csatahajót. A vízrebocsátásnál Ottó főherceg és Mária Jozefa főhercegnő lesznek jelen. Utóbbi végzi a hajó keresztanyai tisztet. E hajóval, mely a hozzá teljesen hasonló «Erzherzog Karl» és «Erzherzog Friedrich» csatahajókkal együtt Popper hajómérnök tervei szerint épült, haditengerészetünk az 1897-iki flottatervben megállapított nagyságot éri el. E három csatahajó a három 8400 tonnás «Habsburg», «Babenberg», «Árpád», valamint a «Monarch», «Wien» és «Budapest» partvédőkkel együtt haditengerészetünk legmodernebb osztályát képezi, amely együtt **73.620 tonna** tartalmú. A «főherceg» hajóosztály, így nevezik a három 10.600 tonnás hajót, a sorhajók és páncélos cirkálók kombinációja."[1798]
A méretekre legyen itt egy II. világháborús példa összehasonlítás végett. A japán Yamato csatahajó egymaga üresen 64 170 tonna, feltöltve 71 659 tonna.

1906
„ A tartalékflotta a Monarch, Wien és Budapest toronyhajókból fog állani és parancsnoka Hans ellentengernagy lesz. A fél tartalék-flottát egyelőre két hónapra a fasanai csatornában fogják felállítani. A tartalék-flotta szervezését máig régóta tervezték, de mert attól tartottak, hogy ez az Olaszországgal való szövetségi viszonyban félreértéseket idézhetne elő, elhalasztották. Minthogy azonban most maga Olaszország járt elől azzal, hogy az adriai tenger északi részében tartalék-hajórajt helyezett el, Ausztria-Magyarország sem tartozik többé Olaszországra, melynek csak a példáját követi, tekintettel lenni."[1799]
1906.01.01-től a Tartalék Hajóraj tagja a Monarch hajóosztály. Őket csak az éves nyári gyakorlatra aktivizálták, mint a 2. Hajóraj tagjait.

1906.06.15-1906.09.20 között a Nyári Hajóraj 2. Divíziójának a tagja. Meghosszabbították a hátsó parancsnoki híd fedélzetét, kisebb gépjavításokat hajtottak végre a hajón, megvizsgálták a hajócsavar tengelyeket, 3,7 cm-es és 7 cm/L18-as lövegeket kapott, továbbá a 15 cm-es lövegekhez irányzóállásokat szereltek fel.

1906.08.16-án befutott az SMS Wien Fiumébe. A hajórajban „a következő csatahajók voltak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói: Szigetvár, Zenta és Aspern, a Trabant, Hemet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók és még 9 elsőosztályú torpedónaszád. A kikötőt ez alkalommal még körülbelül 30

[1794] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam,1905-07-01 / 179. szám
[1795] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-28 / 206. szám
[1796] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-31 / 360. szám
[1797] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-31 / 360. szám
[1798] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-03-07 / 57. szám
[1799] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-12-19 / 350. szám
Vasárnapi Ujság – 1906-01-28 / 4. szám / Tartalék-hajóraj az Adrián (képekkel)

kisebb-nagyobb hajó kereste fel. A hajóraj három hadosztályból és a torpedóhajók osztályából áll. A flotta és az első hadosztály parancsnoka Jedina Lipót lovag ellentengernagy. Az első hadosztályba tartozik a Habsburg- csatahajó, amelynek Pánfil Alajos sorhajókapitány a parancsnoka, azután az Árpád Baselli sorhajókapitány parancsnoksága alatt; a Babenberg Grinczenberger Frigyes sorhajókapitány vezetése alatt; az Erzherzog Karl, Schwarz és Konstantin sorhajókapitánynyal az élén; továbbá az Aspern cirkáló Kellner Lipót fregattkapitány vezetése alatt. A második hadosztályba Hauss ellentengernagy parancsnoksága alatt tartoznak: a Budapest, a Monarch csatahajók; Lányius Károly gróf sorhajókapitány vezetése mellett; a **Wien, amelynek Obenmüller Károly fregattkapitány**; továbbá a Zenta cirkáló, amelynek Jehtner Mihály fregattkapitány a parancsnoka. A harmadik hadosztály, amelynek élén Pigler Lucián ellentengernagy áll, a következő hajókat foglalja magában: Szigetvár, St. Georg cirkálók, Pöschmann sorhajókapitány vezetésével, a Kaiser Karl VI. cirkáló Tebál Vince sorhajókapitány alatt, a Trabant torpedóhajó Janitzi Ármin korvettkapitány alatt; a Hémet topedóhajó Kail Ferenc korvettkapitány vezetésével; a Huszár torpedóhajó Raisz korvettkapitány vezetése alatt és a Kaimann torpedóhajó Topler Lajos korvettkapitány vezetésével. A látogatóba érkező hajóraj legénysége 5600 főből áll, 402 ágyúval. Az összes hajókat gróf Montecucolli Rezső tengerészeti főparancsnok vezeti, aki a Lakróna nevű yachton érkezik. A hajóraj tisztjei ma délután megérkezésük után előreláthatólag látogatást tesznek a kormányzónál. Holnap délután ebéd lesz a kormányzónál; utána 10 órakor gróf Nákó Sándor fiumei kormányzó nagy estélyt ad a kormányzói palotában. Az estély rendkívül fényesnek ígérkezik.”[1800]

[1801]

„— Elég volt a gyöngy életből! Fiuméből írják. A Fiumében látogatóban volt hajórajnak több tengerésze megszökött a hajókról. A „Sanct Georg"-ról Mihelics és Tulics nevű szakácsok oldottak kereket és velük szökött még egy Dellapietra nevű matróz is. A „Wien" hadihajó matrózai közül meg Schwanthaller Ferenc, 22 éves matróz szökött meg. A katonai hatóság a szökevényeket bejelentette rendőrségnél. Kettőt ma elfogtak. A másik kettőről azt tartják, hogy hozzátartozóikhoz menekültek. A „Wien"-nek még két tengerészkatonája hiányzik.”[1802]

1906.09.12-15 között kétéltű tengeri hadgyakorlaton vett részt a 2. Hajóraj, Gravosa közelében.
az 1906 szeptemberi hadgyakorlat, amelyen részt vettek a Wien és testvérhajói Ferenc Ferdinánd tengernagy, főherceg flottaszemléjével zárult, a Sipan melletti Kolocepski (Calamotta)-csatornában.
„A tengeri erő hét csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt- Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van.”[1803]

[1800] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám
Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám
[1801] Vasárnapi Ujság – 1906-01-28 / 4. szám / Tartalék-hajóraj az Adrián (képekkel) 58. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon
[1802] Népszava, 34. évfolyam, 1906-08-24 / 199. szám
[1803] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

1907
1907.05.06.
„Pólából jelentik nekünk, hogy május 6-ától kezdve az Adriai-tengeren nagy harczszerű gyakorlatok lesznek a tartalék hajóraj és a Levantéből visszatérő hajóraj között, amelyeken részt vesz Montecuccoli gróf tengernagy, főparancsnok is. A tartalék hajóraj, amelynek Hans ellentengernagy a parancsnoka, a „Babenberg“, „Budapest“, „Monarch““ és „Wien“ hadihajókból, a „VI. Károly“ pánczélos-czirkálóból és a „Trabant“ torpedóból áll. A levantei hajóraj Ziegler ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Karl“ és „Babenberg“ hadihajókból, az „Ulan“ és „Streiter“ torpedózuzakból áll. Részt vesz a gyakorlatokon még a torpedó-flottilla is, amelyhez tartoznak az „Anakonda“, „Alligator“ és „Krokodil“ magasan járó torpedónaszádok és azonkívül még hat másodosztályú torpedónaszád. — Montecuccoli gróf tengernagy, aki a legközelebbi napokban Pólába utazik, a „Lacroma“ jachtról fogja szemlélni a hadgyakorlatokat.”[1804]

1907.06.15 – 09.15 között a Monarch osztály egységei a Nyári Hajóraj részét képezték, mint a 2. Hajóraj tagjai. Ekkor, különböző flottagyakorlatokat hajtottak végre Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt.[1805]
Utána a Tartalék hajórajhoz került. A hajó kiterjedt karbantartáson esett át.

1907.07.30. „Fiumei tudósítónk táviratozza: Gyakorlatozó hajórajunk mi délután fél hét órakor Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt ideérkezett. A hajóraj áll Erzherzog Karl vezérhajóból, a Babenberg, Monarch, Wien, Budapest, St. Georg, Kaiser Karl VI. és a Kaiserin Elisabeth hadihajókból, további az Aspern, Pelikan, Wolfgang, Után, Stretter, Magnet, Krokodil, Waldelphia és még hat kisebb torpedóhajóból. A nagy hadihajók a kikötő előtt vetettek horgonyt, a többi a kikötőben helyezkedett el. Az ellentengernagy az Erzherzog Kari hadihajón van. A parancsnokság még ma tisztelgő látogatást tett a városi és katonai hatóságoknál. Este a hajóraj tiszteletére a katonazenekar hangversenyt adott az Adamich-téren. A hajóraj augusztus másodikéig marad Fiumében. Nagyobb ünnepségek ez alkalommal nem lesznek, mivel a kormányzó és helyettese távol van Fiumétól.”[1806]

1907 augusztusában A második osztály parancsnoka Kunsth sorhajókapitány, a Monarch, Wien és Budapest csatahajókkal.[1807]

1908
1908.01.15-én a flotta hadgyakorlatot tartott látogatók (delegátusok) kedvéért.
„A flotta bemutatása különben igen érdekes és szép látványosság volt. Reggel 8 órakor indult el a trieszti kikötőből a három Erzherzog hajó és a 7300 tonnás Sankt-Georg vértes czirkáló. A delegátusok a három csatahajón voltak elosztva. Taktikai gyakorlatok között ért el 11 óra tájban a hajóraj Parenzóba, a rómaiak Parentumába, ahol a társaság az ősrégi dómot szemlélte meg. Félháromkor indult el a flotta Póla felé, hogy útközben megütközzék a Pólából jövő tartalékhajórajjal és azután a torpedóflottillával. Már három óra tájban észrevette a tengernagy éles szeme dél felé az ellenséges hajórajt, mely a Monarch, Wien, Budapest csatahajókból és a 6300 tonnás Karl VI. czirkálóból állott. Dr. Zechmeister hajóorvos (magyar ember) vattát, osztogatott ki a vendégek között, hogy a nemsokára bekövetkezett nagy ágyúzás süketítő hangjai ellen védjék meg füleiket. A vendégek fürgébbik része az alsó árboczkosárba mászott, hogy a kifejlendő ütközetet jobbam áttekinthesse. Az ellenséges hajóraj mindig jobban kibontakozott, végre — Rovigno irányában — 6000 méter távolságra közeledett egymáshoz a két hajóraj, amely távolságnál kezdték a japániak Csuzimánál az orosz hajókat lőni. A két hajóraj egyenes vonalban, egész oldalszélességüket mutogatva egymásnak, fejlett ki. A támadást az ellenség kezdte, annak vezérhajójáról, a Monarchról tűnt fel az első füstfelhő, mely ágyútüzet jelzett. A hat kilométernyi távolságról természetesen nem lehetett hallani az ellenség lövésének hangját, de annál jobban a miénket. Pokoli koncert keletkezett, amelyben a basszust a 24 centiméteresek dörgő hangja képviselte, így tartott ez mintegy félóráig, amikor Montecuccoli tengernagy a tüzet beszüntette és az «ellenségből jó barát lett, a két hajóraj egyesülten folytatta útját Póla felé….„..”hogy a mi tengerészeti köreink bizonyos

[1804] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-01 / 104.
[1805] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[1806] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-07-30 / 180. szám
[1807] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-08-14 / 193. szám

idegességgel gondolnak a háború lehetőségére és különösen Olaszországnak a papiroson közel háromszor, de valóságban négyszer akkora tengeri hadierejére."[1808] A gyakorlat után a pólai kötelék visszahajózott Pólába. Más cikk szerint a hajók 4000 m-ről nyitottak tüzet.[1809]

1908.06.15 – 09.15 között a Monarch osztály egységei a Nyári Hajóraj részét képezték, mint a 2. Hajóraj tagjai, Müller ellentengernagy parancsnoksága (Monarch zászlóshajó) alatt, majd kivonták őket a szolgálatból és a Tartalék hajórajba kerültek.[1810]
Az I. Hajóraj az Erzherzog osztály, a 2. Hajóraj a Habsburg osztály.

Ebben az évben a dalmáciai Lessina (Lesina közelében érintett egy zátonyt, de önerőből le tudott jönni róla.

„Fiuméból jelenti tudósítónk. A tengerészeti hatósághoz érkezett hivatalos jelentés szerint a Kaiser Karl VI., St. Georg, Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinand Max, Kaiserin Elisabeth, Babenberg, Wien, Monarch, továbbá a Lacrema és Pelikán hadihattokból, továbbá hat óceánjáró és tizenkét kis torpedóhajóból álló nyári hajórajunk Ziegler Lucián ellentengernagy vezetésével július 29-ikén érkezik Fiumába, ahol augusztus harmadikéig marad."[1811]

1908.07.30-án „reggel érkeztek Lussinpiccolóból ide a Pelikán, Wildfeng, Uskoke, Lehrfschütze, Klemet nevű sík-tengeri és az Aaal, Seehund, Delfin, Nervál, Sajt, Műve, Pythom, Cobra, Boa, Natter, Kígyó és Vipera nevű parti torpedónaszádok, amelyek augusztus 3-ig Fiumében maradnak. Kilenc csatahajó délután négy óra körül érkezik ide. — Fiuméból táviratozzék: A Karl VI., St. Giorgia, Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Karl, Erzherzog Mag. Kaiserin Elisabeth.. Budapest, Wien és a Monarch csatahajók ma délután Fiumába érkeztek Ziegler ellentengernagy vezetésével Az egyik hajóosztály Abbáziába megy, ahol a flotta-egyesület szombaton estét rendez a hajóhad tiszteletére."[1812]

„A Cattaróból érkező hírekre (1908.11.21.) már tegnap hajnalban négy hadihajó : a Wien, a Budapest, a Monarch és a Zenta elindult. A hadihajók még ma Cattaró elé érkeznek és utána nyomban megkezdik a támadást a betört montenegrói bandák ellen."[1813] Ennek hátterében Bosznia-Hercegovina 1908.10.05-én történő annektálása áll. A terület 1878.07.29-óta állt a Monarchia felügyelete alatt, de névleg a Török Birodalom részét képezte.
A Monarchia ellen Franciaország, Török-Szerb-Montenegrói szövetséget akart létrehozni. Az annektálás hátterében az 1907 óta meglévő, folyamatos montenegrói betörések álltak, továbbá az 1908-as török forradalom.
1878-óta a Novipazari Szandzsák is a Monarchia felügyelete alatt állt. Montenegró ezt is meg akarta támadni, de a Monarchia 1908.10.05-én ezt a területet átadta a Török Birodalomnak.

„Bécs, (1908) november 21. (Laj. tud.) A szolgálatba helyezett flotta programmszerű gyakorlatait mint minden évben, az idén is egészen a dél dalmát részekig ki fogja terjeszteni. A Monarch, Wien, Budapest és Delta hajók kiküldéséről nincsen szó, mert ezek tartalékos állományban Polában vannak és igy szolgálaton kívül lévén, gyakorlaton nem vehetnek részt."[1814]

1909
1909.03.15.–04.17-között a Tartalék hajórajhoz tartozott. A 24 cm-es fegyvereihez új optikai irányzékokat kapott, továbbá új távolságmérőket kapott és lőszeremelőit modernizálták. A manőverfedélzet (sétafedélzet) faburkolatait kicserélték.[1815]

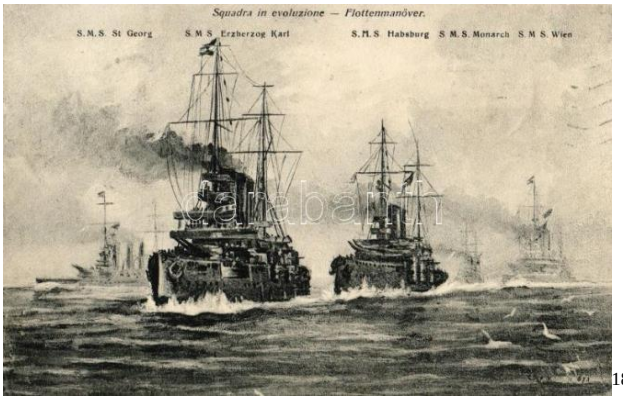
[1808] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-18 / 16. szám
[1809] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám
[1810] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-06-14 / 143. szám
[1811] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-07-24 / 177. szám
Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-07-25 / 178. szám
[1812] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-07-30 / 182. szám
[1813] Somogyvármegye, 4. évfolyam, 1908-11-22 / 269. (1037.) szám
[1814] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-11-22 / 280. szám
[1815] https://www.scribd.com/document/692470953/AZ-OSZTRAK-MAGYAR-FLOTTA-CSATAHAJOI

1909 májusában az SMS Wien-t, Monarch-ot és Budapest-et már elavult hajónak tekintették.[1816]

1910
1910.08.30-án az orosz flotta egységei, a Rurik (Rjurik II.) páncélos cirkáló, Bogatir nagycirkáló és a Carevits (Cezarevics) sorhajó befutottak Fiúmébe. Ebből két hajó részt vett az 1904-1905-ös orosz-japán háborúban. Az orosz kötelék az Osztrák-Magyar Monarchia flottáját kívánta felkeresni, de rosszul volt tájékoztatva, mert ekkor a Monarchia flottájának egyetlen nagyobb egysége sem volt Fiumében, így az SMS Wien sem. A flotta ekkor Triesztben és Pólában volt. [1817]

Ebben az évben igen feszült volt a helyzet az Adrián. „….az olasz-osztrák határon egymást érik az incidensek, Velencét és Veronát az olasz hadügyminisztérium katonai léghajózása bázisának szemeli ki s az olasz hajóhad a monarkia flottájával egyidőben tartja nagy gyakorlatait az Adrián. Ki tudja, hányszor megy el egymás mellett a két flotta az éj sötétjében lefedött lámpásokkal egyelőre lőtávolon kívül és csak a saját hajóinak markírozott torpedótámadásától tartva, de ki tudja, mikor jön Rómából és Bécsből a parancs és az acélszörnyek egymást fogják halálra keresni?”[1818]

1911
1911-ben a többi fedélzetén a lepusztult fa és linóleum burkolatait cserélték ki.
Az ekkori hadgyakorlaton részt vett az SMS St. Georg, SMS Erzh. Friedrich, SMS Habsburg, SMS Monarch és a SMS Wien.



[1819]

„Bécsből jelentik: Az osztrák-magyar haditengerészet „Viribus Unitis“ nevű első Dreadnought-jának június 24-iki vizrebocsátása alkalmából az osztrák Flotta-egyesület selyem zászlót ajándékozott a hadihajónak. Ez a zászló nevezetes alkalmaknál, nemzeti ünnepeken, az uralkodó család tagjainak a hajón tartózkodásakor és csata közben a hajón fog lobogni. A tengerészeti vezetőség elfogadta a zászlót és intézkedett, hogy mint diszlobogó mindig a parancsnoki kajütben őrzendő. A „Budapest“ és a „Wien“ csatahajóknak is van ilyen diszlobogójuk; az egyiket Budapest, a másikat Bécs városa ajándékozta nekik.”[1820]

1912
1912.11.10-én a 4. Nehézhajó Divízió tagja lett.

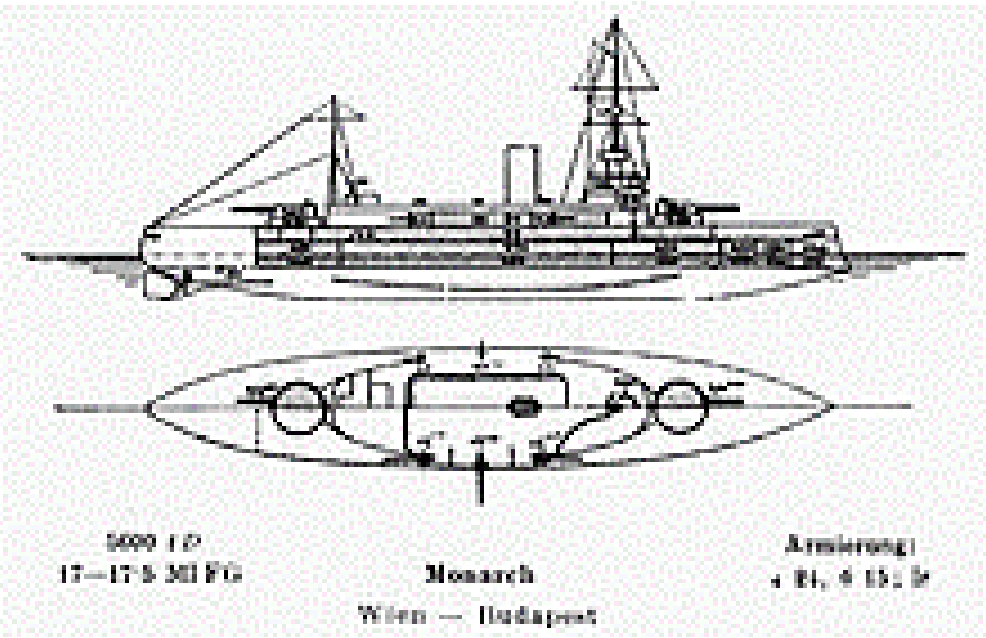
1913
1913 elején a második balkáni háború kitörésekor a Monarch osztályból megalakították a 4. csatahajó divíziót.
1913.03.10-én kivonták őket a szolgálatból és rádióállomásaikat is leszerelték.

„A tengerészeti vezetőség elrendelte a negyedik divízió leszerelését. A divízióba tartozott a „Monarch“, mely ezentúl instrukcióhajó lesz Szebenikóban, a „Budapest“, melyet Fiumába küldenek

[1816] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-05-23 / 121. szám
[1817] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-08-30 / 205. szám
[1818] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám
[1819] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/369/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1500067/1911-Flottenmanover-SMS-St-Georg-SMS-Erzh-Friedrich-SMS-Habsburg-SMS-Monarch-SMS-Wien-KuK~II2151084
[1820] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-05-18 / 116. szám

állomáshajónak, és a „Wien“, mely az első rezervébe kerül az arzenálba. A divízió volt parancsnoka, Kaiser ellentengernagy Bécsbe kerül, a hadügyminisztérium tengerészeti osztályába. Habár a leszerelést csak a monarchia északi határán rendelték el, ez már az általános leszerelés előjele. A hazavonuló rezervisták között sok a magyar legény.”[1821]

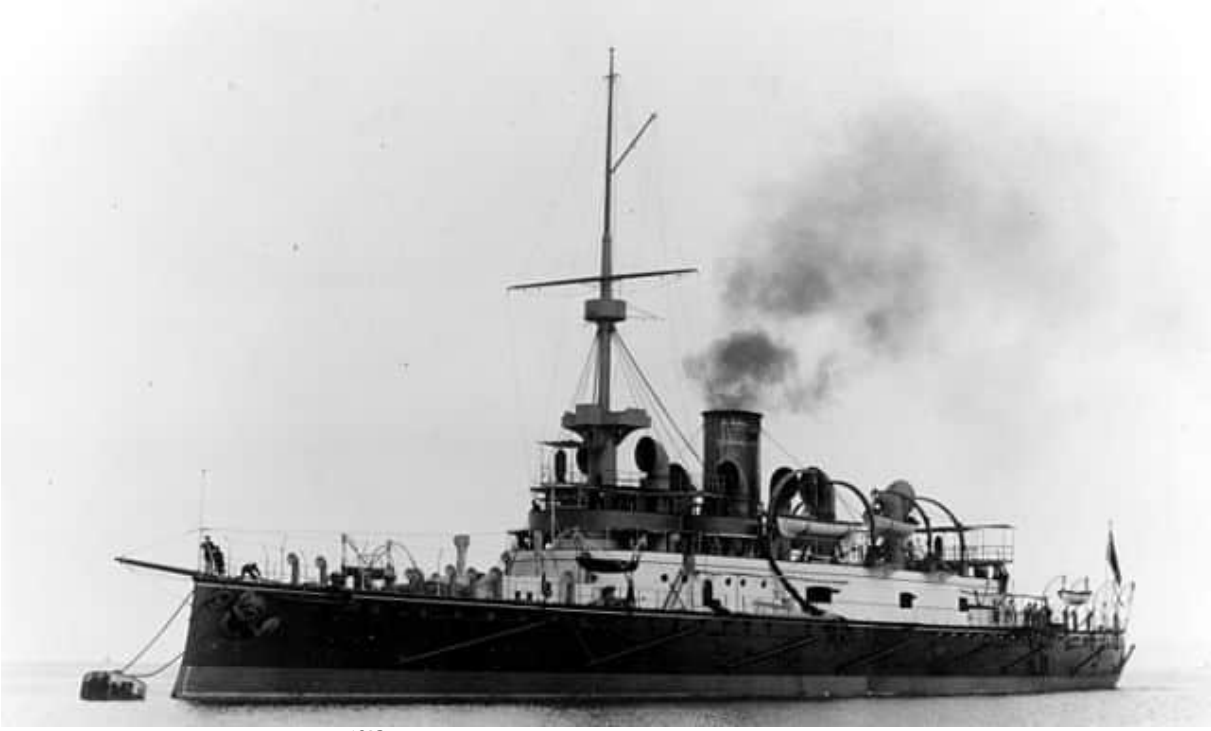
1913.12.01-én ismét hadrendbe állt a Pólai Vergalora-i Tüzérségi Iskola gyakorlóhajójaként a Póla-öbölben.



A flotta bevetését nagyban befolyásolta a szénhelyzet.
A Császári és Királyi Haditengerészet mindig is gondban volt, amikor a hadihajói meghajtásához szükséges szénkészletek beszerzéséről volt szó. 1876-ra készült el az a vasútvonal, amely Polát és Triesztet összekötötte, ezzel lehetővé téve a hazai szén vasúti szállítását. Az Osztrák-Magyar Monarchia rengeteg szenet bányászott, 1913-ban 55 millió tonnát, amivel Európában a harmadik helyen állt Németország és Nagy-Britannia mögött. A hazai termelésű szenek minősége azonban nem volt megfelelő - nem égtek elég magas hőfokon, illetve elég tisztán - ahhoz, hogy hadihajók felhasználhassák. Importálni kellett. 1889 és 1897 között a haditengerészet 307 803 tonna szenet vásárolt, s ennek 99%-a Nagy-Britanniából érkezett, további 0,8% Németországból, s mindössze 0,2% volt a hazai beszerzés aránya. Az utóbbit főleg a kikötőkben lévő kisebb egységek - gőzbárkák, tolóhajók - használták. Spaun tengernagy parancsnokságának hét éve alatt a flotta 380 202 tonna szenet vásárolt, 98%-ban Nagy-Britanniából, 1% érkezett az amerikai Pocahontas bányából, és kevesebb mint 1% hazai tárnákból. A szénfelhasználás ugrásszerűen nőtt. 1904-ben még csak 56 967 tonnát, 1912-ben viszont már 153 284 tonnát vásároltak a haditengerészet számára. Hiába nőtt a más forrásokból történő beszerzés, maradt a brit dominancia. A máshonnan importált szén sokszor drágább is volt, ami az állandó költségvetési problémákkal küzdő Császári és Királyi Haditengerészet számára komoly problémát jelentett. A baráti források közül Németország volt a legfontosabb. 1909-ben a beszerzés 5,9%, 1910-ben 13%, 1911-ben pedig 9,8% érkezett német bányákból.
A flottaprogram sikereivel párhuzamosan gyorsan nőtt a szénfelhasználás is. 1895-ben még csak 31 279 tonna fogyott, 1900-ban már 50 906, 1905-ben pedig 66 023. A háborút megelőző években tovább folytatódott a tendencia: 1910-ben 112 907, 1911-ben 115 736, 1912-ben 117 468, 1913-ban pedig 130 037 tonna szenet égettek el a Császári és Királyi Haditengerészet egységei.
A szénbeszerzések érdekessége, hogy 1889-1913 között Kínából tízszer annyi szenet szerzett be a flotta, mint a pécsi szénbányákból (6 450 tonna – 643 tonna). A hazai fajták szerepe elenyésző volt a Császári és Királyi Haditengerészet üzemanyagigényeinek fedezésében. 1912-ben mindössze 1381

[1821] Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám

tonna (kevesebb mint 1%), 1913-ban pedig 6463 tonna (kevesebb mint 2%) volt a belföldi beszerzés.[1822]



Az SMS Wien a háború előtt.[1823]

Az Osztrák-Magyar Monarchia flottájának hadrendje az I. világháború kitörésekor:
(Ekkor még számos hajó volt építés alatt, pl. a Szent István, Novara stb.)
I. csatahajó-raj
1. csatahajó-osztály (VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF, PRINZ EUGEN)
2. csatahajó-osztály (ERZHERZOG FRANZ FERDINAND, RADETZKY, ZRÍNYI)
II. csatahajó-raj
3. csatahajó-osztály (ERZHERZOG KARL, ERZHERZOG FRIEDRICH, ERZHERZOG FERDINAND MAX)
4. csatahajó-osztály (HABSBURG, ÁRPÁD, BABENBERG)
5. csatahajó-osztály (partvédelmi szolgálat) (MONARCH, WIEN, BUDAPEST)
Cirkáló-flottilla
1. cirkáló-osztály (KAISER KARL VI, KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA, SANKT GEORG, SZIGETVÁR, ZENTA, ASPERN)
2. cirkáló-osztály (partvédelem) (KAISER FRANZ JOSEPH I, PANTHER).
Köteléken kívül: MARS (ex TEGETTHOFF páncélhajó) őrhajó.
1. torpedó-flottilla
Vezérhajó: SAIDA gyorscirkáló
1. torpedó-osztály:
1. hajócsoport: CSEPEL, TÁTRA, BALATON torpedórombolók
2. hajócsoport: LIKA, OR JEN, TRIGLAV torpedórombolók
2. torpedó-osztály
3. hajócsoport: VELEBIŤ, DINÁRA, RÉKA torpedórombolók
4. hajócsoport: CSIKÓS, SCHARFSCHÜTZE, PANDÚR torpedórombolók
3. torpedó-osztály
1. torpedónaszád-csoport: 74 T, 75 T, 76 T, 77 T torpedónaszád
2. torpedónaszád-csoport: 50 E, 51 T, 73 F torpedónaszádok

[1822] Aetas, 29. évfolyam, 2014 / 3. szám / TANULMÁNY / Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói" az első világháborúban
[1823] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/monarch.php#google_vignette

3. torpedónaszád-csoport: 53 T, 54 T, 56 T, torpedónaszádok
Raktár- és műhelyhajó: GÄA
2. torpedó-flottilla
Vezérhajó: ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló
4. torpedó-osztály
5. hajócsoport: TURUL, WILDFANG, HUSZÁR torpedórombolók
6. hajócsoport: STREITER, ULAN, USKOKE torpedórombolók
5. torpedó-osztály
4. torpedónaszád-csoport : 68 F, 55 T, 70 F torpedónaszádok
5. torpedónaszád-csoport: 61 T, 65 F, 66 F torpedónaszádok
6. torpedónaszád-csoport 64 F, 69 F, 72 F torpedónaszádok
Torpedóraktárhajó: IV. gőzös
6. torpedó-osztály
7. torpedónaszád-csoport: 52 T, 58 T, 59 T torpedónaszádok
8. torpedónaszád-csoport: 60 T, 62 T, 63 T torpedónaszádok
9. torpedónaszád-csoport: 57 T, 67 F, 71 F torpedónaszádok
7. torpedó-osztály
7. hajócsoport: PLANET, TRABANT, SATELLIT torpedóhajók
11. torpedónaszád-csoport: TB 1, TB 2, TB 7, TB 9 torpedónaszádok
13. torpedónaszád-csoport: 21, 24, 32, 39. számú torpedónaszádok
15. torpedónaszád-csoport: 20, 26 számú torpedónaszádok
16. torpedónaszád-csoport: 23, 45 torpedónaszádok, és öt kis gőzhajó
9. torpedó-osztály. Vezérhajó: MAGNET torpedóhajó
17. torpedónaszád-csoport: TB 3, TB 4 torpedónaszádok
18. torpedónaszád-csoport: TB 5, TB 6 torpedónaszádok
Torpedóraktárhajó: BETA (ex régi KAISERIN ELISABETH kerekes gőzös)
10. torpedó-osztály. Vezérhajó: KOMET torpedóhajó
19. torpedónaszád-csoport: TB 8, TB 10, TB 11, TB 12 torpedónaszádok
20. torpedónaszád-csoport: 19, 22, 25, 31 torpedónaszádok
11. torpedó-osztály. Vezérhajó: BLITZ torpedóhajó
21. torpedónaszád-csoport: 13, 15 torpedónaszádok
22. torpedónaszád-csoport: 16, 17 torpedónaszádok
Vonat: CYCLOP, LACROMA, VESTA, NAJ ADE, GIGANT, METEOR, valamint a következő számjelű vontató- és szállítógőzösök: I, II, III, V, VI, VII,
VIII, IX, XI, XIII[1824]

Osztály	*Darab*	*Szolgálatba állt*	*Normál vízkiszorítás*	*Fegyverzet*
MONARCH	3	1897–1898	5 600 t	4×240 mm-es és 6×150 mm-es ágyú
HABSBURG	3	1902–1904	8 300 t	3×240 mm-es és 12×150 mm-es ágyú
ERZHERZOG	3	1906–1907	10 600 t	4×240 mm-es és 12×190 mm-es ágyú
RADETZKY	3	1910–1911	14 500 t	4×305 mm-es, 8×240 mm-es és 20×100 mm-es ágyú
TEGETTHOFF	4	1912–1915	20 000 t	12×305 mm-es és 12×150 mm-es ágyú

A Monarchia legfőbb egységei

	Brit	*Német*	*Amerikai*	*Francia*	*Japán*	*Olasz*	*Orosz*	*Osztrák-magyar*
Fő	153 120	73 115	72 471	60 876	54 041	41 075	53 119	21 535

A nagyhatalmak haditengerészeti állománya

[1824] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: http://epa.oszk.hu/00000/00018/00150/pdf/EPA00018_hadtortenelmi_1985_02_295-343.pdf

Darab/ vízkiszorítás (ezer tonna)	Brit	Német	Amerikai	Francia	Japán	Olasz	Orosz	Osztrák-magyar
Csatahajó és sorhajó	60/1030	43/590	44/598	24/382	18/257	17/254	12/156	15/181
Csatacirkáló és páncélos cirkáló	43/605	13/186	15/190	22/215	15/197	10/81	6/65	3/19
Cirkáló	73/373	41/157	17/70	12/55	18/76	11/32	8/50	9/25
Torpedóromboló és torpedónaszád	289/166	219/87	67/38	234/51	79/25	121/30	125/49	86/33
Tengeralattjáró	77/33	28/10	38/14	55/29	15/4	20/5	28/8	6/2
21 cm-esnél nagyobb űrméretű ágyúk	550	273	212	188	140	94	56	109
Összes vízkiszorítás	2 207	1 030	910	732	559	402	328	260

Haditengerészeti erőviszony 1914 nyarán [1825]

1914

„(Baleset a Wien csatahajón. 1914.01.19.) Utólag jelentik, hogy szombaton este kilenc órakor a hadihajók kivilágítása alkalmával a Zichy-molő végén fekvő Wien csatahajón súlyos baleset történt. Az egyik altiszt ugyanis a Villamos kábelekkel volt elfoglalva mely alkalommal oly helyhez ért kezével, hol a szigetelő-burkolat meg volt sérülve és igy az áram az altiszt jobb karját, a könyökig csontig elégette."[1826]

A hajó bevetései az I. világháborúban:

1914.05.30-án ismét kivonták az aktív szolgálatból, de 1914.08.01-én ismét aktív szolgálatba állt a háború várható eszkalálódása miatt.

1914.08.04-én Franciaország és Nagy-Britannia is hadat üzen az Osztrák-Magyar Monarchiának és szövetségeseinek.

1914-ben, az I. világháború kitörésekor a Monarch osztály egységei alkották az 5. csatahajó divíziót. Ugyan a 4. divízió egységei, az SMS Habsburg osztály nagyobb és kicsit gyorsabb az SMS Monarch osztálynál, de fő tüzérsége gyengébb az SMS Monarch osztály egységeihez képest.

1914.08.01-én parancsot kapott arra, hogy Cattaróba menjen, és ott felvegye a harcot a montenegrói és francai tüzérséggel, amelyek a kikötőt támadhatták (utóbb támadják is) a 1749 m magas Lovcsen (Lovoen) hegyről. Cattaróba 1914.08.13-án futott be a Wien, Budapest és a Monarch. Mivel a montenegrói és francia lövegek túl magasan voltak, az SMS Monarch osztály nem tudta tűz alá venni őket. Itt van még ekkor az SMS Panther torpedócirkáló és az SMS Kaiser Franz Joseph I. védett cirkáló, a Kaiser Karl páncéloscirkáló, a Zenta és a Szigrtvár kiscirkáló, az Ulan, Uskoke, Streiter rombolók, valamint a TB 64, 68, 70, 72 torpedónaszádok és a Scharfschütze romboló is. A kötelék Bokában (Boka a Kotori öbölben van) állomásozott. A kötelékparancsnok Richard von Barry ellentengernagy.[1827]

A magyar flotta Cattarói jelenlétének másik oka, hogy a Montenegrót támogató francia flottának szüksége lett volna egy flottabázisra az Adriai-tengeren, amire Cattaro kiválóan alkalmas lett volna. Tehát, az 5. csatahajó divízió és kíséretének egyik fő feladata, Cattaro megvédése volt a francia és angol hajóktól. A kikötőt több erőd is védelmezte messze hordó tüzérséggel.

1914.08.15-én Buduánál a montenegrói hadsereg állásait lőtte.

(A Cattarói flottakötelék és egyben a Monarchia flottájának első veszteségét a Zenta kiscirkáló 1914.08.16-án történt elsüllyesztése jelentette. Az admirálisok közötti belharc áldozata Barry admirális lett.

Richard von Barry (1861-1939) ellentengernagyot a tengerészek árulónak tartották. Ennek okát abban keresték, hogy ő egykor Ferenc Ferdinánd trónörökös kegyeltje volt, de ambícióit Ferenc József császár nem támogatta. Avval vádolták, hogy a 5. divízióval azért hajózott ki sűrűn, hogy azokat a francia flotta elfoghassa. Állítólag titkos üzeneteket küldött evégett a franciáknak, de a franciák valószínű nem hittek

[1825] Aetas, 29. évfolyam, 2014 / 3. szám / TANULMÁNY / Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói" az első világháborúban

[1826] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-01-20 / 17. szám

[1827] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Panther_(1885)
https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru

neki, mert valami cselt láttak ebben, és ezért nem merték megkísérelni az elfogást. Állítólag, felelőtlenül küldte ki felderítésre a Szigetvár cirkálót, majd a Zenta cirkálót. A Zentát a franciák el is süllyesztették 1914.08.16-án.
Bari (Barry) admirális egy tenger alatti kábelen tájékoztatta az olaszokat a hajók mozgásáról, s aztán üzelmei végre kiderültek, és végre leváltották.

A Zenta elvesztéséért Barryt vádolta Anton Haus (1851-1917) tengernagy (a Császári és Királyi Haditengerészet főparancsnoka), mondván, Barry nem sietett időben a Zenta megsegítésére. Ezért Barryt 1914 októberében leváltották, majd egy év múlva nyugdíjazták. Bukása azonban minden bizonnyal sokkal inkább volt köszönhető a flotta vezetésén belüli hatalmi harcoknak és rivalizálásoknak, mint gyászos cattarói szereplésének. Utóda Alexander Hansa (1863-1918) ellentengernagy lett. Barry, Haus halála után altengernagyi rangban visszatért a flottához.

A Zentát ért támadás napján, -„ Antivári blokádjánál a Zenta, a Budapest, a Wien és a Monarch nevű csatahajók néhány torpedóhajóval vettek részt, amikor a láthatáron feltűnt 17 ellenséges csatahajó. Ezek elől a Budapest, a Monarch és a Wien elmenekültek. Menekülésüket a Zenta fedezte a haditengerészet történetében páratlan hősiességgel.[1828]„ (Máshol a tengeren ekkor még kint volt Panther cirkáló, Monarch páncélos és a Streiter és a Scharfschütze rombolók, de egymástól külön-külön hajóztak.[1829]) - a Cattaróba visszamenekült hajók egész nap tétlenül lapultak az öbölben, várva, hogy a franciák mit fognak most csinálni? Barrynak eszébe sem jutott, hogy gyors rombolóiból és torpedónaszádjaiból kiküldjön néhányat felderítésre, hogy megállapítsák, hová tűnt az ellenség, és mi lett a Zentával? A támaszpontra visszatérő Ulan parancsnoka csak annyit jelenthetett, nem sokkal kilenc után látta utoljára az ekkor már füstfelhőbe burkolózó cirkálót, melynek további sorsáról semmit sem tudott. Valószínű volt, hogy a Zenta elsüllyedt, és Cattaróban nyilván azt feltételezték, úriemberhez illő módon az ellenség kimentette a cirkáló legénységét. De senki sem vágyott annyira a bizonyosságra, hogy kiküldjön dél felé legalább egy torpedónaszádot, állapítsa meg, mi történt a Zentával. Holott egy romboló vagy naszád Cattaróból egy órán belül elérhette volna Castellastua környékét, és kimenthette volna a hajótörötteket. Barry utóbb azzal védekezett, hogy nem ismerték az ellenség szándékait, súlyos kockázatot jelentett volna újabb hajók kiküldése, hiszen nem lehetett tudni, nem e áll lesben a láthatár mögött az ellenség? A kockázat persze valós volt, csakhogy a rombolóknak és a torpedónaszádoknak éppen az lett volna a feladatuk, hogy ezt a kockázatot vállalva felderítést végezzenek, s valós vagy imitált támadásokkal zavarják az ellenség hadműveleteit. Hihetetlen, de még az is csak dél körül jutott eszébe valakinek, hogy legalább egy repülőgépet kiküldjön felderítésre! A légifelderítés megerősítette a franciák távozását, és hogy a Zenta sehol sem látható, tehát valószínűleg elsüllyedt. Az ekkor még a vízben úszó hajótörötteket a pilóta a magasból nem vehette észre.
Az ellenség távozásának megerősítése után sem hagyta el hajó Cattarót. A kis szigeten rekedt, elcsigázott, és minden ellenállásra képtelen hajótörötteket a késő délutáni órákban fogták el a csónakokon érkező montenegrói katonák. A foglyok korrekt bánásmódban részesültek, rendesen ellátták őket, a sebesültek pedig orvosi kezelést kaptak.[1830]) Ez egy tipikus újságírói tudósítás. Az ellenséget visszavertük, nagy károkat okoztunk, nekünk alig van veszteségünk. Én nem találtam nyomot arra, hogy ekkor francia hajó elsüllyedt volna.

[1828] Az Est, 1914. szeptember (5. évfolyam, 219-249. szám)1914-09-01 / 219. szám
[1829] https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru
[1830] http://elsovh.hu/egy-level-harom-tortenet/
Komárom-Esztergom Megyei 24 óra - Dolgozók Lapja, 26. évfolyam, 1973-05-22 / 117. szám
https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
https://htenger.blog.hu/2023/04/15/a_radetzky-osztaly_978
https://htenger.blog.hu/2020/08/23/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru_494

Richard von Barry tengernagy

„Az V. hajóosztálynak három egysége Krtole előtt állást foglalt, ahonnan a "Monarch" zászlóshajó (1914) augusztus hó 13-án a délelőtti órákban adta le az első lövést a Krstac nyergén felállított ellenséges lövegek ellen.
A következő hetek gazdagok voltak tüzérségi harcokban, egyrészt a Kuk, Krstac, Pestingrad és Solar-nál felállított montenegrói lövegállások, másrészt a Vermac, Garázda, Skaljari cs. és kir. erődök, valamint a hadihajók között. A "Budapest", "Wien" és "Monarch" majdnem naponta lőtte a montenegrói ütegeket 24 cm-es gyújtó– és páncélgránátokkal, 15 cm-es shrapnellel. Miután a hajók időnként az ellenséges tűz hatáskörébe kerültek, később olyan állásokból viszonozták a tüzet, amelyek az ellenséges hatótávolságon kívül estek, azaz 11 kilométer távolságra a montenegrói ütegállásoktól, míg az ellenség a Vermac és Garázda erődöket csak 4,6 km távolságból vette tűz alá. A Lovcen által veszélyeztetett cattaroi öböl helyzete kritikussá vált akkor, amidőn a franciáknak sikerült a hegy nyugati lejtőjén egy rádióállomást létesíteni és hajóágyúkat felállítani. Amint ezek az ágyúk a Kuk nyeregben 1350 méter magasságban állást foglaltak, a franciák azzal a ténnyel álltak szemben, hogy az általuk megtámadandó erődök 900 méter mélyen fekszenek alattuk, 500 méter távolságra pedig a tágas teodói öböl terjed el. A francia lövegek az erődökre augusztus hó 19-én nyitották meg a tüzet, éspedig eredménnyel, amennyiben a Vermac erőd 100, a Gorazda erőd 21 és a teodoi tábor 10 találatot kapott.
A flottaparancsnokság erre elhatározta, hogy a cattaroi öbölbe egy korszerű tüzérséggel felszerelt csatahajót rendel ki, amely az ellenséges állásokat nagyobb távolságról is eredményesen tűz alá venni képes. A feladatnak megoldásra a "Radetzky" csatahajót szemelte ki, amely október hó 22-én érkezett Teodo elé, ahol 11 km távolságra az ellenséges állásoktól horgonyt vetett és 30,5 cm-es toronyágyúival megnyitotta a tüzet a Kuk nyergen elhelyezett ütegekre.
A "Radetzky" csatahajó feladatát eredményesen oldotta meg, amennyiben az ellenséges ütegeket október 27-én elhallgattatta. A Lovcen felett kivívott tüzérségi győzelem mélyreható következményekkel járt. Ettől az időponttól kezdve az ellenség a cattaroi erődök leküzdésére komoly kísérletet többé nem tét. A montenegrói ostromló csapatok ereje megtört. A Lovcen ütegek leküzdése 1 évvel később lehetővé tette, hogy az osztrák magyar csapatok a cattaroi öblöt uraló magaslatokat feltartóztathatatlan előnyomulásban birtokba vegyék."[1831]

[1831] https://www.elsovilaghaboru.net/2022/

Az SMS Monarch osztály, a Monarchia legrégibb, legelavultabb, és legtöbbet foglalkoztatott csatahajói

Cattaro korabeli térképe. Jól látható, milyen közel van az öbölhöz a montenegrói határ

1914.09.08-09-én ismét lőtte a montenegrói állásokat.

Az SMS Budapest, SMS Wien és SMS Monarch osztrák-magyar Monarch-osztályú partvédő csatahajók védik a Kotori-öblöt[1832]

[1832] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/329/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000023/SMS-Budapest-SMS-Wien-es-SMS-Monarch-osztrak-magyar-Monarch-osztalyu-partvedo-csatahajok-

1914.09.18-án az SMS Wien lőtte az ellenséges állásokat.[1833]

„A francia középtengeri flotta, amely már napok óta az albán vizeken, Samana táján lavírozott, szeptember elsején, kedden reggel hirtelen megjelent a mi vizeinken, a cattarói öböl bejáratánál és körülbelül tíz-tizenkét kilométernyi távolságra a bejáratot őrző erődök egyikétől állást foglalt és 34 cm-es és 30.5 cm-es kaliberű ágyúival negyven lövést tett az erődre. A cattarói öböl bejárata ellen intézett támadásban a francia középtengeri flottának jelenleg a mi vizeinket fenyegető minden hajója részt vett. A flotta, amely tizenhat nagy egységből (dreadnoughtok és páncélos cirkálók) és számos torpedóütőből és torpedónaszádból állott, a következő volt: A parancsnoki flotta Boue de Lapeyrére admirális vezérlete alatt két **dreadnought**: **Courbet** és **Jean Bart** és az admirális parancsait ismétlő **Julien de la Gravare páncélos cirkáló**. A két dreadnought tonna-artalma egyenként 23.470, legénysége 1100 főből áll és sebessége óránként 20 csomó.
Az első escadre, amely Chochepratd tengernagy parancsnoksága alatt áll, két divízióra oszlik. Az első divízióban a **Diderot**, **Danton** és **Vergniaud páncélos cirkálók** 18.320 tonna tartalommal, 900 főnyi legénységgel és tizenkét 30.5 cm-es kaliberű ágyukkal. Ennek az escadrenak második divíziója Lacaze ellentengernagy parancsnoksága alatt áll s hajói az előbbivel teljesen azonos típusú **Voltaire**, **Mirabeau** és **Condorcet –páncélos cirkálók-**. Ezeknek a hajóknak a sebessége 19.3 csomó. A második escadre parancsnoka Le Bris altengernagy s az első divízió hajói a **Verité**, **Republique** és **Patrie**, a második divízió parancsnoka Tracou ellentengernagy, hajói a **Justice** és a **Democratic**. Ennek az escadrónak hajói 14.870 tonna tartalmúak, négy 30.5 cm-es ágyúval vannak felszerelve és legénységük mintegy 800 ember, sebességük 18 csomó. A kiegészítő divízió parancsnoka Guépratte ellentengernagy, hajói a **Suflien**, **St. Louis** és **Bouvet**, tonnatartalmuk közel 13.000, legénységük 700 főnyi, sebességük 18 csomó. Fedélzetük négy-négy 30.5 cm-es ágyúval van felszerelve. A fenti nagy hajók kíséretében számos torpedóüző és torpedónaszád van. A **torpedóüzők vezérhajója a Bouchier**, amely óránként 65 kilométer sebességet tud kifejteni s amelynek parancsnoka Leray sorhajókapitány. A torpedóüzők első escadrójában a **Casque Dague**, **Boutefeu**, **Fourche** és **Faulx**. 1910-ben és 11-ben épült hajók vannak, amelyek tonnatartalma 700—750 közt váltakozik, két 10 cm-es kaliberű és négy, 5 cm-es kaliberű ágyúval és torpedólanszírozó készülékkel vannak felszerelve. A második escadre hajói jóval kisebbek, amennyiben csak 400 tonnatartalmuak s míg amazok sebessége 33 csomó, addig emezeké csak 28 csomó. Hajói a **Carabinier**, **Spahi**, **Lansquenet** és **Mameluk**, továbbá az 1910-ben épült **Aspirant Herbert**. Mint a fenti adatokból látható, a francia flotta igen nagy tengeri haderőt képvisel, de nagy ereje ellenére is bizalommal tekinthetünk az esetleges tengeri ütközet elé, mert a mi flottánk, noha számbelileg kisebb, felszerelése, tisztikara és legénysége a legkitűnőbb. A francia flottának ez második aktív szereplése a mi vizeinken, először Antivári előtt a hősi halált halt Zentát támadta meg s hogy a kis Zenta mily bámulatos módon harcolt a sokszoros francia túlerő ellen, azt legjobban bizonyítja, hogy a francia flotta egyik páncélos cirkálója, az **Edgar Quinet**, mely tizennégyezer tonna tartalmú, annyira megsérült, hogy kénytelen volt a flottát elhagyva, sérüléseit kijavíttatni.”[1834]

A francia hajórajnak Cattaro ellen tervezett támadásról a „Budapest“ haditudósítója a következő részleteket közli: 1914.09.18-án a cattarói öböl előrészében horgonyzó osztrák és magyar flottilla kifutott a nyílt tengerre, majd ötven percig bombázta Antivari kikötőjét, ahol több montenegrói parti üteget elhallgattatott. A flottilla ugyanakkor egy, a montenegrói hadvezetőségnek szóló marconigrammot is elfogott, amely felszólítja Montenegrót, hogy másnap reggel 7 órakor támadja meg Cattarót és erődjeit a szárazföldi oldalról, míg a franciák ugyanakkor a tenger felől intéznek támadást az öböl ellen. A francia támadás be is következett:
„1914.09.19-ikén a francia hajóraj 31 kisebb és 17 nagyobb egységgel csakugyan megjelent a Cattarói-öblöt elzáró Rondoni-sziget közelében, a parttól mintegy öt-hat kilométernyi távolságban. A mieink nem tüzeltek reájuk, mert azt várták, hogy az ellenséges hajók a beljebb fekvő aknákra fussanak. A francia hajók azonban nyilván megérezték a veszedelmet, mert hirtelen irányt változtattak. Ebben a pillanatban, amint a hajók hosszoldala párhuzamossá lett a parttal, a **Kobila-erőd** egyik ágyúütege alarmlövéssel jelt adott a tüzelésre. A következő másodpercben a **Lustica erőd ágyú- és mozsárütegei**, valamint a **Mamula-erőd** összes battériái, az előzetesen már

[1833] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN, A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig: Hadtörténeti Közlemények
[1834] Az Est, 5. évfolyam, 1914-09-09 / 227. szám

beállított lövegekből gránát- és bombazáporával árasztották el a francia hajókat. Az első sortűz hatása rettenetes volt és végzetes az egyik francia páncélosra, amely legközelebb állott a parthoz s amelyre ennélfogva a legtöbb cső irányozódott. A hajót, szinte egyidejűleg, húsznál több nagykaliberű gránát és bomba érte s ezeknek pusztító hatása alatt a hajókolosszus hamarosan elsüllyedt, ütegeink körülbelül tizenöt-húsz percig lőhettek még a teljes gőzzel távolodó francia hajók után és sikerült még kettőnek nehéz havariát okozni. Egyiknek a parancsnoki hídját, másiknak Marconi-készülékét sodorták le a gyorstüzelőágyuk gránátjai. Egyéb kárt tenni bennük már nem volt idő, mert hihetetlen gyorsasággal eltűntek, miután hiába pazarolták lövedékeiket a klincsii rádió-állomásra.: A mi veszteségünk a következő: egy súlyosabb sebesült, aki azóta már gyógyulófélben van s egy másik, akinek jelentéktelen sebét tüzértársai a helyszínen kötöztek be. Az erődítések egyáltalán nem szenvedtek kárt, aminek nyilván az volt az oka, hogy a francia lövegek speciális célja az erődök mögött fekvő rádióállomás elpusztítása volt. Veresége után a francia flotta ismét eltűnt az Adriából, ahol nincs bázisa, sem szénállomása, de egyetlen helye sem, ahol legalább élelmet szerezhetne magának."[1835] Sajnos a cikk nem szól arról, hogy az ütközetbe beavatkoztak e a Monarchia hajói az erődök ágyúinak fedezete alatt.

1914.10.17-én 26 francia hajó támadta a Cattarót védő erődöket (**Punta d'Ostro-i erőd**, Mamula erőditett szigete, **Vermac vára**), és közben a Lovcen (Lovcsen) lövegei is tüzeltek.[1836]

Az ellenséges állásokat 1914.10.19-én a franciák 8 löveggel erősítették meg. Végül a lövegekkel az SMS Radetzky pre-dreadnought végzett. A Lovcseni lövegek 1914.10.27-én hallgattak el végleg.

„Az elesett katonák özvegyeinek és árváinak. Jószívű magyar fiuk az S. M. S- „Helgoland" csatahajóról (gyűjtés) 142.50 korona — A S. M. S. „Wien" csatahajó magyar tengerészeinek gyűjtése 54 korona,"[1837]

1914.12.01-én ismét szolgálatba állították, és Vergalorában a Tüzérségi Iskola kiképzőhajója lett Polában.[1838]

1915

A Léon Gambetta francia cirkálót (12 550 tonna, 4 db 194 mm-es löveg, 16 db 164 mm-es löveg, 22 csomó) 1915.04.27-én az U4 tengeralattjáró elsüllyesztette. Ettől kezdve nagyobb francia hadihajók már nem jelentek meg az Adrián.

1915.05.23-án üzent hadat Olaszország az Osztrák-Magyar Monarchiának és szövetségeseinek. Az 1915.05.24-én az olasz partok ellen indított nagy folttá felvonulásban és támadásban az SMS Wien, Monarch és Budapest nem vett részt. Ebben a hadműveletben a flotta 49 egysége vett részt.[1839]

1915.08.25-én felderítést, majd partraszállást hajtott végre a Traste-öbölben, amely a Kotori - Cattarói öböl része. Egy ember megsebesült a gyakorlat közben.

[1835] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-10-13 / 258. szám
[1836] Az Est, 5. évfolyam, 1914-11-25 / 305. szám
Népszava, 1914. 42. évfolyam, 1914-10-21 / 262. szám
[1837] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-11-10 / 282. szám
[1838] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien
[1839] https://hagibal.blogspot.com/2013/04/az-osztrak-magyar-hadiflotta-tamadasa.html

1916

Az SMS Wien tengerészei 1916-ban. Pirossal kiemelve Nagy István tengerész[1840]

A tengerészek sapkájának felirata: Seine Majestets Schifs Wien, vagyis Őfelsége Wien (nevű) hajója.[1841]

1917

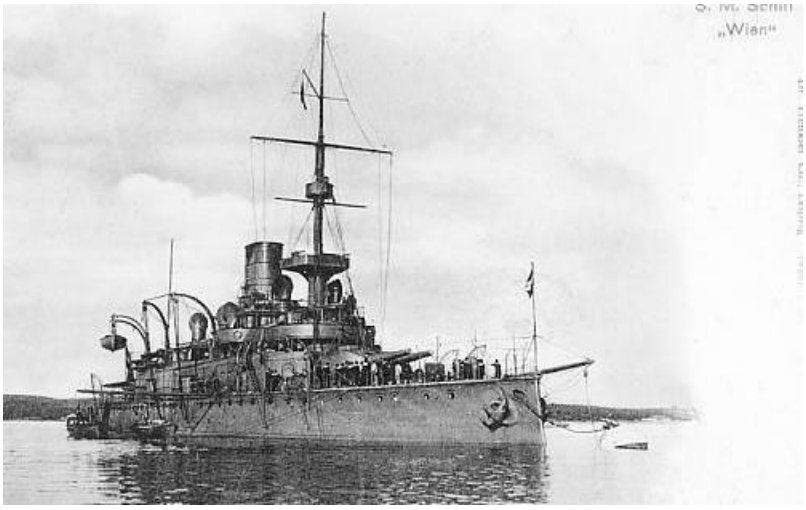
1917.08.22-én a Budapest-tel együtt Triesztbe vezényelték az ellenséges partraszállási kísérletek elhárítása céljából, illetve az olasz erődítések ágyúzására. A caporettoi csatában a hajóágyúknak jelentős szerepe volt.
Triesztbe 1917.08.26-án futottak be. Itt, légvédelmi ágyúval szerelték fel a Wien-t és a Budapestet. Ekkor mindkét hajó kapott 1 db 7 cm-es légvédelmi löveget.

1917.08.26-án olasz légitámadást vert vissza.
1917.09.05-én az egyik oldalcsónak találatot kapott és a hajón 6-7 m hosszú repedés keletkezett a vízvonala alatt. A fenékrekeszek (dupla hajófenékkel építették) egy része megtelt vízzel, a léket ideiglenesen eltömítették. A hajó már másnap ismét bevethető volt. Léghajó elhárító löveget szereltek fel rá.
1917.09.12-ben áthajózott Polába.
1917.10.30-án visszatért Triesztbe.
„Október 30.-án az Isonzó – arcvonal támogatására a „Wien" és „Budapest" partvédő páncélosok Triesztbe indultak, ahová az „Admiral Spaun" cirkálón kívül még a 87., 96., 99. és 100. számú torpedónaszádok már előbb beérkeztek volt.
„Admiral Spaun", „Budapest" „Árpád", „Triglav II.", „Lika", „Dukla", „Turul", „Scharfschütze", „Streiter" és a 100., 99., 98., 94., 92., 84., 66., 65., 61., 37., 34., 30., 27., 23. és 20. számú torpedónaszádok, valamint a 34., 7., 6., 5. sz. aknakeresők. A támadásnak az volt a célja, hogy a 41. honvédhadosztállyal együttműködve az ellenséget a Piave – Piave Vecchia torkolat háromszögből kiszorítsuk. Menetközben csoportunk aknamezőre bukkant, melyen át először utat kellett nyitni. Így egységeink csak 8 h 30-kor foglalhatták el tüzelőállásiakat. A tűz megnyitásakor köd keletkezett, úgy hogy a repülők által tervezett figyelés lehetetlen volt. a köd később olyan erős lett, hogy körülbelül egy órai lövetés után egységeinknek a céltalan tüzet teljesen be kellett szüntetni és kénytelenek voltak helyükön lehorgonyozni. Ebben a helyzetben védtelenek voltak mindennemű ellenséges tengeralattjáró- vagy torpedsiklócsónak támadás ellen, de a megtámadásukra Velencéből kifutott egységek lekéstek. Egységeink 11 h 50-kor – amikor a köd már engedett – visszatértek Triesztbe."[1842]

[1840] https://hatvantortenete.blog.hu/2016/03/22/sms_wien
[1841] Magyar Honvéd, 2. évfolyam, 1991-02-15 / 7.
[1842] A CSÁSZÁRI ÉS KIRÁLYI HADITENGERÉSZET MAGYAR HŐSI HALOTTAINAK EMLÉKÉRE 1914 - 1918 https://mateinfo.hu/oldmate/emlekkonyv.pdf

Az osztrák hajók 10 000 m-ről indították a tüzelést és 6500 m-ig közelítették meg az olasz állásokat és 15 cm-es lövegeikkel is tüzeltek.
Ez a nyomás megtorló intézkedések megtételére kényszerítette az olaszokat. Hét romboló és három torpedócsónak sürgősen elhagyta Velencét. Támogatásukra még az Amirapiodi San Bon és az Emmanuele Filiberto csatahajókat is kirendelték. Bár az egyik hajó motorhiba miatt hamarosan visszatért, a másik kettő eredménytelen torpedótámadást indított az osztrákok ellen. Az osztrákok, miután üzenetet kaptak a hidroplánpilótáktól az olasz csatahajók közeledtéről, sietve leállították hadműveletüket és visszatértek Triesztbe.[1843]

1917.11.16-án a Trieszti-öbölben a Piave folyó torkolatánál lévő Cortellazzo ütegekkel vívott tűzpárbaj során 7 találatot kapott, ebből egyet az övpáncélján. A Wien és a Budapest 10.35-kor nyitott tüzet a 9-10 km-re lévő célpontokra. Amikor 9000 méterre közelítették meg az olasz üteget, a Budapest és a Wien 15 cm-es ágyúi is tüzet nyitottak. A Wien jelentése szerint a legnagyobb távolság, amelyről tüzeltek, 11,5 km volt. Ugyanezen jelentés szerint a Wien negyedik 24 cm-es sortüze eltalálta az üteget. Az olasz lövegeket kb. 30 perc alatt szétlőtték. Míg tüzeltek, több olasz légitámadást is visszavertek. 13 óra 30 perckor vették észre a cs. és kir egységek, hogy két Mas és két romboló-osztag közeledik feléjük. A csatahajók a közeledők felé fordultak, és lőni kezdték az olaszokat. A két Mas mintegy 900 méterre közelítette meg a csatahajókat, és miután kilőtt 2–2 torpedót, visszafordult. Ezalatt újabb öt (a csata során összesen nyolc) repülőgép támadta a cs. és kir. egységeket, de bombáik a vízbe hullottak.
A két páncélos 4 km távolságból nyitott tüzet 15 cm-es és a 4,7 cm-es lövegeivel. A Wien jelentése szerint az egyik 15 cm-es gránát közvetlenül az elöl haladó Mas mellett csapódott vízbe, és a motorcsónakok elfordulva felhagytak a támadással. A Mas-ok távolságát ekkor 3-4 km-re becsülték. Ugyanekkor a Wien jelentése is megjegyzi, hogy fényes nappal ez egy igen bátor támadás volt.
10 óra 35 perckor kezdődött tűzpárbaj a csatahajók és a parti ütegek között 14 óra 30 perckor fejeződött be. A Budapest a vízvonal alatt kapott egy találatot, de az övpáncélon nem tudott áthatolni a lövedék. A Wien-t hét lövedék érte, de csak kisebb sérüléseket okozott. A Cortellazzo-ütegeknél három ember megsebesült.
14.30-ra újabb olasz ütegeket lőttek szétt. Ekkor a Wien és a Budapest fedezetét 14 torpedónaszád (9 torpedónaszád és 5 aknakereső) és 3 hidroplán adták. A hidroplánok feladata a tűzvezetés irányítása volt eredetileg. Az ellenség részéről három, a saját részről egy gép kénytelen volt kényszerleszállást végrehajtani. Saját oldalon a kényszerleszállásra azért volt szükség, mert a légi csatában a pilóta – Röver tengerész zászlós – halálos fejlövést kapott. A gépet a sebesült Pintér repülőnegyedmester tette le a vízre.[1844]
Az SMS Wien kevés kárt szenvedett és az embervesztesége is minimális volt. Egyik tengerésze sem esett el.



[1843] https://www.ah.org.ua/the-best-coastal-defense-battleships
[1844] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
Hadtörténeti Közlemények, 132. évfolyam, 2019. év, 3. szám: Krámeli Mihály: AZ OSZTRÁK–MAGYAR HADITENGERÉSZET KÉT TÁMADÁSA A CORTELLAZZÓI ÜTEGEK ELLEN, 1917. NOVEMBER–DECEMBER

1917.12.10-én a Muggia-öbölben hajnali 02.30-kor az olasz MAS 9 (parancsnoka Luigi Rizzo, aki később a Szent Istvánt is elsüllyeszti) a kikötői záron egy hidraulikus vágóeszköz segítségével áthatolt, és két torpedóval elsüllyesztette az SMS Wien-t. A Wien-en a kazánházak közelében két 10,5 m széles lék keletkezett. A MAS 9 elektromotorral haladt, így a hajó őrei nem fedezték fel. Az SMS Wien 10 percen belül öldalra dőlt és orral előre elsüllyedt. 35 ember elesett, 2 eltűnt. (A hajóroncs kiemelése után így változott a végső mérleg: 46 tengerész meghalt, 17 megsebesült.) Gerinccel felfelé ült le a fenékre 15 m-es (16,5 m) vízmélységben.
Ugyanekkor a MAS 13 a közelébe horgonyzó SMS Budapest ellen lőtte ki a torpedóit, de nem találták el a célt.
Az SMS Wien gyors elsüllyedésében nagyban közrejátszott az a tény, hogy a hajó összes vízzáró ajtaja nyitva volt, illetve, hogy a hajót nem védelmezte háló a torpedók ellen.

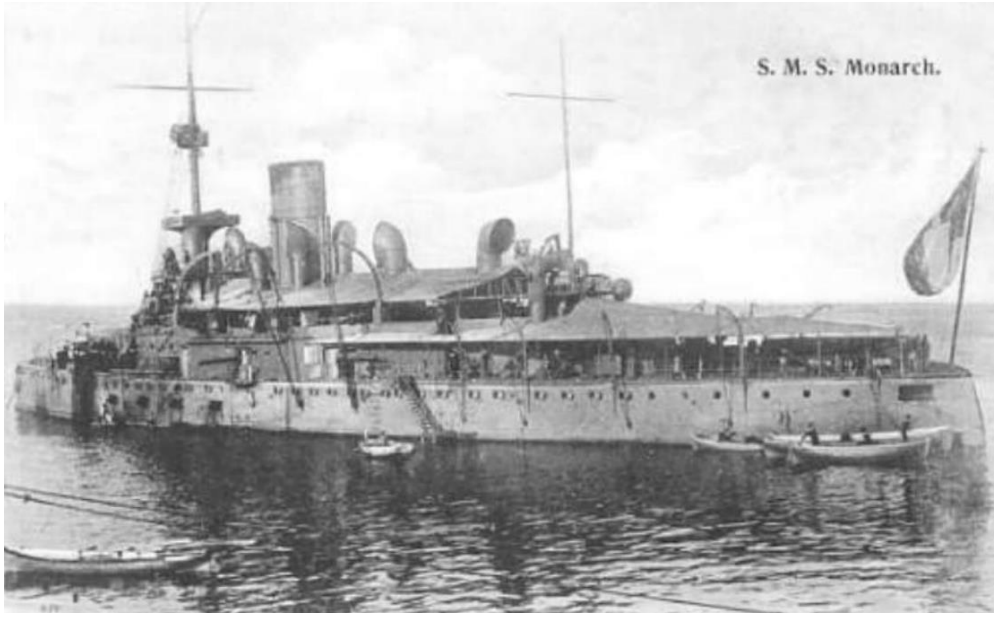
Az SMS Wien fara a velencei Museo Storico Navala múzeumban

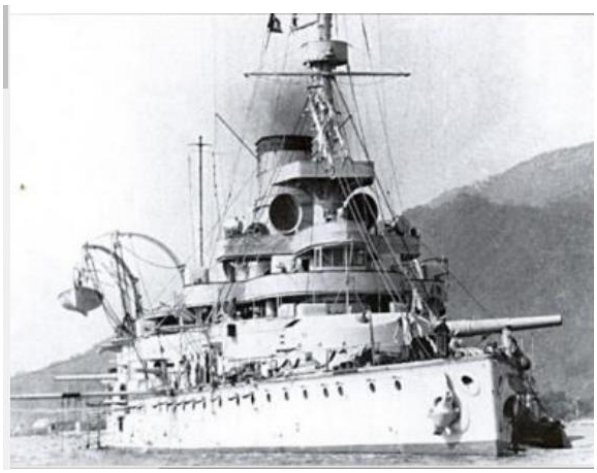
Nagy István éppen a fedélzeten tartózkodott, elmondása szerint még látta is a távozó olasz motorcsónakot, amely több méter átmérőjű sebet ejtett a k. u. k. csatahajó elülső oldalán. A hajó orra néhány perc alatt megtelt vízzel, ezért a fedélzetre menekülő haditengerészek a hajó egyre jobban kiemelkedő tatjához menekültek, majd innen ugrottak a december lévén alacsony hőmérsékletű vízbe. Nagy István és a vele együtt a tengerbe menekülő barátjának túlélését a kosárlabda nagyságú, ún. mentőlabdának köszönhették, amely a mentőövhöz hasonlóan a víz felszínén tartotta a bajba jutottakat.[1845] Próbálták az SMS Wien-t ellentétes oldali elárasztással megmenteni, de nem jártak sikerrel. Az elsüllyedéskor 32 tengerész esett el és 17 megsebesült.[1846]

1917.12.14-én elrendelték a hajó kiemelését, illetve az elsüllyedés körülményeinek kivizsgálására vizsgálóbizottságot hívtak össze.
A bizottság vizsgálta Alfred Freiherr von Koudelka altengernagy körzetparancsnok, a Wien és a Budapest kapitányának és a trieszti haditengerészeti bázis védelmi parancsnokának szerepét. A bíróság 1918.01.16-án mind a négy személyt elmarasztalta mulasztás miatt.
Koudelkát és a két hajóparancsnokot nyugdíjazták, míg a trieszti parancsnokot tartalék állományba helyezték. IV. Károly 1918.23-án hagyta jóvá a hadbíróság döntését.[1847]
Huber hibáztatható azért, hogy nem tett meg minden óvintézkedést a hajó elsüllyedésének megakadályozására[1848].
Leopold Huber Edler von Scheibenhain fregattkapitányt az SMS Wien parancsnokát utóbb reaktiválták és a Cattarói matrózlázadást megtorló hadbíróság tagja lett.

1918.06.07-én a hajó kiemelési kísérleteit leállították.
1925 májusában kiemelték a hajót, és fedélzetén 25 elesett tengerészt találtak. Őket a mai trieszti Központi Temetőben temették el egy tömegsírban.

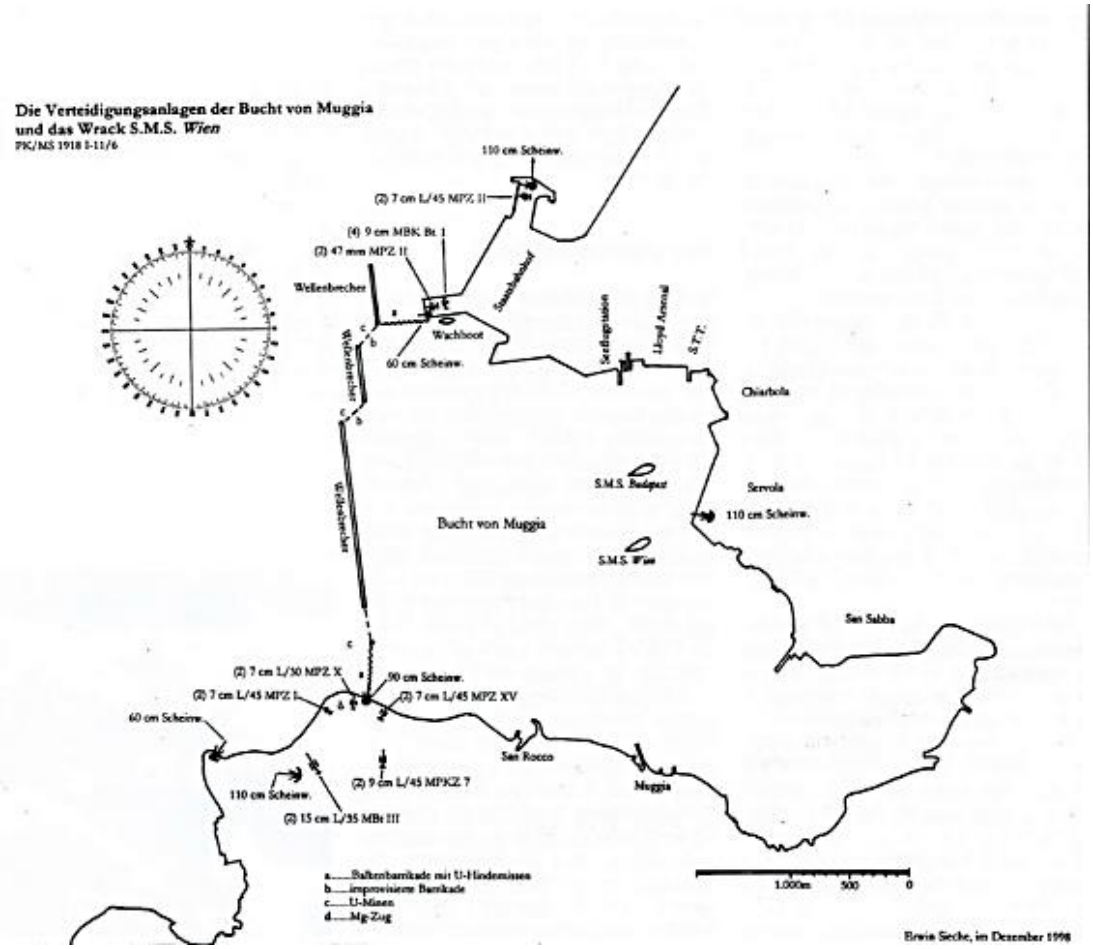
[1845] https://hatvantortenete.blog.hu/2016/03/22/sms_wien
[1846] https://www.ah.org.ua/the-best-coastal-defense-battleships
[1847] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien
[1848] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó III. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 34. évfolyam 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET



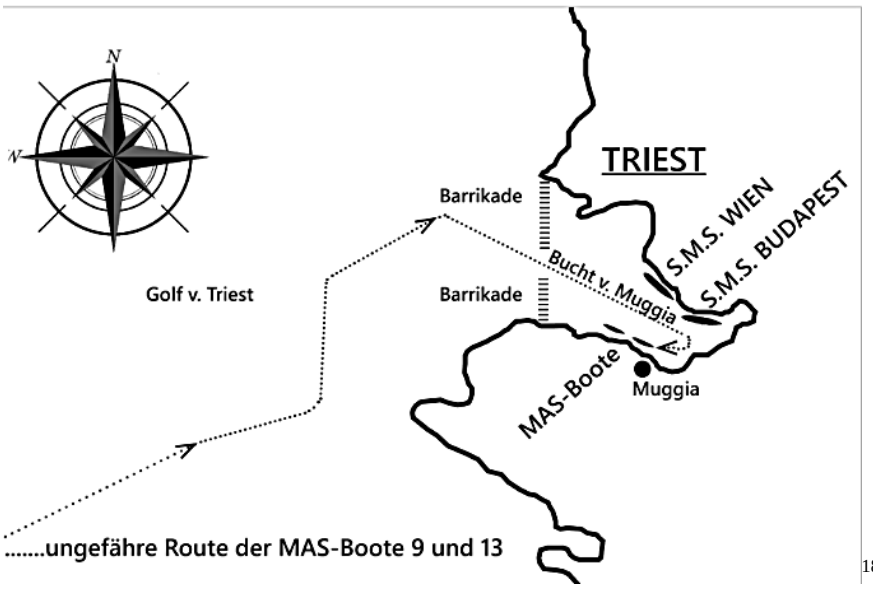


[1849]

[1849] http://www.pannonpalatinus.hu/wp-content/uploads/pdf/228.pdf

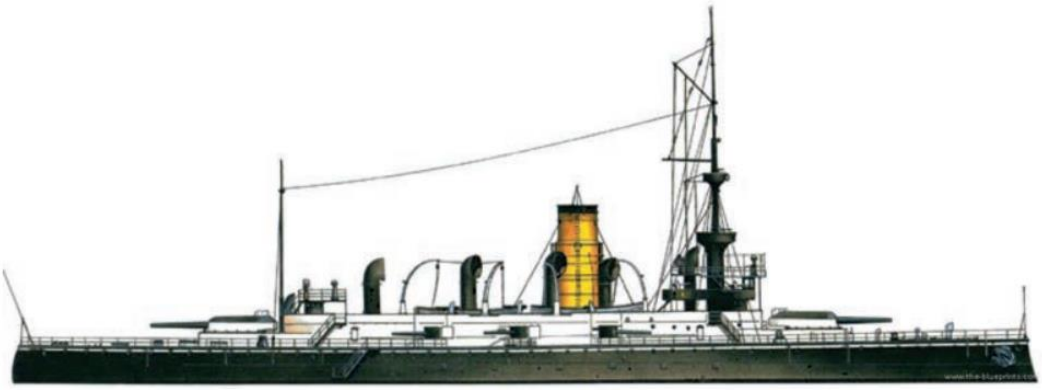


A Muggia-öböl védelmi rendszerei és az SMS WIEN roncsának pozíciója - E. Lieche rajza

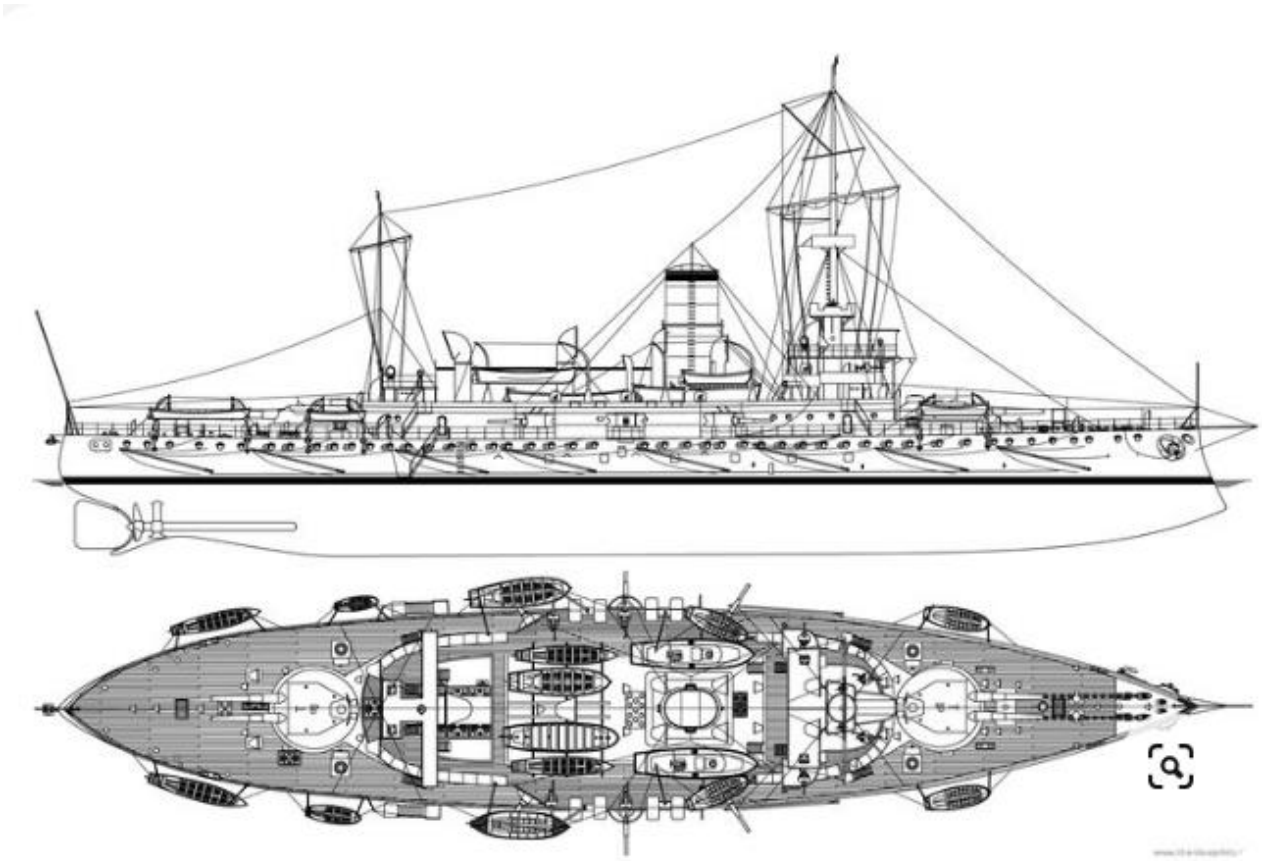


[1850]

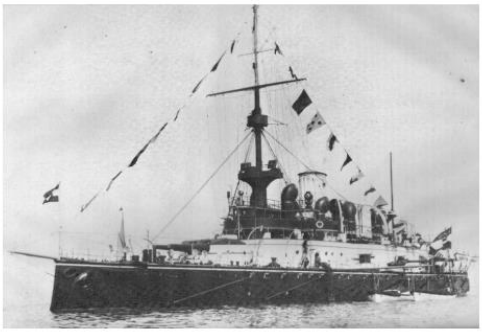
[1850] Heinz Strauss: Ladislaus Rémy-Berzencovich von Szillás: Im Spannungsfeld der Geschichte als k.u.k. admiral adjutant vom Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand

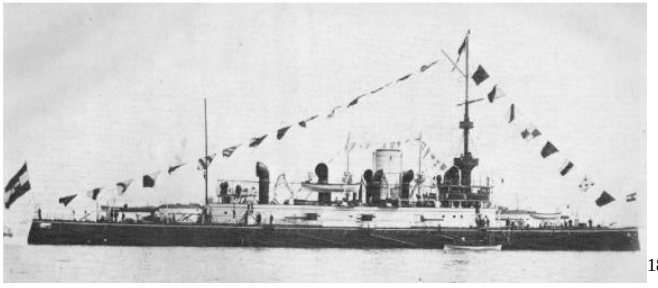


1851



1852

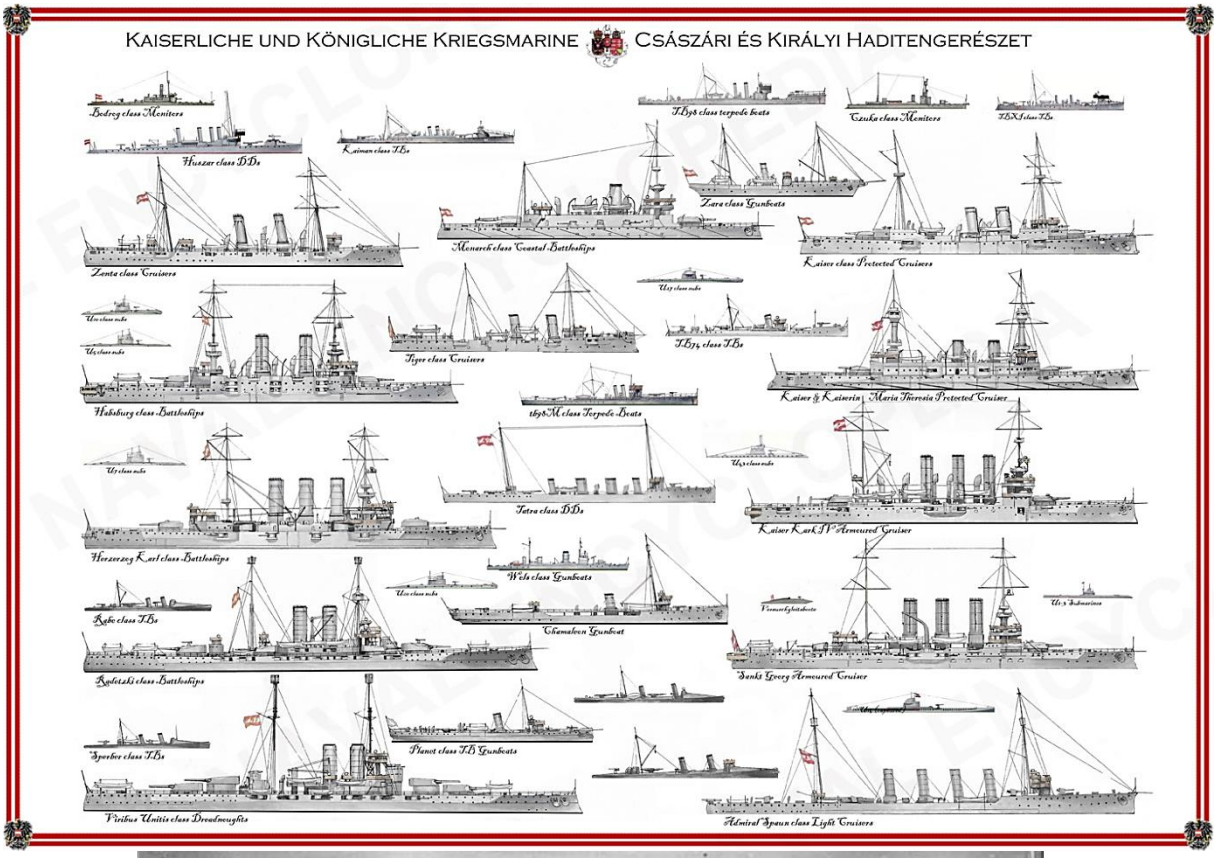




1853

[1851] http://www.marineverband.at/downloads/flagge/Flagge_01_2018.pdf
[1852] https://hu.pinterest.com/pin/620370917408403659 /
[1853] András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf

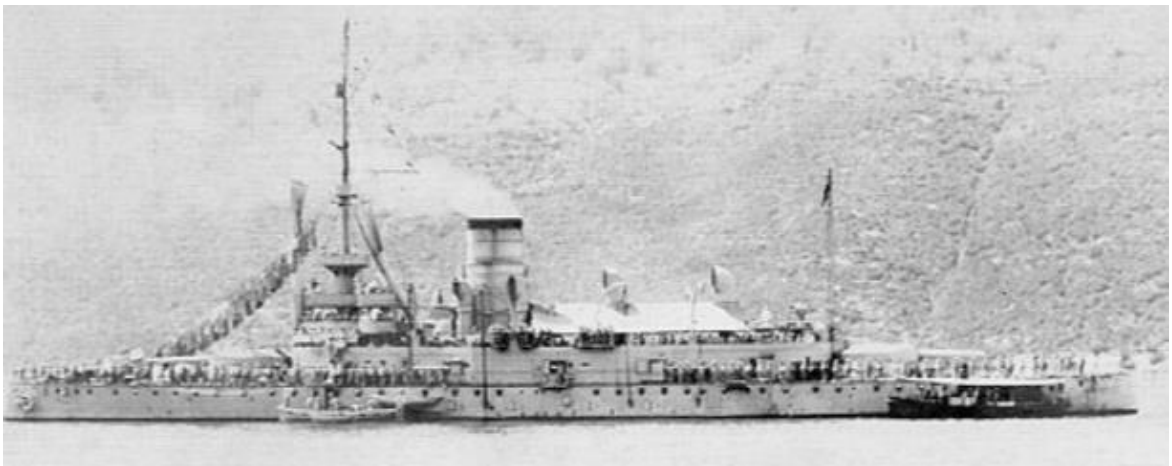
András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War:
https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf - A Monarchia flottájának egy igen jó összefoglalása.



Luigi Rizzo returns to Venice aboard his MAS 9 after the sinking of the Wien. [1854]

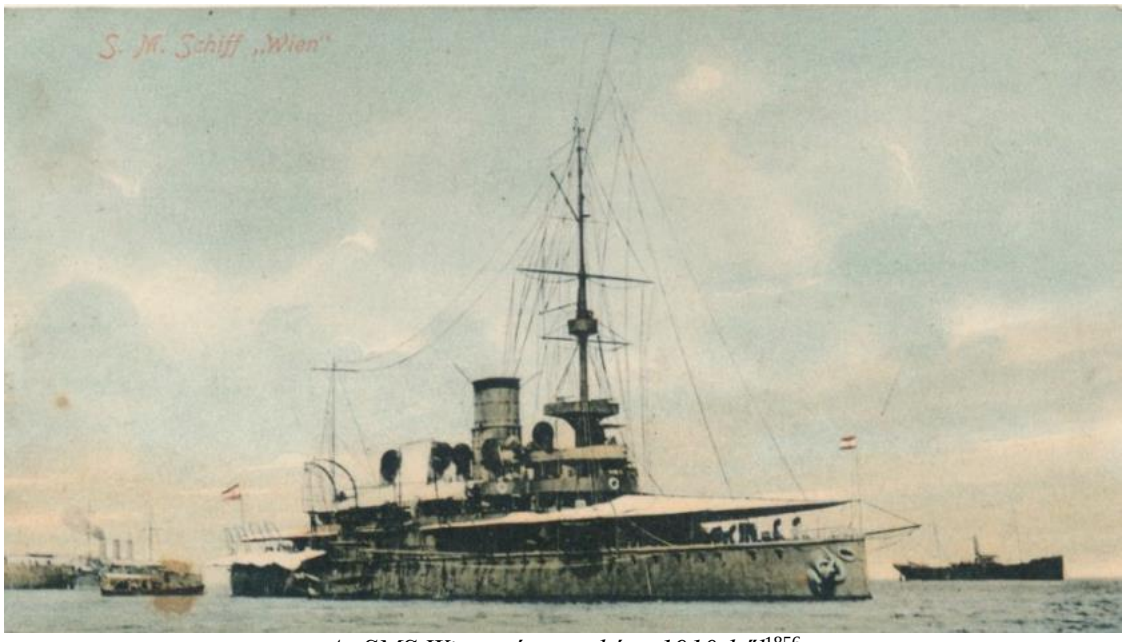
[1854] https://iamnotmakingthisup.net/tag/sms-wien/

Osztrák-magyar partvédő SMS Wien (Bécs), valószínűleg a cattarói haditengerészeti bázison. Oldalán kiköt az U14, az elfogott francia tengeralattjáró, Curie, amelynek nagyon jellegzetes sziluettje volt. Az U14 parancsnoka Georg von Trapp, a Trapp család alapítója volt.[1855]

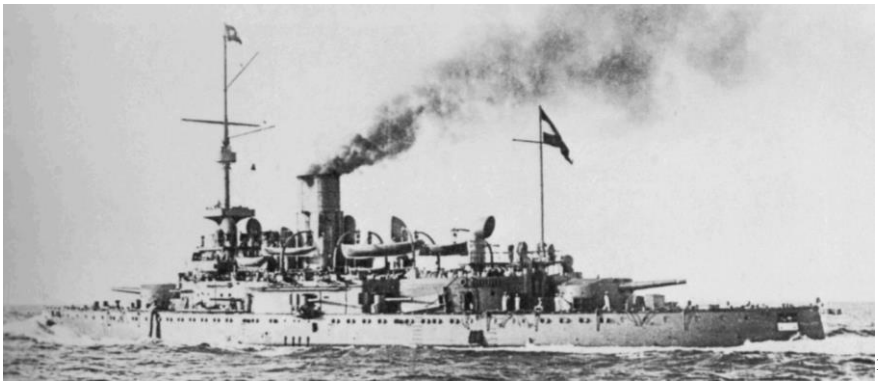


https://www.ak-ansichtskarten.de/ak/90-Alte-Ansichtskarte/25661-Kriegsschiffe-oesterreich/12661845-AK-Kriegsschiff-SMS-Wien-auf-Reede

[1855] https://musingsonnavalmatters.quora.com/The-hills-are-alive-with-the-sound-of-music-https-snapshotsofhistory-quora-com-Austro-Hungarian-coastal-defender-SMS



Az SMS Wien színezett képe 1910-ből[1856]


[1857]

S.M.S. "Vienna" u. "Budapest" in the port of Trieste.30.8.17. .

Captions are provided by our contributors.

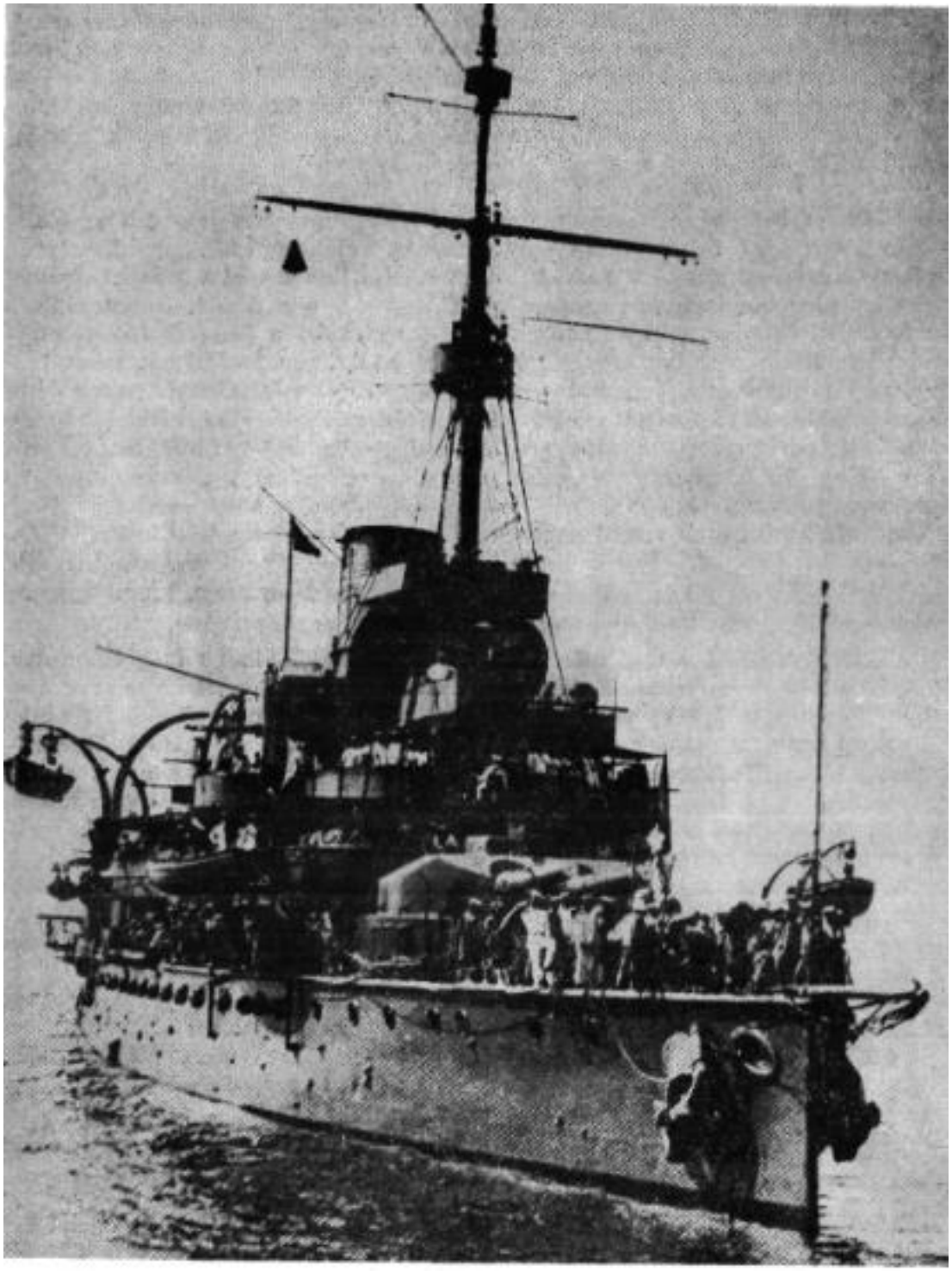
[1858]

[1856] https://hu.pinterest.com/pin/620370917408384129/
[1857] https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=5717
[1858] https://www.alamy.com/sms-vienna-u-budapest-in-the-port-of-trieste30817-image418393559.html

[1859]

A tűzoltóság búváregységei szombaton a Trieszt melletti Muggia- öbölben dolgoztak, hogy felszínre hozzák a Habsburg haditengerészet "SMS Wien " csatahajójának maradványait.
1925-ben a felszínre hozták, de nem emelték végül ki. A hajót olasz MAS hajó torpedózta meg 100 éve - 1917. december 10-én. Az SMS Wien néhány perc alatt elsüllyedt, és 46 ember vízbe fulladt.
A körülbelül 20 méteres mélységben fekvő roncs maradványait Triestben állítják ki – jelentette a helyi média. A búváregységeket a tekintélyes friuli tengeri régész, Rita Auriemma vezeti . A roncstöredékeket az olasz, horvát és szlovén kulturális minisztérium égisze alatt rendezett, az adriai tengeri régészetről szóló kiállítás részeként állítják ki , amelyet 2017 december 17-én avatnak fel Triesztben. Az 1950-es években már történtek kísérletek a „Wien" roncsának napvilágra hozatalára, de ezek nem vezettek eredményre. Néhány éve a roncsot teljesen elrejtette az öböl iszapja.[1860]

[1859] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/297/kategoriak~Kiemelt-tetelek-es-gyujtemenyek/Egyes-magyar-kiadasok-rendkivul-alacsony-kikialtasi-aron~100001/SMS-Wien-Osztrak-Magyar-Monarch-osztalyu-partvedo-pancelosa-KuK-Kriegsmarine-coastal-de~II1589776
[1860] https://kurier.at/chronik/weltchronik/triest-suche-nach-reste-des-kriegsschiffes-wien-im-gange/297.565.002



Az 1917. XII. 10-én elsüllyesztett WIEN partvédő páncélos csatahajó

[1861]

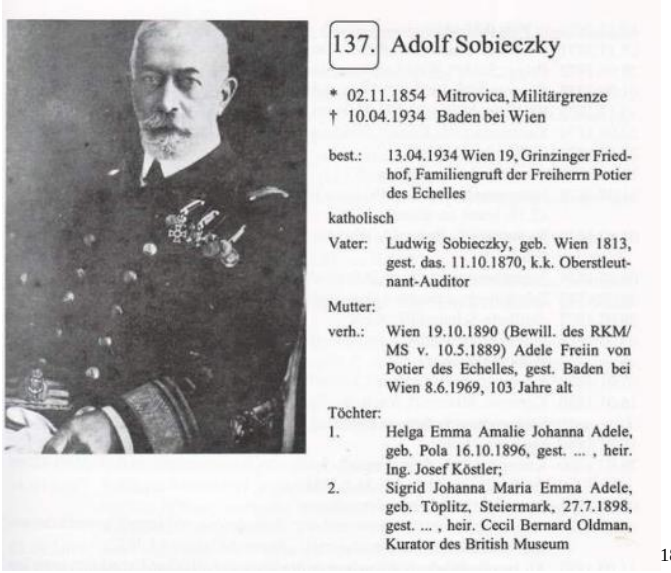
A hajó kapitányai:
Gebhardt Ferdinánd (Nándor) sorhajó kapitány 1897.05.13-1897.07. (22?) (utóbb ellentengernagy)
Pott Pál (Szilárd, Konstantin) sorhajó kapitány 1897.07.(22?)-1899-1900 (utóbb ellentengernagy)[1862]
Sambuchi lovag Bless Viktor sorhajókapitány 1900 (utóbb ellentengernagy)

(Bless)

Pott Pál (Szilárd, Konstantin) sorhajó kapitány ? - 1902.11.28. (másodszor)
Schukics Lázár fregatakapitány[1863] 1902.11.29-1904 (utóbb 1907-től ellentengernagy)

[1861] https://www.puskashirbaje.hu/pdf/A_haditengereszet_osszekottetesei.pdf
[1862] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-07-23 / 202. szám
[1863] Magyar Nemzet, 21. évfolyam, 1902-11-30 / 285. szám

Sobieczky Adolf fregattkapitány/sorhajókapitány 1904. május[1864]- 1905. december (utóbb ellentengernagy)



137. Adolf Sobieczky

* 02.11.1854 Mitrovica, Militärgrenze
† 10.04.1934 Baden bei Wien

best.: 13.04.1934 Wien 19, Grinzinger Friedhof, Familiengruft der Freiherrn Potier des Echelles

katholisch

Vater: Ludwig Sobieczky, geb. Wien 1813, gest. das. 11.10.1870, k.k. Oberstleutnant-Auditor

Mutter:

verh.: Wien 19.10.1890 (Bewill. des RKM/MS v. 10.5.1889) Adele Freiin von Potier des Echelles, gest. Baden bei Wien 8.6.1969, 103 Jahre alt

Töchter:

1. Helga Emma Amalie Johanna Adele, geb. Pola 16.10.1896, gest. ... , heir. Ing. Josef Köstler;
2. Sigrid Johanna Maria Emma Adele, geb. Töplitz, Steiermark, 27.7.1898, gest. ... , heir. Cecil Bernard Oldman, Kurator des British Museum

[1865]

Obenmüller (Obermüller) Károly fregattkapitány/sorhajókapitány 1905. decemberétől, 1906. augusztus – 1907 (Márciusban még kapitánya a Wiennek.)
Emanuel Haračich (magyarul Manó) 1907- (1907.11.01-től sorhajókapitány, 1909-ben sorhajókapitányként saját kérelmére nyugdíjazták, 1917-től címzetes ellentengernagy)[1866]

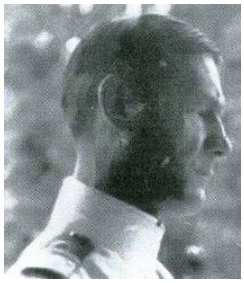
(Haračich)

1909-1911-ben feltehetőleg tartalékban és felújítás alatt állt.

Vitus von Vončina (1911.05.01-től fregattkapitány) (utóbb tengernagy, orvos)[1867]
(1914.03.08-1917.08.?? az SMS Radetzky parancsnoka)

(Voncina)

[1864] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-26 / 145. szám
[1865] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=7136.15
[1866] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=7136.105
[1867] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=7136.105



(Heinrich Seitz von Treffen)

Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen sorhajókapitány **1916.01.21-1917.12.10-ig**[1868] az **SMS Wien parancsnoka** (1914.10.21–1916.01.20 –ig az SMS Helgoland parancsnoka Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen, utóbb a Szent István csatahajó parancsnoka, majd ellentengernagy)
Leopold Huber Edler von Scheibenhain (fregartkapitány) 1917.12.10-ig az SMS Wien összfegyvernemi tisztje (első tiszt, máshol a hajó kapitányának írják)

Zászlóshajó:
H**ermann Freiherr von Spaun admirális** 1897.05.20-1897.07.19.

[1869]

(Spaun)

Johann Edler von Hinke ellentengernagy 1897.09.09-1898.04.16.
Julius von Ripper ellentengernagy 1902

(Ripper)

maixdorfi Kndszler Leodegar ellentengernagy 1903

[1868] https://hatvantortenete.blog.hu/page/4?layout=1%3Fdesktop
[1869] https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235

Testvérhajói közül az SMS Monarch 1918.03.14-től lakóhajó, majd 1920-ban Olaszországban lebontották. Az SMS Budapestet 1918.03.11-én kivonták a szolgálatból, majd október 11-én fegyverzetét leszerelték. Végül 1920-ban Olaszországban lebontották.

SMS Budapest partvédő páncélos 1896

SMS Budapest partvédő páncélos (toronyhajó)

(Testvérhajói SMS Monarch és SMS Budapest)

Vízkiszorítása: 5636 tonna, 5878 tonna maximális terheléssel

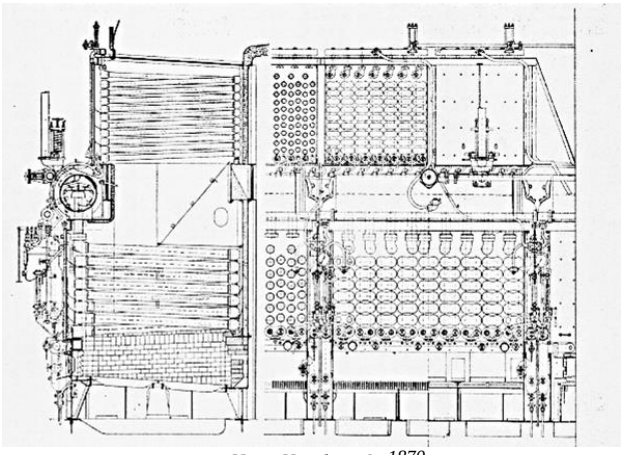
Hossza: 99,22 m

Szélessége: 17 m

Merülése: 6,66 m teljesen feltöltve

Meghajtása: 12 db Belleville-kazán (Máshol 16 db Belleville-kazán szerepel.)
2 db 2 db álló 3 hengeres háromszoros expanziójú gőzgép.
2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel
1 db kormánylapát

Korszerűbb meghajtása révén, végsebessége nagyobb volt testvérhajóinál. A gőzgépek súlya 800 tonna. „A mi tengerészetünkben a «Budapest» hadihajón talál hozunk legelőször Belleville-kazánnal. A «Budapest» kazánja annyiban tér el az ábrában feltüntetett kazántól, hogy a felső elemcsoport az u. n. Előmelegítő (Economiser) hiányzik róla. Amint látjuk az ábrából, a kazán elemcsoportozatokból áll, minden elem U alakú és egy könyökcsővel bír. Minden elemcsoport az alsó gyűjtőből indul ki és a felső gyűjtőbe torkollik. A felső gyűjtő hengeres, erre van szerelve az elzáró szelep a két biztonsági szelep, a manométer, a légszelep és a tápfej. Kétoldalt tágasabb ejtőcsövek vannak, melyek közlekedést létesítenek az alsó gyűjtővel. Az alsó gyűjtő, szekrény alakú aczélöntvény, melyből az egyes elemek elágaznak. Minden elem kúpos toroknyílással bír, mely kb. 80 mm. széles, és mely igen gondosan egy kúpos nikkelgyűrűvel van tömítve. A csövek belvilága 4'5", falvastagsága 3/V', míg a felsőbb és az economiser csövek vastagsága 5/is—3/16". A vízállás teljesen állandó és ezt egy önműködő tápszerkezet által érjük el. E szerkezet a kazán oldalára van szerelve, összeköttetésben áll az economiserrel, ill. a tápszivattyúval, másrészt a tápfejjel. A Belleville kazánhoz különös Belleville-tápszivattyút kell alkalmazni, melyet az automata szabályoz. Az automatán van a vízmutató üveg, iszapgyűjtő, búvólyuk és a salinomometer szelep, valamint egy nagyobb szelep, mely arra való, hogy a kazán terét a tengerrel köthessük össze. A tápvíz finom sugárban a gőztérben elhelyezett lemezbe ütközik. Minden elem biztonsági dugaszszal van felszerelve. Ha egyes elemek eldugulnak és a víz belőlük elpárolog, túlságosan felmelegedhetnének. Ezért egyes helyeken lágy öntvényből biztosítókat alkalmaznak. Ezek kiolvadásával kitóduló gőz figyelmessé tesz bennünket a bajra. E kazán szerkezete igen sok érdekes részlettel bír és konstrukciójával sok éven át gyűjtött tapasztalatok vannak figyelembe véve. Gondos kezelés mellett, igen jó kazán. Hátránya, hogy az elemekben a víz súrlódása kissé nagy (sok könyök), bár a czirkuláczió így is elég élénk. A menedékes elemek közt azonban sok korom és repülő hamu torlódik meg, melyet időnkint gőzfúvóval kell eltávolítani. A kazán kompresszorral van felszerelve, mely a rostély alá komprimált levegőt fújtat. Rendesen 21 kg. túlnyomásra szerkesztik és hármas expanzióval bíró gőzgépeknél 17,5 kgramra redukálják a gőzt Belleville redukáló szeleppel.”



Belleville-kazán[1870]

Teljesítménye: 9180 LE (6750 kW)
6—8500 lóerejű gőzgép

Sebessége: 17,8 csomó (32,5 km/h)

Üzemanyaga: 300 – 500 tonna szén

Hatótávolság: 2200 tmf/12 csomó
3500 tmf/9 csomó

Legénysége: 26 tiszt és 397 tengerész

Páncélzata nikkel – acél Harvey páncél:
Öv: 220-270 mm, 2,1 m magasan
Fedélzet: 40-60 mm
Vezérlőtorony: 220 mm
Fő lövegtornyok: 203-250 mm
Kazamata ütegek: 76-80 mm
Az SMS Monarch páncélzata, helyenként erősebb volt az SMS Habsburg osztályú hajóknál.[1871]

Fegyverzete:
4 db 24 cm/L40 (9 hüvelyk) Krupp löveg (lőtáv 16 km)
6 db 15 cm/L40 (6 hüvelyk) Skoda löveg, (máshol Krupp löveget írnak[1872])
10 db 4,7 cm/L44 (1,9 hüvelyk) Skoda löveg
4 db 4,7 cm/L33 (1,9 hüvelyk) gyorstüzelő Hotchkiss löveg,
1 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) MG géppuska
2 db 7 cm (66 mm)/L1 Uchatius csónaklöveg
2 db vízvonal alatti, 45 cm-es torpedócső
1918 júniusában az éllövegtorony helyére egy 38 cm-es L/17-es 16M mozsarat építettek be, hogy a piavei támadást a tengerről támogatni tudja.

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino, Trieszt

Építési költsége: 10 058 157 korona

[1870] Polytechnikai Szemle, 7. évfolyam, 1903-01-25 / 3. szám
Magyar Gépipar, 12. évfolyam, 1903-05-01 / 5. szám
[1871] Linzer Volksblatt, Mai 1903-05-05
[1872] Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914–1918.) 126. p.

Építés kezdete: 1893.02.16. (Az SMS Wien építése is ekkor kezdődött.)

Vízrebocsátás: 1896.07.27. (Máshol 1896.07.24-e szerepel, de ez rossz dátum.)

Hadrendbe állt: 1898.05.12.[1873]

Mivel a Monarch hajóosztály három egységét, a Wien-t, Monarch-t és Budapest-et általában egyszerre vetették be, nem minden eseményt emelek itt ki, ami a Wien és a Monarch lapján már szerepel, de igyekszem megjeleníteni azon eseményeket, ahol az SMS Budapest egyedül volt jelen, vagy kifejezetten rá vonatkozik az adott történés. Ebben a részben azonban a három hajó közös külföldi útjai és nagyobb hadgyakorlatai azért meg kell, hogy ismételten jelenjen.

1895.
„Az épületében levő „Budapest" nevű páncélos partvédőnaszád részére, mint tudósítónk írja, Belleville-féle új szerkezetű, vízcsöves kazánokat szereznek be, míg a másik két naszád, a „Monarch" és a „Wien" gőzkazánjai hengeresek lesznek. A Belleville-féle gőzkazánok 8500 lóerőnek megfelelő gőzerőt fognak fejleszthetni s a híres Maudslay Soha & Field cégnél már meg is rendeltettek. Szakértő körökben kíváncsiak az elérendő eredményre."[1874]

1896.
Bemutatta ezután K. Steineck haditengerészeti főparancsnok átirata kapcsán a maga előterjesztését a „Budapest" páncélos hadihajó vízrebocsátása ügyében, indítványozva, hogy a főváros küldöttségileg képviseltesse magát az ápr. 27-ére kitűzött vízrebocsátási ünnepélyen. A keresztanyas tisztre a szokott formában Mária Terézia főhercegnő lesz felkérendő. A küldöttség az elnökség vezetése mellett hat tagból állna. Steiger Gyula közbekiált: — Hat tag az sok! — Miért sok? kérdi az elnök. — Mert pénzbe kerül. Költséges. — Azt hiszem, a bizottsági tagok legnagyobb része saját költségén fog utazni, jegyezte meg az elnök, aki aztán elmondta, hogy a „Budapest" hajón a vízrebocsátáskor már az a díszzászló fog lengeni, amelyet a főváros adományoz a fővárosi látképfestménynyel együtt.[1875]

„Budapest" a tengeren. Budapest, április 16. Szép ünnepe lesz a trieszti kikötőben április 27-én az osztrák-magyar haditengerészetnek. Tengerre bocsátja rövid idő alatt már a harmadik hatalmaspartvédő hajóját, amely a Monarch és Wien mintájára remeke a modern hajóépítésnek. Örömünk , telik majd az ünnepben magunknak is,, mert a kiegyezés óta ez „.»lesz az első és, egyetlen hadihajó, amely magyar név dicsőségét viszi ki a mérhetetlen tengerekre. Mintegy a dualizmus szimbólumaképpen, Budapest az új partvédő hajó neve a magyar fő- és székváros után, amely ennek örömére nagyszámú küldöttséggel vesz részt a büszke alkotmány vízrebocsátásán. Díszesebb helyiségei számára a fővárosi tanács olajba festette a főváros érdekesebb pontjait, díszes lobogót készíttetett, számára a magyar, és a fővárosi színekben tündöklő szalagokkal és az ünnep napján fejedelmimédia megvendégeli a hajó legénységét és tisztjeit. Így válik a tengerészet ünnepe a magyar főváros ünnepévé is és mindannyian szívesen látjuk, hogy a hadihajók elnevezésében szakítottak a régi rendszerrel és Magyarországnak évek óta hangoztatott szerény kívánsága méltánylásra talál. A vízrebocsátás és felszentelés ünnepe, mint említettük, április 27-én lesz. Báró Steineck admirális, Rimidini helytartó, báró Reinelt, a kereskedelmi kamara elnöke, és dr. Pitteri, a trieszti podesta számos meghívót küldött a monarkia sok celebritásához. Reggel féltíz órakor kezdődnek a szokásos szertartások, melyek tartama alatt a hajóraj teljes zászlódíszben, az ünnepély helyére vonul. Az új hadihajót Urednicek Pál lelkész fogja felszentelni. A keresztanya tisztségét Mária Valéria, főhercegnő fogadta el, akit az ünnepen Széchenyit Andrássy Mária grófné fog képviselni. A vízrebocsátás alkalmával a katonazene rázendít a himnuszra, a többi hajó pedig a szokásos üdvlövésekkel köszönti legújabb társát. Az ünnepek estéjén Rimidini helytartó estét ad, másnap pedig a Breattest-villában lesz fényes sóirée. Ugyanaznap a trieszti podesta, dr. Pitteri a Villa Revoltellában fényes kerti mulatságra, hívja meg a vendégeket. ..... Az új hajó típusa a legújabb szerkezetű part védő páncéloshajóknak. Popper Szigfrid hajóépítő-főmérnök terve szerint épült a Stabilimento Tecnico

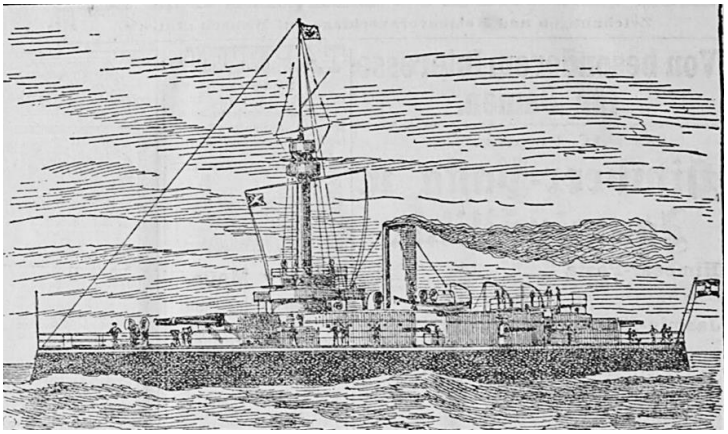
[1873] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984
https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship
[1874] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-12-27 / 355. szám
[1875] Pesti Hírlap, 18. évfolyam, 1896-03-05 / 64. szám

Triestinóban. Egészen modern elvek szerint szerkesztve: erős a felszerelése, nagy a gyorsasága, érzékeny részei jól védvék s alig süllyedhetik el. A hajó minden alkatrészét a monarkiában, magyar és osztrák munkásokkal készíttették. Páncélja Siemens-Martin-féle acélból való, belseje rekeszekre van osztva, úgy hogy külső sérülések nem meríthetik el egyhamar a hajót. A fedélzeten levő szivattyúk baj esetén 1500 tonna vizet képesek óránként a fenyegetett hajórészekből kiszivattyúzni…Reméljük, hogy derekasan megállja majd helyét akkor is, ha nehéz körülmények úgy kívánják, hogy pusztító tüzével védje meg az árbocán lengő lobogót."[1876]

„Fővárosi küldöttség a „Budapest" vízre bocsátásánál. A »Budapest« hadihajót, mint azt már megírtuk Triesztben, e hó 26-án bocsátják vízre, nagy ünnepségek között, melyeken részt fognak venni az uralkodóház tagjai is. Az ünnepélyre a fővárost is meghívták s a főváros küldöttségileg fogja képviseltetni magát. A küldöttséget Ráth Károly főpolgármester vezeti s tagjai lesznek Gerlóczy Károly első alpolgármester, Radocza János, Schweiger Márton, Heltai Ferencz dr., Forgó István, Wagner Géza dr., Mérő János, Morzsányi Károly dr. és Medvey Zsigmond fővárosi bizottsági tagok. A küldöttség április hó 25-én — szombaton — este indul el Budapestről, a déli vasút gyorsvonatával. A főváros küldöttei mindnyájan fényes díszmagyarban fognak az ünnepélyen megjelenni. Megemlítjük ezúttal, hogy Budapest székesfőváros törvényhatósága, a nevéről elnevezett hajó részére — udvarias viszonzásul — pompás disz-zászlót készíttetett, a mely az aranyhímzés valódi remeke és egy olajfestményt is küldött, mely Budapestet ábrázolja. E kép a hajó szalonját fogja díszíteni. A székes főváros hatósága ezenkívül a vízrebocsátás alkalmával a hadihajó legénységét is meg fog vendégelni."[1877]

„Ha békét akarsz, készülj fel a háborúra." A nagy európai államok háborús fegyverkezését évről évre lázasan folytatják…,
A hadviselés egyetlen területén sem történt azonban rövid időn belül olyan korszakalkotó felfordulás, mint a haditengerészetnél. Az osztrák-magyar flottát nem támadó fegyvernek szánják, de mindig elég erősnek kell lennie ahhoz, hogy bármilyen támadást vissza tudjon verni a part menti térségünk ellen.
Azok a hajók, amelyekkel Tegetthoff 30 évvel ezelőtt megnyerte a Lissa melletti örökké emlékezetes tengeri csatát, ma már aligha képesek ellenállni a legkisebb ellenséges cirkálónak is.
Mivel az amúgy is minimális partvonalunk megőrzése és megvédésének képessége nagyhatalmi pozíciónk és a külvilággal való kapcsolataink elengedhetetlen feltétele, a haditengerészeti adminisztráció kötelessége, hogy mindig eleget tegyen a jelen igényeinek.
Haditengerészetünk az utóbbi időben értékes gyarapodást élt át a partvédő hajók típusának megteremtésével, és bár továbbra sem mondhatjuk magunkat nagyhatalomhoz méltó flotta tulajdonosának. Miután hétfőn, 1896.07.27-én a harmadik partvédő hajót vízre bocsátották, el kell ismerni, hogy a viszonylag kis, évi 12 millió guldenes flottaköltségvetés mellett kiváló eredmények születtek, különösen rövid időn belül. Április 27-én, hétfőn a Trieszt melletti San Roccóban található Stabilimento tecnico partján hagyományos módon került sor az imént említett páncélos partvédők harmadik egységének a felszentelésére és vízre bocsátására. A „Budapest" nevet kapta, megjelenésében, méretében és berendezésében teljesen megegyezik a „Monarch" és „Wien" partvédőkkel. –Valójában a Budapest hajtóművei teljesen mások voltak, mint testvérhajóié.- A keresztanyja Marie Valerie főhercegnő volt, akinek helyettese Széchenyi-Andrassy Mária grófnő volt. Az ünnepségen részt vett a magyar főváros Budapest küldöttsége is, amely egy igen szép díszlobogót adományozott a hajónak. A teljes elkészültével impozáns benyomást keltő hajó - mint képünkről is látszik - befejezetlen állapotban hagyta el a sólyát.

[1876] Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-04-17 / 106. szám
Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-04-28 / 117. szám
Fővárosi Lapok 1896-04-28 / 117. szám
Grazer Volksblatt, April 1896-04-28
[1877] Fővárosi Lapok 1896-04-19 / 108. szám



Csak a hajótest készült el, a lövegtornyok rögzítésére, a hajtóművek és a fegyverek beszerelésére csak később kerül sor, és valószínűleg egy évig is eltarthat. Annak érdekében, hogy olvasóink képet kapjanak egy ilyen modern páncéloskolosszus erejéről, itt röviden felsorolunk néhány további adatot. Erős páncélozás, jelentős sebesség, a létfontosságú részek védelme a nagyfokú elpusztíthatatlanság kiemelkedő jellemzői ennek az új hajónak, amely kizárólag hazai alapanyagokból készült és hazafias munkával jött létre a hazai hajógyárban.
A 93,1 méter hosszú –a merőlegesek között- és 17 méter széles. Össztömege 111 000 hüvelyk tonna, ami 5550 tonna vízkiszorításnak felel meg, és a vízvonalnál hosszának 2/-én a Witkovicei gyárból származó, legfeljebb 27 centiméter vastag rozsdamentes acél borítja, amely a leghíresebb külföldi cégek termékeit gyártja, meghaladta a lezajlott tesztek minőségét, igy a hajó jól páncélozott. A hajó elején és hátulján két 24 centiméteres Krupp toronylöveg található forgó páncélos tornyokra szerelve, amelyek 215 kilogrammos lövedékei 88 centiméter kovácsoltvason hatolnak át.
A fedélzeten hat darab 15 centiméteres gyorstölthető ágyú is található, amelyek percenként 10 célzott lövést képesek leadni – máshol 8 lövést írtak-, 18 kisebb löveg és két mitrailleuse is van a hajónak. Az akár 8500 lóerős teljesítményt kifejtő, maximum 17 atmoszféra nyomású vízcsöves kazánokból gőzt fogadó gépek - ez az első alkalom, hogy ezt a kazánrendszert Ausztriában használják nagy hajón - óránkénti sebességet több mint 17 tengeri csomós (32 kilométer) óránkénti sebességet biztosítanak.
A büszke hajó megépítését szép hazánk magasan fejlett iparának remekműveként fogadják, a hajó minden használat során bizonyuljon hatékony fegyvernek dicsőséges zászlónk új dicsőségére e súlyos időkben![1878]

A hajó vázát Siemens- Martius-féle acélból építették, páncélja pedig nikkelacélból készült. Az egész hajót villamos fénynyel világítják, van a hajón összesen 380 izzólámpa és két 25.000 gyertyafényű ívlámpa. Az egyik dinamógép az éjjeli jelzőkészüléket is ellátja árammal.[1879]

A »Budapest« hadihajó vizrebocsátása alkalmával fölmerült ünnepi költség 2.930 frt.[1880]

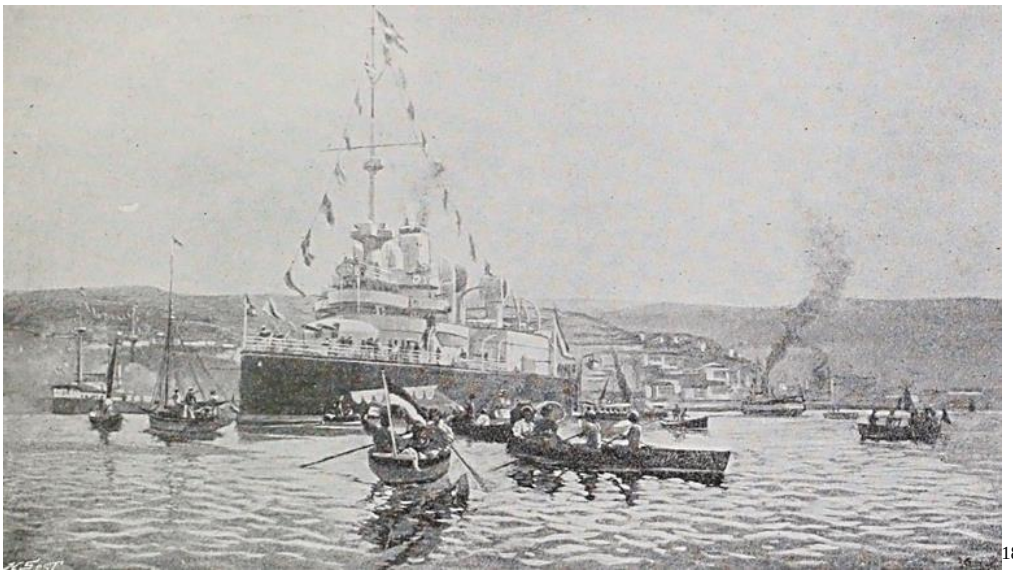
Három partvédő új hajónk (Monarch osztály) által csatahajóink száma már nagyban növekedett, de a mind nehezebbé váló felderítő szolgálat teljesítése czéljából a czirkáló hajók szaporításáról, valamint a már meglevő hajók teljes korszerűsítéséről kell gondoskodnunk és ezt annyival is inkább, mert csatahajóink száma és nagysága, költségvetésünk folytán, szűk határok közé lévén szorítva, azoknak támogatása számosabb és gyorsabb járatú czirkáló hajókkal kiváló fontossággal bír. A korszerű hajómunkát illetőleg a cs. és kir. haditengerészet vértezett és vértezetlen czirkáló hajók, valamint sík tengert járó torpedónaszádok építését tartja szükségesnek. A nikkel-aczél, mely a vértlánczok gyártásánál nagy sikerrel használtatott, a közeljövőben, mint hajóépítészeti anyag nagy jelentőséget fog nyerni.[1881]

[1878] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1896-04-30
[1879] Budapesti Hirlap, 16. évfolyam, 1896-04-17 / 106. szám
[1880] Fővárosi Közlöny, 7. évfolyam, 1896-11-24 / 91-92. szám
[1881] Fővárosi Lapok 1896-06-13 / 162. szám

1897.
Az 5500 tonnás Budapest partvédő toronyhajó 3.500.000 forintra rugó építési költségeinek negyedik részletét hagyta jóvá ekkor a delegáció.[1882]

A Budapest partvédő páncélos toronyhajó 8500 indukált lőerős, 4 nehézágyú, 6 közepes, 2 közepes és 16 gyorstüzelő ágyúval van ellátva.[1883]

Az a hír, hogy a krétai események következtében az ideiglenesen szabadságolt aktív tengerész tiszteket behívták és hogy a Budapest és Tegetthoff hadigőzösök s több torpedóhajó Pólában Krétába való indulásra készen állanak, hiteles értesülés szerint nem felel meg a valóságnak. A Budapest páncélos hajó, mely múlt évben épült, nem készült meg még anynyira, hogy teljesen fölszerelhető legyen.[1884]


[1885]

„Kirscher Sándor trieszti festő tudvalevőleg megfestette a Budapest hadihajó képét és 5000 írtért fölajánlotta a fővárosnak. A tanács tegnapi ülésén elhatározta, hogy a képet nem veszi meg, mert nem éri meg az ötezer forintot, de különben is ha meg akarja festetni a hajó képét, talál elég magyar festőt, aki megfesti és nem adja a pénzt külföldi festőnek."[1886]

„(A „Budapest" hadihajó próbája.) Fiumából táviratozza tudósítónk. A san roccói hajógyár befejezte a Budapest nevű partvédőhajó fölszerelését. A hajó tegnap 1897.10.21-én tette meg az első próbautat. A gőzös gépei igen jól beváltak. Rövid időn belül megtartják a hivatalos próbát is s azután az uj hadihajót átadják a haditengerészetnek."[1887]
A «Monarch», «Wien» és «Budapest» ágyúi 2.700.000 frtba kerültek. A három említett partvédő hajó ágyúihoz 1,725.000 forint ára lőszer szükséges.[1888]

1898.

1898.05.11-1898.08.19 között a Nyári Hajóraj I. Nehézhajó Divíziójának tagja.

„(Hadgyakorlat az Adrián.) Az idei flotta-gyakorlatokat — mint Polából jelentik — májustól augusztusig tartják meg az Adrián. A játékháborúban részt vesz három nagy modern, tornyos hajó, továbbá a három partvédő hajó, — a Budapest, a Monarch és Wien — a három régibb fajtájú hadihajó:

[1882] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám
[1883] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-05-07 / 126. szám
[1884] Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-02-15 / 46. szám
[1885] Fiume és a magyar-horvát tengerpart (Magyarország vármegyéi és városai, 1897) A magyar tengerészet / Révhivatalok
[1886] Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-04-17 / 107. szám
[1887] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-10-22 / 294. szám
[1888] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám

a Don Juan d'Austria a Kaiser Max és a Prinz Eugen, melyeket még 1875-ben bocsátottak tengerre. Ezeken a hajókon kívül még egy kis torpedó-hajóraj is részt vesz a manőverben. Az egész hajóraj parancsnoka eddigi intézkedések szerint Minutilla báró ellentengernagy, a torpedó-flotilla parancsnoka pedig Montecuccoli Polignano ellentengernagy lesz. A Wien hajó most még Kaneában 8kréta) van, de a manőverek idejére fölváltják a Kaiser Franz Josef torpedó partvédő hajóval."[1889]

Nádler Róbert kimutatta a »Budapest« páncélos hajó részére megrendelt fővárosi látóképet. A bizottság némi módosítást kíván a képen tétetni s ezért azt a művésznek visszaadják.[1890]

Pola, 1898.11.26. (A Magyarország tud. táv.) Katonai körökben beszélik, hogy mikor a német császár (II. Vilmos) ittléte alkalmával meglátogatta a Budapest és Mária Terézia hadihajókat, ezekről nagyon elismerőleg nyilatkozott. Különösen dicsérte a császár a «Budapest» hadihajót és ennek pánczélozását. Az osztrák-magyar tengerészetről is elismerőleg beszélt.[1891]

1898.12.12-én a fiumei tudósítónk táviratozza, a Budapest hadihajó 420, matrózzal és a Mária Terézia hadihajó 500 matrózzal ma a fiumei kikötőbe érkezett.[1892]

1899.
1899.02.28-án Ferenc Ferdinánd trónörökös felkereste a Pelikán, Mária Terézia és a Budapest hadihajókat Fiumében.[1893]

„Fiume, márczius 30. (Ered. táv.) Az osztrák-magyar hajóraj, mely a „Mária Terézia" és „Budapest" hadihajókból, 2 torpedó hajóból és 12 torpedó csónakból áll, ma Fiumába érkezett és keddig ott marad."[1894]

A Mária Terézia és Budapest hadihajók Minutillo báró ellentengeragy parancsnoksága alatt a fiumei kikötőbe érkeztek 1899.04.02-án. A hadihajókat két torpedó-boot és hét torpedo kísérte, melyek a Mária Terézia móló végénél helyezkedtek el. tízapály gróf fiumei kormányzó ma látogatást tett a hadihajókon.[1895]

1899.04.06-i hír: Cattaroban a Budapest hadihajó fedélzetén nagy ünnepélyt tartottak a főherceg (Ferenc Ferdinánd) tiszteletére, nagy volt a vidámság a fedélzeten és mialatt hóvihar korbácsolta a tengert, a hajón még orfeumi előadásokat is tartottak.[1896]

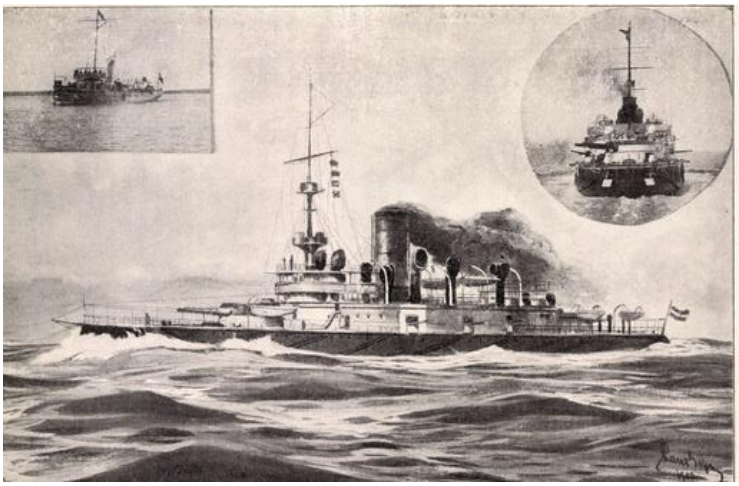
1899.08.06-hír: „— Hajószerencsétlenség Fiumében czím alatt egyik előző számunkban hírt adtunk ama négy tengerészaltiszt szerencsétlenségéről, akik a fiumei kikötőben e hónap 1-én a tengerbe vesztek. Az eset részleteiről most a következőket jelentik Fiuméból: Mikor a Budapest, Wien és Monarch hadihajókon a szerencsétlenség híre elterjedt, a legénységet azonnal mozgósították a tengerészek megmentésére, négy embert azonban már nem tudtak megmenteni. A megmenekült bárkást, Krassovich Andrást tegnap a hadihajók parancsnokai vallatóra fogták, hogy kinek a hibájából történt a katasztrófa. Krassovich a következőket vallotta: ő és vízbefúlt társa, Bacich Ernő bárkás, mindketten fiumeiek s miután állandó kenyérkeresetük nincs, szereztek egy meglehetősen rozzant bárkát s azzal a mólóval a hadihajókra szállították a kiváncsiakat. Ez a dolog elég jövedelmező volt s aznap este eléggé fáradtak voltak a napi evezés után, mikor 9 órakor a Mária Terézia-mólón kikötöttek. Egyszerre csak öt tengerész, köztük három altiszt tartott feléjük s bár a bárkások előbb szabadkoztak, később mégis beleegyeztek, hogy a tengerészeket a hadihajóra vigyék. Alig haladtak azonban 200 métert (a hadihajók még messze voltak), a csónak valami módon léket kapott s hirtelen süllyedni kezdett. A két bárkás kétségbeesetten kiáltozott a tengerészeknek, de ezekbe lévén kissé csípve, nem hederítettek rájuk. Ennek következtében

[1889] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-03-30 / 89. szám
[1890] Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-04-29 / 118. szám
[1891] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-11-27 / 330. szám
[1892] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-12-10 / 342. szám
[1893] Budapesti Napló, 4. évfolyam, 1899-03-17 / 76. szám
[1894] Pécsi Napló, 8. évfolyam, 1899-03-31 / 74. szám
[1895] Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-02 / 92. szám
[1896] Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-06 / 95. szám

a bárka velük együtt merült el s csak a bárkásnak volt annyi lélekjelenléte, hogy czipőjét és ruháját lerúgva, úszni kezdjen. A nagy izgalomtól azonban a hajótól pár méternyire elvesztette eszméletét s így többre nem emlékszik. Mikor föleszmélt, a Budapest hadihajón volt, ahol megtudta a szomorú hírt, hogy két tengerész kivételével, a többi tengerész és a bárkás a vízbe fúlt. Krassovich vallomását jegyzőkönyvbe vették. Mint utólag kiderült, mikor éjjel a Monarch reflektora fényénél a négy holttestet keresték, báró Taxis fregatt-kapitány hallotta, amint valaki messziről kiabált duito ! duito! (segítség !) Mikor azonban a gőzbárkával a közelbe ment, senkit sem látott, s minden kutatás hasztalannak bizonyult. A szerencsétlenségből kifolyólag, mely az egész városban nagy részvétet keltett, báró Minutillo ellentengernagy ma napiparancsban a legszigorúbban meghagyta a flotta tisztikarának és legénységének, hogy a szárazfölddel való közlekedésük alkalmával magánbárkákat egyáltalában nem szabad használniuk, hanem csakis a tengerészet tulajdonában lévő gőzcsónakokat, vagy a mentőcsónakokat használhatják."[1897]

„A tengerészek a két csónakossal együtt beleestek a tengerbe. Úszva akartak menekülni, de csak a matróznak és az egyik altisztnek sikerült elérnie a Budapest hadihajót, amely körülbelül ötven méternyire volt a szerencsétlenség helyétől. A három altiszt és a két csónakos belefulladt a tengerbe."[1898]

A három Monarch osztályú hajó és a Trabant romboló 1899.10.21-én elhajózott egy körútra a kelet-mediterrán térségbe, érintve Görögországot, Libanont, Törökországot és Máltát.
1899.10.22-24. Korfu, 1899.10. 25 – 02.11. Pireusz, 1899.02-07-11 Szaloniki, 1899.11.11-20-ig Smyrna és Mersine (Törökország). 1899.11.23-25–12.03. Bejrút, 1899.12.06-07 Syra (Siros – Görögország), 1899.12.07-10 Suda-öböl, 1899.12.12-16 Málta[1899], 1899.12.18-20 Gravosa, 1899.12.21-én ért vissza Polába.



SMS Trabant, SMS Budapest (nagy kép), SMS Monarch[1900]

Az 1890-es években az SMS Wien, Monarch és Budapest felkereste az olasz vizeket. A látogatást az olaszok 1910-ig sem viszonozták. Ha a két flotta a tengeren találkozott, nem köszönti egymást, amit tengerészeti körökben természetesnek találnak. [1901]

A főváros tanácsa a Budapest páncélos hajónak megküldte Budapest látképét és lobogóját. A hajó parancsnoksága most meleghangú levélben köszönte meg a főváros ajándékát.[1902]

[1897] Magyarország, 6. évfolyam, 1899-08-06 / 215. szám
[1898] Budapesti Hírlap, 19. évfolyam, 1899-08-03 / 213. szám
[1899] Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-12-17 / 302. szám
[1900] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 28. kötet (Budapest,1900)
[1901] Budapesti Hírlap, 1910. 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám
[1902] Magyarország, 6. évfolyam,)1899-01-08 / 8. szám

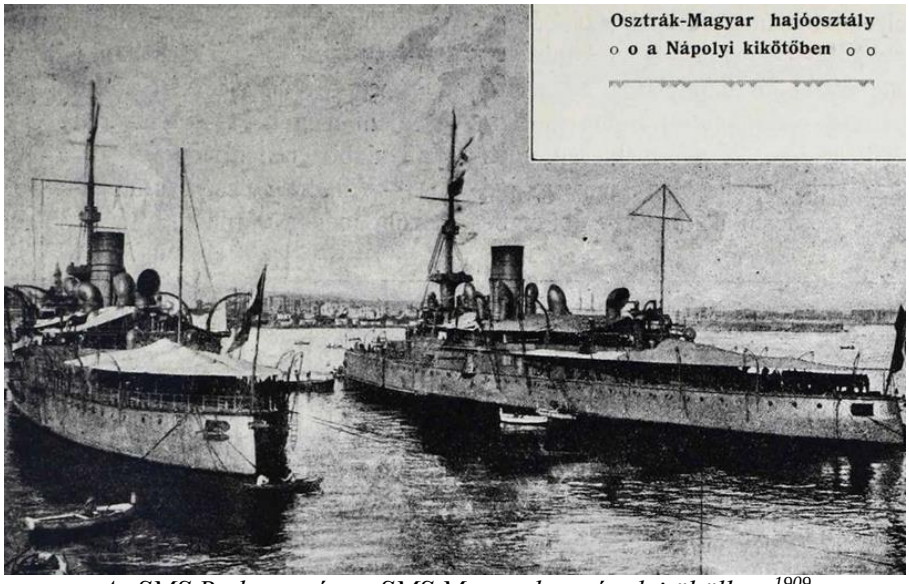
A király megvásárolta Kircher Sándor tengerészeti festő hatalmas képét. A «Budapest» hadihajó Fiume kikötője előtt, és a pólai tengerésztisztek kaszinójának ajándékozta.[1903]

1900.
Hadihajóink téli gyakorló osztálya, a Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt levő három pánczélos partvédő: Monarch, Budapest és Wien páncélosok és a Trabant torpedóhajó Máltára érkezett 1900 februárjában. Itt ekkor egy angol kötelék is tartózkodott. Máltán a kötelék negyedfélnapig volt. Szalonikiben, Smyrnában és Beirutliban szintén barátságos fogadtatásban részesültek hajóink. Meglátogatták a kis-ázsiai parton fekvő Mersinát is. „Lussinpiccolo (Mali Losinj, a mai horvátországi Losinj szigete), (1900) márc. 30. A Monarch, Budapest, Wien és Leopold hadihajókból álló hajóraj Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt tegnap ideérkezett."[1904] Fiumába érkeztek 1900.04.04-én.[1905]

1900.07.09-i hír: báró Borneburg-Lengsfeld Richárd tengerész-kadét a tengerészetbe átlépve, első éveit a Budapest hadihajón töltötte s onnan került a Zentára.[1906]

1902.
1902 februárjában, Triesztben volt, testvérhajói társaságában az ottani sztrájkok miatt. Triesztbe 1902.02.19-én futott be a Budapest.[1907]

1902.03.01-én Polából kifutott a Földközi-tenger felé az I. Sorhajóosztály kötelékében. Ekkor az SMS Wien és az SMS Monarch társaságában körutat tett Földközi-tengeren. Ekkor felkeresték Algériát, Spanyolországot, Franciaországot, Olaszországot, Korfut és Albániát.
(1902.03.02-án az isztriai Lussin-ban állt meg a rossz időjárás miatt. 1902.03.03-04 Korfu, 1902.03.08-12 Algír, 1902.03.14-19-én Cartagena, 1902.03,20-25-én (Barcelona), 1902.03.26-29-én Toulon, 1902.03.30-04.02 La Spezia, 1902.04.04-10-én Nápoly[1908], 1902.04.12-16 Taranto (Trentó – Olaszország), 1902.04.04.17-19 Zante (Jón-tenger – Görögország), 1902.04.20-24 Valona (Albánia), 1902.04.24-28 Durazzo. A kötelék 1902.04.29-én ért vissza Pólába.)



Az SMS Budapest és az SMS Monarch a nápolyi öbölben.[1909]

[1903] Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-04-14 / 103. szám
[1904] Alkotmány, 1900. 5. évfolyam, 1900-03-31 / 77. szám
[1905] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-04-03 / 92. szám
[1906] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-09 / 186. szám
[1907] Magyar Polgár, 25. évfolyam, 1902-02-19 / 41. szám
[1908] Magyar Géniusz, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám
[1909] Magyar Géniusz, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám

„Spezzia, ápr. 2. A Monarch hadihajón adott reggeli után az osztrák-magyar tisztek meghívták az olasz tiszteket a Budapest hadihajón rendezett bálra, mely alkalomra a hajót virággal gyönyörűen feldíszítették. Az osztrák-magyar hajóraj este tíz órakor elindult Nápolyba."[1910]

„Tarento, ápr. 14. A leccei praefektus, aki Ripper osztr. magyar ellentengernagy üdvözlésére ideérkezett, ma látogatást tett az ellentengernagynál a „Budapest" hadihajón."[1911]

„Hajógyakorlatos. Pólából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári hajóraj szombaton indult ki a kikötőből a nagy hadgyakorlatokra, melyek egész szeptember közepéig fognak eltartani. A nagy hadgyakorlatokon részt vesznek a «Budapest», «Monarch», «Wien» toronyhajók, a «Ferencz József» partvédő-kosczirkáló, a «Tiger», «Panther» és «Leopard* torpedó-k és czirkálók, a «Satellit» és «Planet» torpedó-vadászhajók, továbbá 16 torpedóhajó. A hajógyakorlatokat augusztus végén a király is meg fogja szemlélni, aki az eddigi terv szerint Fiumében fog hajóra szállani. A király kíséretében lesz Ferencz Ferdinánd főherczeg trónörökös is."[1912]

1902 szeptemberében Pola vizein a flotta partraszálló gyakorlatot hajtott végre, amin részt vett a Monarch hajóosztály mindhárom hajója. A sikeres partraszálló hadgyakorlatban jelentős szerepe volt az SMS Budapestnek, amely tüzével lefogta a Lissignanotól északkeletre védő üteget. A hadgyakorlatot végignézte I. Ferenc József császár és király.[1913]

1902.10.04-én Triesztben volt az SMS Babenberg vízrebocsátásánál. Az ünnepség zárásaként az S.M.S „Budapest" hajóján fogadást rendeztek, amelyre több mint ezer vendéget hívtak meg.[1914]

1902.11.04-én befutott Fiumába.[1915]

„— Téli flottagyakorlatok. A három nagy toronyhajóból és egy torpedótlotillából álló téli hajóraj, mint egy ízben említést tettünk róla, Kneiszler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alatt legközelebb megkezdi gyakorlatait az Adrián. A «Budapest» toronyhajót Bázeli Viktor sorhajókapitány, a «Wien»-t Schukies Lázár fregatakapitány és a «Habsburg»-ot Chiari A. sorhajókapitány vezeti. Egy fiumei híradás szerint, februárban vagy márcziusban egyik kisebb hadi flottánk a levantei vizekre indul."[1916]

1903.
1903.01.01-től a Nyári hajóraj tagja. Ekkor felszerelték a Monarch osztály hajóit és a Habsburg-ot egy Siemens–Braun-féle rádióállomással. Ennek hatótávolsága több mint 116 km volt.[1917]

1903-ban a Wien, Monarch, Budapest és a Magnet romboló körútra indult a Földközi-tenger keleti medencéjébe.
„Pólából táviratozzál, hogy flottánk, melynek még a múlt év november havában kellett volna cirkálómra mennie a Levantéra, a jövő héten indul csak a keleti vizekre. A cirkálóút, melyen a «Budapest» és «Wien» toronyhajók, a «Habsburg» parancsnoki hajó és a «Magnet» torpedóvadászhajó vesznek részt, három hónapig fog tartani. A flotta, melynek parancsnoka maixdorfi Kndszler Leodegar ellentengernagy lesz, ellátogat Szira, Szmirna, Rodosz és Pireuszba és végül valószínűleg horgonyt vet Hanak-Kaleszi török kikötőben, honnét a flotta tisztikara ellátogat Konstantinápolyba."[1918] Végül úgy tűnik, hogy az SMS Habsburg nem velük hajózott ki és utólag csatlakozott a hajórajhoz. Ezért lehetett az SMS Wien a zászlóshajó.

[1910] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-04-03 / 91. szám
[1911] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-04-15 / 103. szám
[1912] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-06-24 / 147. szám
[1913] Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-09-06
[1914] Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-10-11
[1915] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-11-04 / 260. szám
[1916] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-12-30 / 306. szám
[1917] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó III. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 34. évfolyam 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[1918] Alkotmány, 8. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám

Az SMS Wien a hajóraj zászlóshajója, 1903.05.13-ig. (A körút állomásai: 1903.03.30-án Teodó-ból Levant felé hajózott. 1903.03.31-04.02-ig az albániai Valona-ban voltak, 1903.04.02-07 között Korfun álltak meg. 1903.04.09-19-ig Pireusz kikötőjében voltak, 1903.04.20-án Rodoszt keresték fel. 1903.04.21-25 között a görögországi Kafelonia szigetén lévő Makris-ban voltak. 1903.04.27-29-én a szamoszi Vathy (Vathi) következett. A kötelék 1903.04.30-án Khiosz-ban kötött ki. Khiosz-ból a kötelék Szalonikibe ment, hogy képviseljék az Osztrák-Magyar Monarchiát a városban elkövetett magyarok elleni terrorcselekmény kivizsgálásánál. Szalonikiben volt 1903.05.01-06.04-ig.

1903.05.03-i hír: „A szaloniki események első hírére Ausztria-Magyarország és Olaszország elhatározta, hogy Szaloniki elé hadihajókat küld. Három magyar-osztrák hadihajó egyszerre érkezett a szaloniki kikötőbe s ma negyediknek hozzájuk csatlakozott a Budapest hadihajó is."[1919] Ezek szerint, a Budapest, egy időben külön hajózott a köteléktől.

1903.05.13-én a Budapest és a Monarch kihajózott Szalonikéből[1920], míg a Wien még ott maradt.
Egyes hírek szerint a Habsburg és a Magnet Voloba, a Budapest pedig Szíriába mentek[1921].
1903.05.15-én a Budapest megérkezett Szíriába.[1922]
Távirati jelentés szerint a Budapest hadihajó tegnap (1903.05.21-én) Kalamattába, a Habsburg és Magnet Szmirnába érkezett. A hajókon minden rendben van.[1923]
A Monarch és a Budapest 1903.05.25-én ért vissza Polába.

1903 őszén a Monarch hajóosztály egy nagy hadgyakorlaton vett részt.[1924]

1904.
1904.01.01-1904.03.21 között a dalmáciai vizeken hajózott, majd befutott Teodo-ba.
A gyakorlatozásokra kiküldött nyári hajóraj páncélosait szeptember 15-én szolgálaton kívül helyezik és leszerelik. Csupán a «Habsburg» admirális had marad felszerelésben, addig, míg a Triesztben épülő «Erzherzog Karl» nevű új toronyhajó vízrebocsátása megtörténik. Ez alkalomból ugyanis a «Habsburg» a pólai kikötő őrshajójának és az egyik tüzériskolahajónak kíséretében Triesztbe indulnak, hogy a vízrebocsátásnál jelen legyenek és az új toronyhajót felszerelésre Pólába kísérjék. Az új hajóraj csatahajóit, melyek télire is akcióban maradnak már most kijelölték. A téli hajóraj tehát a következő hajókból fog állani: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bának."[1925]
Ezek a manőverek jelezték először, hogy az Osztrák-Magyar Haditengerészetben két homogén, modern csatahajókból álló század működik.

„Nagy hadgyakorlatok a tengeren. A haditengerészet idei hadgyakorlatán jóval több hadihajó fog részt venni, mint az előző évek flotta-manőverein. A haditengerészet legutóbbi rendeletében már a gyakorló hajóraj beosztását is közzé tette. A gyakorló-flotta két nagy csatahajó-osztályból és a torpedó-flottilából fog állani. A hajórajt hajóhadunk legmodernebb hajóiból állították össze, csak a torpedó-flottila torpedónaszádjai — a kilencvenes évek végén készült két síktengert járó torpedónaszád kivételével — nem felelnek már meg a modern hadászat kívánalmainak. A nyári gyakorló-flotta parancsnokául Ripper Gyula ellentengernagyot nevezték ki, aki mellé Beisa Liviusz fregaria-kapitányt osztották be törzskari főnökül. A flotta első hajóosztálya a következő csatahajókból fog állani: a »Habsburg«-ból (parancsnok :Ziegler Luczián sorhajó-kapitány), az »Árpád«-ból (Conarde Guidó sorhajó-kapitány) és a »Babenberg«-ből (Pleskott Herman sorhajó-kapitány), a második hajóosztályba, amelyet Beck Gyula ellentengernagy vezényel, a következő csatahajókat osztották be: a »Monarch"-ot (parancsnoka: Lukics

[1919] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-05-03 / 120. szám
[1920] Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-05-15 / 417. szám
[1921] Magyar Polgár, 26. évfolyam, 1903-05-16 / 110. szám
Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-05-15 / 417. szám
[1922] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-05-16 / 133. szám
[1923] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-05-23 / 140. szám
[1924] Magyarság, 4. évfolyam, 1903-08-30 / 200. szám
[1925] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám

Lázár sorhajó-kapitány), a »Wien«-t (Sobieczky Adolf fregattakapitány), a »Budapest«-et (Predanovics Dusán fregatta-kapitány). A torpedó-flottila parancsnokává Mauler Józsefet nevezték ki. A flottilához osztották be a »Zenta« torpedó-czirkálót, a »Satellit-t, a »Meteor« és a »Komet« torpedóhajókat, két síktengert járó és több elsőosztályú torpedó-naszádot. A nyári gyakorló-hajóraj június 15-én lép szolgálatba, azután megkezdi gyakorlatát az Adrián. A flotta három hónapig marad szolgálatban."[1926]

„(Tengeri hadgyakorlatok Fiume előtt.) A fiumei közönségnek érdekes látványosságban volt része tegnap. Ugyanis tengerészetünk Fiume előtt tartotta flottagyakorlatait. Az osztrák-magyar hajóhad második hajóhadosztálya, mely a Monarch Wien, Budapest hadihajókból és öt torpedónaszádból áll, a fiumei kikötőt védelmezte Beck ellentengernagy parancsnoksága alatt az első hajóhadosztály ellen. Ezt az osztályt, mely a Habsburg, Babenberg, Árpád hajókból és öt naszádból áll, Ripper ellentengernagy vezette. A gyakorlatot a mólókról nagyszámú közönség nézte végig. Eredményéről távirati jelentés ment Bécsbe a hadügyminisztériumba."[1927]

1904.09.20-i hír: Az éves hadgyakorlatok után, az SMS Monarch osztályt leszerelték és tartalékba kerültek.[1928]

1905.
„Mint Pólából írják 1905.06.22-én: „A kiegészített nyári hajóraj már megkezdte a szolgálatot Pólában s a következő három hónapban a nyári manővereken fog gyakorlatozni. A hajóraj parancsnoka Ripper Gyula ellentengernagy, vezérkari főnöke Racsics Antal fregattakapitány. Az első hadosztályban vannak a „Habsburg", „Árpád" és „Babenberg" hadihajók, a második hadosztályt, melynek parancsnoka Siemuszova - Pietrinzki ellentengernagy, vezérkari főnöke László Elemér korvettakapitány, a „Monarch", „Wien" és „Budapest" hadihajók alkotják. A torpedó flottila a „Szigetvár", „Zenta", „Satellit" és „Komet" hajókból s tizenegy torpedónaszádból áll. A torpedó-flottila parancsnoka Couarde Guidó ellentengernagy, vezérkari főnöke Raisz Ervin sorhajóhadnagy. A hadi flotta a legközelebbi napokban Fiumába érkezik és onnan megy gyakorlatra az isztrai és a dalmát partok mentére."[1929]

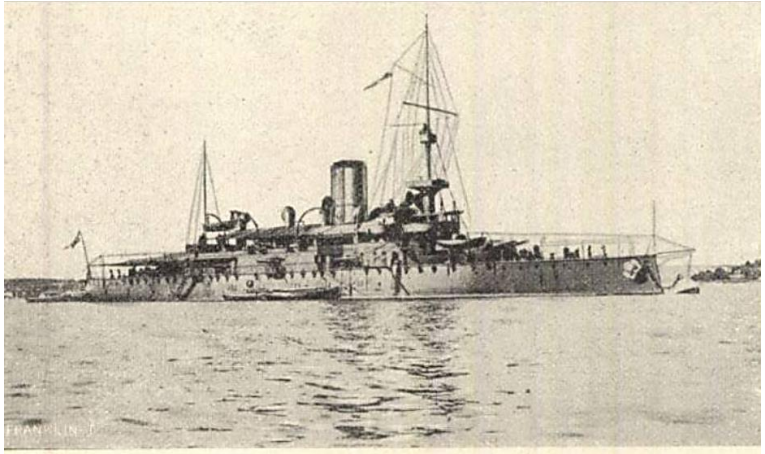
„A haditengerészet vezetősége elrendelte továbbá a Monarch, Budapest, Zenta és a Meteor hadihajóknak és tizennégy torpedónaszádnak leszerelését. Szolgálatba helyezik és a hajórajhoz osztják be a Huszár torpedózót, a Kaimann, Harpie, Gaulder és a Reicher torpedónaszádokat. A Huszár parancsnokává Baisp Ervin sorhajóhadnagyot, a torpedónaszádok parancsnokává. Prenschen Ferenc báró, Gottstein Tivadar, Láng Vilmos és Millinkovics Milán lovag sorhajóhadnagyokat nevezték ki. Szolgálatba helyezik még a Szamos, Kőrös, Lajta és a Maros dunai monitorokat és az a őt járó naszádot."[1930]

1906.
A tartalékflotta a Monarch, Wien és Budapest toronyhajókból fog állani és parancsnoka Hans ellentengernagy lesz.[1931]

„TARTALÉKHAJÓRAJ AZ ADRIÁN. Pólából jelentették nemrég, hogy a magyarosztrák haditengerészet az olaszok példája után indulva, tartalék-hajórajt állított szolgálatba. A «Budapest», «Wien» és «Monarch» nevű hajókat szerelték fel és ezen partvédő hajókból áll majd az a kis flotilla, amely idővel tán «adriai hajóhaddá» nő és ezen néven félelmetes vetélytársa lehet a nem sokkal félelmetesebb olasz flottának. Haditengerészetünk eddig, az egyes kikötők állomáshajóin és az iskolahajókon kívül, a téli és nyári tengeri gyakorlatok számára helyezett hadi készenlétbe egy-egy hajórajt. Ezek az úgynevezett «eskadrák», ha elvégezték kitűzött hadgyakorlataikat, bevonultak a pólai kikötőbe, ahol hajóikat annak rendje-módja szerint leszerelték, a legénységet kihajózták és csak annyi embert hagytak meg rajtuk, amennyi a tisztítás és gondozás munkájára szükséges. Ezen két flottához

[1926] Ország-Világ, 25. évfolyam, 1904-05-29 / 22. szám
[1927] Hazánk, 11. évfolyam, 1904-09-11 / 216. szám
[1928] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1904-09-20
[1929] Somogyi Hirlap, 2. évfolyam, 1905-06-22 / 141. szám
[1930] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-08-30 / 239. szám
[1931] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-12-19 / 350. szám

csatlakozik most tartalékhajórajként egy harmadik, amely egész bizonyosan annak köszöni megszületését, hogy az elmúlt évben az olaszok szintén megszaporították hadi készenlétben levő hajóikat egy kis tartalék-flottával. Mert hiába, ha szeretjük is a szövetségeinket és jóbarátságot tartunk is vele, azért szorongó féltékenységgel ügyelünk rá, hogy az Adrián valahogy nagyobb hatalomra ne tegyen szert nálunknál.



«BUDAPEST.» [1932]

Különösen, amióta tapasztalhattuk, hogy még kémkedni se rest, hogy hadi titkainkat kikutassa, fokozatosan kell igyekeznünk, hogy hadereje se legyen nagyobb a miénknél. Hiszen emlékezetünkben van még az az éjjeli látogatás, melyet tavaly tett néhány olasz torpedóhajó Pólában és az a jobb ügyhöz méltó buzgóság, amellyel mindkét állam diplomatái a béke érdekében letagadták ezt a nem egészen etikettszerű kémlelő látogatást. A pólai állomáshajó őrtisztje fáradtan, álmosan rótta végig, ki tudja hányadszor, a «Tegethoff» fedélzetét. Közel járt az idő éjfélhez, és ő számította már a perczeket, melyek a leváltástól elválasztják. Egyszerre felhangzik a hajó orrán őrt álló matróz kiáltása: a tiszt felnyitja álmos szemeit, csodálkozva kutatja a kikötő bejáratát, és íme igaza van a matróznak: megjöttek az eskadra torpedóhajói. Ez egy kicsit furcsa ugyan, mert még csak nagyon rövid ideje, hogy gyakorlatra mentek, aztán szokatlan is, hogy így váratlanul, jelentés nélkül toppanjanak be, de hát még sincs másként, megérkeztek. Intézkedni kell hát, hogy az állomáshajó lámpásai viszonozzák majd a torpedónaszádok jelzését, mert azok már nagyon közel járnak és minden perczben várható, hogy az árboczaikra húzott színes lámpák játékával üdvözlik a kikötő hajóját. Egy altiszt oda siet a villanyos jelzőkészülékhez, bekapcsolja az áramot és feszült figyelemmel várja, jeleznek-e már az érkező hajók, hogy a villamos billentyűk segítségével megszólaltassa válaszul az őrhajó árboczának sokszínű lámpását. De hiába várja. A torpedónaszád orrán levő világosság közelebb és közelebb jön, egyenest az állomáshajónak tart, de a szokásos jelzésnek se híre se hamva. «Bizonyosan baj van a lámpákkal gondolja a tiszt magában. — Majd lesz ezért ne mulass, okvetlenül feljelenteni, mert az már mégse járja, hogy csak úgy ellenség módjára, titokban besomfordáljon a kikötőbe. Milyen bajba hozhatja az embert a hanyagságával! Nekem most olybá kellene vennem, mintha ellenség jönne és lövetnem kéne rá, de csak nem lövethetek a tulajdon eskádránkra!» Ilyenfajta tépelődések közepette egyszerre még nagyobb meglepetés éri az őrtálló tisztet. Az első naszád, amely eddig, folyton közeledve, a hajónak tartott, elhagyja ezt az irányt és kényelmes nagy ívet írva le, megfordul. A többi torpedónaszád követi. Néhány percz múlva az utolsó hajó lámpájának mindinkább halványuló fénye mutatja, hogy a naszádok ugyanazon a vonalon távoznak a kikötőből, amelyen bejöttek. A tiszt néhány pillanatig tanácstalanul áll a fedélzeten, aztán lesiet a parancsnokhoz, hogy jelentést tegyen a történtekről. Hosszas tanácskozás után abban állapodtak meg, hogy a kikötő tengernagyi hivatalánál másnap be kell jelenteni a torpedónaszádok szabályellenes viselkedését, Ez meg is történt. Vizsgálatot indítottak rögtön, hogy vájjon ki lehetett a hibás. De mekkora volt a csodálkozása valamennyiüknek, mikor mindjárt a vizsgálat elején az derült ki, hogy az eskádra összes hajói abban a bizonyos időben messze délen jártak az Adriában! Az állomáshajó őrei pedig mind azt vallották, hogy okvetlenül torpedónaszádok voltak az

[1932] Vasárnapi Ujság – 1906-01-28 / 4. szám / Tartalék-hajóraj az Adrián (képekkel) 58. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

éjjeli látogatás szereplői, ők a sötétségben is egész jól látták a hajók körvonalait és tudják, hogy azok nem voltak se halászbárkák, se kereskedőhajók. Hát akkor ugyan kik lehettek? Bizony csak nem lehetett máskép, mint hogy a mi kedves szomszédjaink, az olaszok jöttek el egy kis éjjeli kémszemlére. Igaz, hogy Olaszország szövetségesünk, de azért mégse szokás idegen állam hadikikötőjét, se szó, se beszéd, éjnek idején meglátogatni. Legalább eddig nem volt szokásban. De most az egyszer mégis megtörtént és a mi haditengerészetünk erről az elvitázhatatlan tényről bizonyosan értesítette is a külügyi hivatalt. Legalább erre kell következtetnünk, mert a mi diplomatáink erélyesen és körültekintően intézkedtek ebben a dologban: letagadtak mindent, így aztán mégis megvolt a harmónia. Beszélik különben, hogy a tökéletesebb harmónia kedvéért a mi tengerészeink is viszonozták az olaszok látogatását. Egy csendes éjszakán átrándultak a velenczei kikötőbe, és így visszafizették olasz bajtársaiknak a barátságos kölcsönt. Ez a kis történet azért jutott eszünkbe, mert a tartalék-hajóraj szolgálatba helyezése szintén csak válasz az olaszok hasonló intézkedésére. A három hajó, mely egy ellentengernagy parancsnoksága alatt gyakorlatra vonul, teljesen azonos típus. Az 1895. és 1896. évben készültek el és főleg a partvédelem czéljaira használhatók. Súlyuk egyenként 5550 tonna és egy-egy hajó gépe 8900 lóerőt képes kifejteni. Átlag 17"B tengeri mérföldet tesznek meg óránként, pánczéllemezzel vannak fedve és mindenik közülök 29 különböző kaliberű ágyúval van fölszerelve. A magyar-osztrák hadihajók között már a nagy csatahajók közé tartoznak. Az egyik közülük, a «Budapest», már nevéért is közelebbről érdekel bennünket, 1896-ban készült és a millenium hatása alatt kapta nevét. A mi fővárosunkról volna elnevezve, de csak «Budapest»-nek hívják odalenn Pólában. És ez a név találóbb is, mert magyar szót bizony alig hallani rajta; még a magyar fiúk is németesen ejtik a nevét és nagyot nézne akármelyik tiszt, ha valaki jelentés közben «Budapest»-nek mondaná. Egyik képünk magyar önkéntesek csoportját mutatja a «Budapest» fedélzetén. A tartalék-hajóraj másik hajója, talán a paritás kedvéért, a «Wien» és e kettőhöz harmadiknak a «Monarch» csatlakozik."
1906.07.21-i hír szerint a Budapest is részt vett a Lissai csata emlékére tartott flottafelvonulásion.[1933]

1906.09.12-15 között kétéltű tengeri hadgyakorlaton vett részt a 2. Hajóraj, Gravosa közelében.
az 1906 szeptemberi hadgyakorlat, amelyen részt vettek a Wien és testvérhajói Ferenc Ferdinánd tengernagy, főherceg flottaszemléjével zárult, a Sipan melletti Kolocepski (Calamotta)-csatornában.
„A tengeri erő hét csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt- Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van."[1934]

1907.
1907 májusában részt vett testvérhajóival együtt a tengeri hadgyakorlaton. A flottagyakorlaton a Károly herceg, Frigyes herceg, Monarch, Babenberg, Bécs és Budapest páncélos csatahajók, Szent György, Aspern, Károly császár, Zenta és Szigetvár páncélos cirkálók, Mágnes, Darabont, Villám, Streiter, Ulánus és Wildfang torpedóhajók, tizenkét torpedónaszád és két szállítóhajó — a Pelikán és Basilisk — vesznek részt. Az év további részében lesz lövőgyakorlat, torpedó-gyakorlat, robbantó-gyakorlat; különös súlyt vetnek ez idén a dróttalan táviratozás kipróbálására s azonfelül több fontos technikai újítással is kísérleteznek. A gyakorlat szeptember tizenötödikéig tart, s akkor a hajóraj egy részét ismét leszerelik.[1935]

„Fiuméból jelentik, hogy a pólai kikötői parancsnokság a minap arról értesítette a fiumei rendőrséget, hogy egy Cosulich Ezio nevű tengerészkatona, aki a „Budapest" hadihajón szolgált, megszökött és Fiumába menekült."[1936]

1908.
„Súlyos baleset történt pólai jelentés szerint a „Budapest" hadihajón. Nehéz hengert akartak daruval a magasba emelni, de még mielőtt a földről a levegőbe emelkedett volna a henger, csúszott egyet és maga

[1933] Sport und Salon, Juli-Dezember 1906-07-21
[1934] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[1935] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-08 / 109. szám
[1936] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-10-05 / 237. szám

alá temette Latin-Longhin Mihály előmunkást, ki egyik legképzettebb szakembere a pólai arzenálnak. Az előmunkás haldokolt, amikor a kórházba vitték."[1937]

„Az államok tengeri hadereje. Huszonöt államnak van hadi tengerészete, a legnagyobb Nagybritanniának, legkisebb Belgiumnak, Magyarország és Ausztria, a melynek közös hadi tengerészete van, tengeri erő dolgában a nyolcadik helyen van az államok között. Nagybritanniának 46 elsőosztályú, s 20 másodosztályú csatahajója van; partvédő hajónak száma 7, páncélos cirkálóinak száma 37; a többi angol hadihajó a következő: Elsőosztályú vértezett cirkálóhajó 30, egyéb cirkálóhajó 119, tengeri ágyúnaszád 98, folyami ágyúnaszád 18, torpedóromboló 104, torpedóhajó 290, szállító, kórházi stbi hajó 386, kisegítő hajó 70, iskolahajó 30. Az angol tengerésztisztek száma 6756, a tengerészeké 96.492. Franciaország a második tengeri nagyhatalom; hadiereje a következő: 22 elsőosztályú és 19 másod- és harmadosztályú csatahajó, 8 partvédő, 19 páncélos cirkáló, 37 elsőosztályú és 14 egyéb vértezett cirkálóhajó, 38 tengeri és 30 folyami ágyúnaszád, 41 torpedóromboló és 329 törpejóhajó, 219 szállító és kórházi, 27 kisegítő és 11 iskolahajó, a francia tengerésztisztek száma 3590, a francia tengerészeké 32.193. A harmadik tengeri nagyhatalom: az északamerikai Egyesült Államok, mely flottáját rohamosan fejleszti; hajói a következők: 28 elsőosztályú s 1 másodosztályú csatahajó, 22 partvédő, 12 páncélos cirkáló, 22 elsőosztályú és 16 egyéb vértezett cirkáló, 11 tengeri és 31 folyami ágyúnaszád, 16 torpedóromboló és 41 torpedóhajó, 103 szállító és kórházi hajó 13 kisegítő és 5 iskolahajó, öszszesen 2237 tiszttel és 32.211 tengerészszel. Németország hadi flottája a következő: 18 elsőosztályú és 11 másodosztályú csatahajó, 6 partvédő, 12 páncéloscirkáló, 19 első és 17 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 30 tengeri és 12 folyami ágyúnaszád, 43 torpedóromboló és 86 torpedóhajó, 146 szállító és kórházhajó, 22 kisegítő- és 17 iskolahajó, összesen 2719 tiszttel és 33.820 tengerészszel. Japán az ötödik tengeri nagyhatalom, a következő haderővel: 18 első és 8 másodosztályú csatahajó, 13 partvédő, 13 páncélos cirkáló, 29 első és 38 másodosztályú vértezett cirkáló, 23 tengeri és 18 folyami ágyúnaszád, 43 torpedóromboló és 87 torpedóhajó, 99 szállító- és kórházi, 63 kisegítő és 7 iskolahajó, összesen 2869 tiszttel és 30.490 tengerészszel. Olaszország tengeri hadiereje a következő: 9 első és 11 másodosztályú csatahajója, 4 partvédő, 7 páncélos cirkáló, 11 első és 22 másodosztályú vértezett cirkáló, 19 tengeri és 3 folyami ágyúnaszád, 19 torpedó-romboló és 141 torpedó-hajó, 87 szállító- és kórházi, 9 kisegítő és 4 iskolahajó, 1510 tiszttel és 23.800 tengerészszel. Az olaszok tengeri hadiereje sokkal nagyobb, mint a magyarosztrák flotta. Oroszország tengeri hadi ereje (a háború után) a következő : van neki 8 első és 11 másodosztályú csatahajója, 12 partvédő hajója, 3 páncélos cirkálóhajója, 6 első- és 22 másodosztályú vértezett cirkálóhajója, 10 tengeri és 11 folyami ágyúnaszádja, 68 torpedórombolója és 192 torpedóhajója, 67 szállító- és kórházi-, 69 kisegítő és 10 iskolahajója; tengerésztisztjeinek száma 2600, tengerészeié 50.000. Magyarország és Ausztria együttes hadiflottája a következő elemekből áll: 1 első és 15 másodosztályú csatahajó, 7 partvédő, 3 páncélos cirkáló, 4 első- és 12 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 15 tengeri és 4 folyami ágyúnaszád, 3 torpedóromboló, 80 torpedóhajó, 27 szállító és kórházi hajó és 3 iskolahajó, összesen 868 tiszttel és 11.000 tengerészszel. Utánunk következik tengeri hadierő dolgában, mint 9-ik tengeri hatalmasság. Csile (Chile) van 2 első és 2 másodosztályú csatahajója, 1 partvédője, 3 páncélosa, 2 első és 2 másodosztályú vértezett cirkálóhajója, 2 tengeri ágyúnaszádja, 1 torpedópusztítója és 18 torpedóhajója, 26 szállító és kórházi hajója és 2 iskolahajója, összesen 660 tiszttel és 7200 tengerészszel. Törökország a tizedik helyen áll a következő haderővel 12 másodosztályú csatahajó, 1 partvédő, 6 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 1 ágyúnaszád, 4 torpedóromboló és 27 torpedóhajó, s 21 szállító és kórházi hajó, összesen 690 tiszttel és 20.000 tengerészszel. Görögországnak 4 másodosztályú csatahajója, 1 első- és 5 másodosztályú vértezett cirkálóhajója, 12 ágyúnaszádja, 2 torpedó-rombolója és 44 torpedóhajója, 15 szállító és kórházi és 1 iskolahajója van, összesen 585 tiszttel és 6870 tengerészszel. Dániának 10 másodosztályú csatahajója, elsőosztályú 4 vértezett cirkálója, 8 ágyúnaszádja, 1 torpedórombolója és 30 torpedóhajója, 48 szállító és kórházi s 4 iskolahajója van, összesen 361 tiszttel és 6426 tengerészszel. Svédország hadi flottája a következő: 1 első és 7 másodosztályú csatahajó, 2 páncéloshajó, 1 első és 3 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 9 tengeri és 8 folyami ágyúnaszád, 2 torpedóromboló, 31 torpedóhajó, 27 szállító és kórházi és 3 iskolahajó. Összesen 640 tiszttel és 7612 tengerészszel. Hollandia: 8 másodosztályú csatahajó, 15 partvédő, 9 első és 5 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 34

[1937] Népszava, 36. évfolyam, 1908-11-21 / 278. szám

tengeri és 44 folyami ágyúnaszád, 92 torpedóhajó, 11 szállító és kórházi és három iskolahajó, összesen 830 tiszttel és 25.000 tengerészszel."[1938]

1909.
Ekkor döbbent rá a Monarchia hadvezetése arra, hogy az SMS Monarch osztály három hajójával, egyszerre tudna végezni egy modern dreadnought.[1939] Az első világháború alatt, a török flottában harcoló német csatacirkáló a Geoben valóban volt, hogy egyszerre 4 orosz sorhajóval vette fel a harcot.

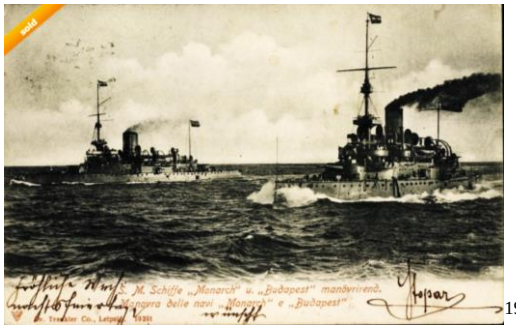
1911.
1911.05.28-i hír: „Pólóból táviratoztak nekünk. A Budapest hadihajón Burda tengerészaltiszt a büntetéstől való félelmében szolgálati fegyverével agyonlőtte magát."[1940]
Ekkor a Monarch osztályt elavultnak tartják.[1941]

1913.
1913 elején a második balkáni háború kitörésekor a Monarch osztályból megalakították a 4. csatahajó divíziót.

1913.01.16-i hír: A „Budapest" magyar parancsnoka. Úgy értesülünk, hogy Horthy Miklós fregattkapitány aki szárnysegédi teendőket végzett ő felsége mellett, elhagyja ezen állását és a „Budapest" hadihajó parancsnokává lép elő."[1942]

1914.
1914.01.29: „Fiumából jelentik: A Kvarnerón ma délután óta heves bóra dühöng. A Budapest hadihajó, mely reggel gyenge sirokkóban a tengerészeti akadémia hallgatóival gyakorlatra indult, délután nem jöhetett vissza a kikötőbe, hanem kénytelen volt a nyílt tengeren horgonyt vetni"[1943]

1914. augusztusában Polából Cattaróba helyezték, hogy lője a Lovcsent.



1944

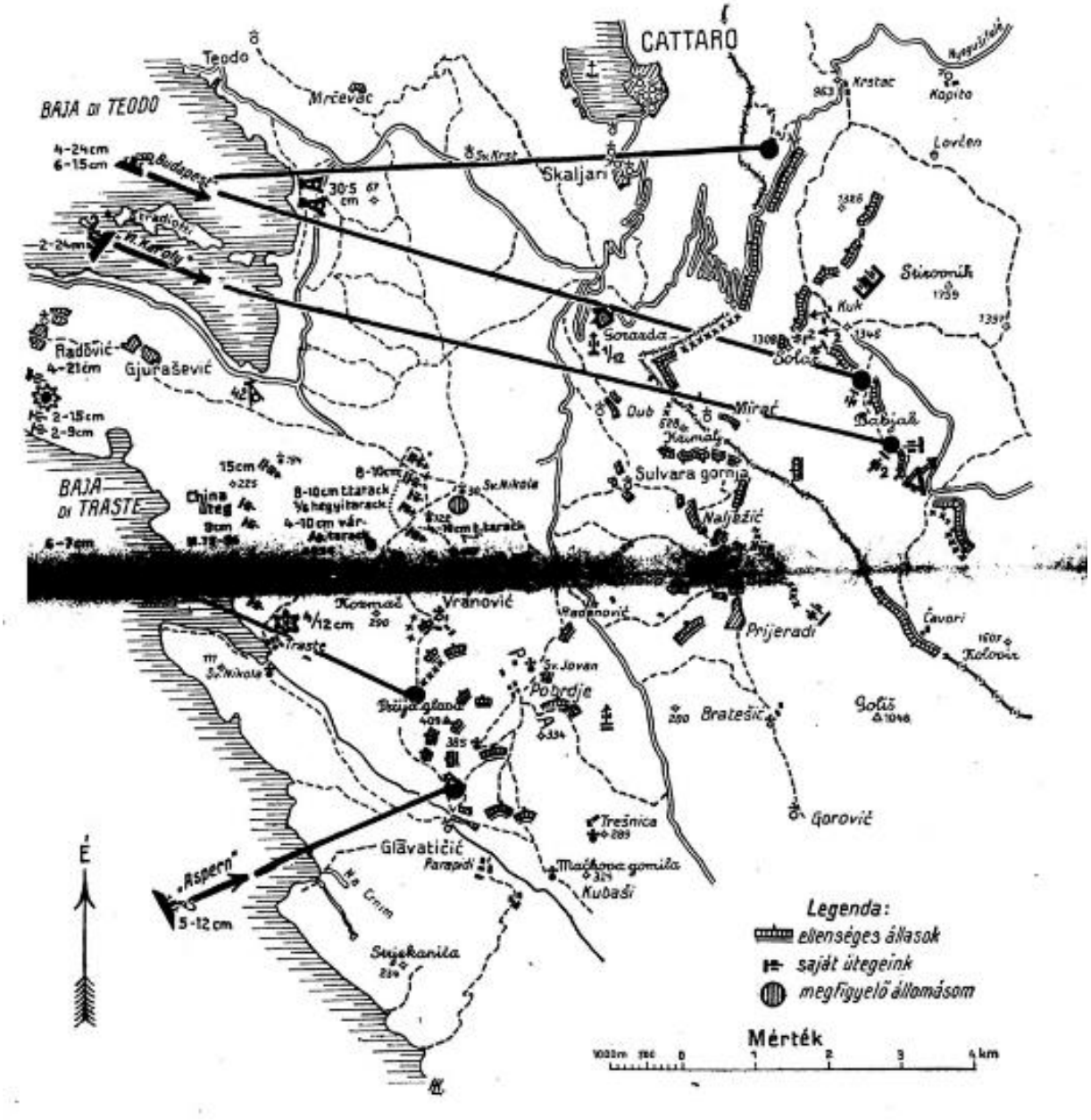
1945

Az SMS Monarch és az SMS Budapest 1914-ben.

A Vörös Kereszt részére, a Budapest hadihajó személyzete 153 korona 50 fillér-t adományozott.[1946]

1915.
1915.12.28–29-én a Budapest támogatta az Osztrák-Magyar Haditengerészet Durazzót támadó cirkálóit és rombolóit, de tényleges tűzcsapás vezetése nélkül tért vissza a kikötőbe.

[1938] Kincses Kalendáriom, 1908
[1939] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1909-09-16
[1940] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-05-28 / 125. szám
[1941] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1911-02-02
[1942] Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-01-16 / 14. szám
[1943] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-29 / 25. szám
[1944] https://www.akpool.co.uk/postcards/30019645-postcard-sterreichische-kriegsschiffe-sms-monarch-sms-budapest-linienschiffe-trenkler-19291
[1945] https://one.bid/en/postcards-1914-sms-budapest-es-sms-monarch-az-osztrak-magyar-haditengereszet-monarch-osztalyu-partvedo-csatahajok-k-u-k/2217974#img-1
[1946] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-10-20 / 261. szám



A Lovcsen körüli állások.[1947]

Ezek az öreg hajók (Monarch osztály) semminemű nyílt tengeri harczra alkalmasak nem voltak, de hogy ágyúikat mégis felhasználják, a tengerész-vezetőség mint úszó ütegeket alkalmazta a bocchékban. Mint ilyenek teljes értékűek voltak. Ha tehát bármikor is arról esne szó valahol, hogy ezek a hajók a Boeche di Cattaroban rosszul lettek, akkor kérem őket védelembe venni, mert egyáltalán csoda, hogy akadt tiszt, aki ilyen ágyúkkal lőni mert és velük szép eredményt is ért el. Csupán a három legnagyobb nehézségre óhajtok rámutatni, amelyek ezeknél az ágyúknál és használatuknál felmerült. Először is az ágyúk kikopása folytán a hiányos szabatosság, másodszor az irányzási nehézségek és harmadszor a hiányos megfigyelés. Tudvalevő, hogy bármely nehéz hajóágyú szabatossága, vagyis élettartama körülbelül 100 lövés után megszűnik. Ilyenkor a bélcsövet (Seelenroht) ki szokták cserélni, ami után az ágyú újból használható. Ezeknél a típusoknál azonban a csere nem történt meg, mert a tengerész-vezetőség megállapította, hogy az ágyúk irányzókészülékeit már úgyis annyira elhasználták (a főiskolának álltak

[1947] Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914–1918.) 126. p.

huzamosabb ideig rendelkezésére), hogy tökéletes szabatosságot velők elérni nem lehet és így a tartalékcsöveket inkább a tengerparton építették be állásokba. Az ágyúk annyira kikoptak, hogy a beléjük helyezett gránátot a csőnek szinte egyharmadáig kellett előretolni, hogy szabályosan beleszoruljon abba. Ezáltal a töltés és a gránát között néha egy méternél is nagyobb üres tér keletkezett, aminek következménye az volt, hogy a lőpor robbanásszerűen hatott és így a lövőtávolság ugyanazon beállítás mellett nagy eltéréseket mutatott. Ennek következtében nem egyszer előfordult, hogy a gránát a cső torkolatának elhagyása után már felrobbant és a saját hajónk fedélzetét gránátszilánkok tűzdelték teli. Ha pedig a gránátot nem tolták előre addig, amíg a csőbe beleszorult, hanem szabályszerűen a töltény kupakjával érintkezett, akkor a gránát körül a robbanáskor keletkezett gáz oly nagy mennyiségben tódult ki, hogy a lövőtávolság tetemesen csökkent. Ezt a hiányt azzal igyekeztek csökkenteni, hogy a vezető- karikára egy pót-vezetőkarikát húztak. Ennek a révén a gránátot ugyan szabályosan tolhatták be, úgyhogy az a töltéssel is érintkezett, de a bajon mégsem segíthettek, mert a lövedék forgása következtében ez a pót-vezetőkarika vagy már a csőben, vagy később levált és a lövőtávolság még pontatlanabbá lett. A második nagy nehézségre azért kívánom különösen felhívni a figyelmet, mivel annak leküzdése rendkívüli módon történt. A tengeri hajók laposan lövő ágyúi ugyanis már mint ilyenek sem emelhetők nagyon magasra és különben is csak a torkolatszíntben fekvő czélok lövetésére készülnek, tehát a terepszög beállítására nincsenek berendezve. A hajóknak kiutalt czélok a Loucen elleni vállalkozásnál ugyan körülbelül mind csak 8 km-re feküdtek, tehát a csövek maximális emelési lehetőségét még nem érték el a távolság beállításánál, de a megmaradt emelőszög azonban nem volt elég ahhoz, hogy a szükséges terepszöget megkapjuk, mert a czélok többnyire 1000 m-nél magasabban feküdtek. Hogy a szükséges emelőszöget tehát mégis létrehozzuk, kénytelenek voltunk az egész hajót oldalvást dönteni. A hajóknak ez a döntése nem a háború okozta szükség következménye volt, mert 1908-ban és 1912 13-ban már foglalkoztak ezzel a gondolattal, sőt meg is próbálták. Végrehajtása az úgynevezett «Trimm» készülékkel történt, amellyel minden nagyobb hadihajót felszereltek. A készülék a hajó két oldalán beépített tankokból áll, amelyek külön-külön szelepek segítségével a tenger vizével megtölthetők és így arra szolgálnak, hogy a hajók egyensúlyba legyenek hozhatók, ha a hajó akár azért, mert például a szén-tankokból egyenlőtlenül szedték ki a szenet, akár azért, mert valamely részébe víz tört be és így féloldalra billent volna. Az egyensúlyba hozás azért szükséges, mert a ferdén fekvő hajó csavarja nem dolgozik előnyösen és így a hajó sebességéből veszít. A lövőirány ellenkező oldalán lévő Trimm-tankokból tehát annyit töltöttünk meg, amennyi szükségesnek mutatkozott. - A Trimm, Trimmung (a hajó merülésének úszó helyzetének) változása a hajóra vett rakomány (mozgatható súlyok eltolása stb.) következtében.- Hogy ez az irányzás a modern tüzérség felfogásának egyáltalán nem felelt meg, azt hiszem, mindenki belátja. És ha még megjegyzem, hogy a billenőszög megállapítására csak a klinométert, ezt az egyszerű ingát használtuk, amely csupán fokokra van osztva és arra való, hogy rossz időben a hajó ingását mutassa, azt hiszem, kellőképen megvilágítottam kezdetleges segítőeszközeinket. A harmadik nehézség, amely felmerült, a hiányos megfigyelés volt, vagy jobban mondva: a megfigyelőnek hiányos összeköttetése a hajóval. Az eszményi összeköttetés a radio lett volna, de ilyen hordozható állomásokkal akkor még nem rendelkeztünk. A tengeren, ahol nagy czélok vannak és a megfigyelés is könnyű, elégséges, ha a megfigyelő az árboczkosárban van, de a Lovcen-ütegek leküzdéséhez a szárazon és oldalt elhelyezett megfigyelő vált szükségessé. Ezt a nehéz szerepet én töltöttem be ! Hogyan is létesítettem az összeköttetést? Úgy hogy a figyelőállomástól a tengerpartig rendes tábori telefonvezetéket létesítettem. Innen a legegyszerűbb lett volna kábelt vezetni a hajóig. De ez lehetetlen volt, mivel a hajók tüzérségi okok miatt a Lovcen-ütegek lövőtávolságán belül állottak s így a háromnapos harcz alatt helyüket ismételten meg kellett változtatniok, így nem maradt más hátra, mint a parti állomásról zászlóval adott Morse-jelek segítségével a megfigyelések eredményét továbbítani. Hogy mennyire megbízhatatlan volt ez az összeköttetés, azt csak azok tudják, akik már tapasztalták, hogy az ily módon továbbított jelentések mennyire hézagosak szoktak lenni, — hát még ha hozzáfűzöm, hogy a telefonvezetéket a szárazon egy töltésen vezették végig, ahol talán X—10 más telefonvezetékkel együtt az út korlátfájához kötötték. Még nehezebb volt az összeköttetést fenntartani a nyílt tenger felől lövő hajókkal. Pedig ezek még jobban rászorultak a megfigyelések eredményeire, minthogy a búvárhajók esetleges támadásai miatt nem vethettek horgonyt, hanem a part mentén ide-oda czirkálva lőttek és gyakran a czélokat nem is láthatták. Mivel pedig oly irányzókészüléket, amelynek segítségével a mozgó hajóról közvetetlen lőni lehetne, még a nagy háború által oly magas fokra jutott haditechnika sem tudott még a mai napig előállítani, a hajók tüzérsége teljesen a megfigyelőre volt utalva. Ezek megfigyelői a Traste nevű

erődműben voltak és megfigyeléseiket szintén zászlók segítségével adott Morse-jelekkel közölték hajóikkal, ami elég veszéllyel járt, mert a harcz kezdetén tüzérségi és czélzott gyalogsági tűzben álltak, amelyet a zászlók lengetése által még jobban magukra vontak. A tűz irányítására a hajók az egész tüzérség főparancsnokától, Portenschlag ezredestől kapták az utasításokat, aki a Magas Vermacon volt a tüzérségi középpontban. A kívánt tüzérségi támogatást a csapatok innen kérték telefonon, a parancsok pedig innen mentek ki ugyancsak telefonon Klinci-be, a nagy radio-állomáshoz, amely rejtjelesen adta őket tovább az egyes hajóknak. Mindenki elképzelheti, hogy amíg a parancsok ezt a hosszú utat megtették, mily nagy idő telt el és hogy előfordult, hogy mire a kívánt tűzzel való támogatás megjött, már gyakran nem is volt kívánatos…… Végre január elejére befejeződött a felvonulás és kiadták a támadásra vonatkozó parancsokat. Az elegyes csoport parancsnoka Lorsich Béla altábornagy volt, aki alá a Schiess és Streith vezette hegyi gyalogdandárok tartoztak. Az egész tüzérség fölött Portenschlag ezredes rendelkezett, amely állott: 4 hegyi ütegből, Wurmb százados 5 üteges mozgó csoportjából, továbbá Vermac, Gorazda, Traste, Grabovac és Radisevic erődművek ágyúiból,
4 drb. 30 1/2 cm-esből, 2 drb. 42 cm-esből és végül a hajók közül a Budapest 4 drb. 24 cm-es és 6 drb. 15 cm-es, I. Károly 2 drb. 24 cm-es és 8 drb. 15 cm-es, az Aspem (az elsülyedt «Zenta» testvérhajója) 5 drb. 12 cm-es és a Huszár 6 drb. 7 cm-es ágyúiból. A belső Rocceban pedig állott a Kaiser Franz Josef, a Csingtauban elsüllyedt Kaiserin Elisabeth testvérhajója, amelynek 8 drb. 15 cm-essel a Krivosije felöl előnyomuló csapatokat kellett támogatnia. A tüzérség 6-án és 7-én vonult állásba és lassan belőtte magát. A Wurmb-csoport régi 99. M, 10 cm és 15 cm nehézkes tarackjait kis lövőtávolságunk miatt az előőrsök vonalába építették be, hogy az előnyomulásnál ne legyenek kénytelenek állásaikat azonnal megváltoztatni. A 3012 cm-ek a Teodo-Karac-út mentén helyezkedtek el; a 42 cm-ek közül a egyiket a teodói tengerész arzenálban, a másikat pedig a Bazdaimál állították fel. A Budapest és a VI. Károly lehorgonyozva lett. Ezeknek a térképen már előre kijelölt helyét 7-én délután egy csónakból sextáns segítségével állapítottam meg a VI. Károly navigatiós tisztje társaságában és ezután egy bójával jelöltem meg.[1948]

1916.

1916 január 8-án reggel még sötétség borult a fekete hegyekre, amikor 6 óra 15 perckor Badisevic erődje a tüzet megkezdte. Ez volt a jel a háromnapos harcz megkezdéséhez. A Grujasevic előtt horgonyzó hajók körvonalai lassan elkezdtek mozogni. A Budapest Teodo és Stradiotto között, a VI. Károly pedig Stradiotto és Bardan között vetett első és hátsó horgonyt, hogy a szél és az ott uralkodó erős tengeráramlás irányukból ki ne forgassa őket. Majd árboczaik lassan jobbra hajlottak, amíg a hajók a kívánt hajlásszöget elérték. Az Aspern és a Huszár pedig néhány torpedónaszáddal biztosításukra kifutottak a bochékból. A világosság beálltáig csak a szárazföldi könnyű tüzérség irányította zavarótűzét Mirac falu ellen, ahol a montenegróiak védelmi szakaszának parancsnoksága volt. Hét órakor végre teljesen kivilágosodott és a reggeli köd is felszállt. Az Aspern és a Huszár jelentették, hogy kijelölt állásaikban vannak és tüzelni kezdenek a Preja-Glaván elhelyezett állások oldalába és hátába. A gyalogság is megindult, még pedig a Scldess-dandár Prolja-Glava, a Streith-dandár pedig Solár irányába. A Streith-dandár feladata Miracot bevenni és a Schiessdandárt bevárni, amely a Proija-Glava elfoglalása után balra kell, hogy elkanyarodjon és előbbivel együtt a Lovcen déli lejtőjét kell, hogy megmássza. A Streith-dandár balszárnyához pedig egy Cattaroból későbben kiinduló csoportnak kellett csatlakoznia és a legfelső szerpentinúton elhelyezett állások elfoglalása után az előbbiekkel együtt a hegy nyugati oldalát kellett megtámadnia. Nyolcz óra előtt az ellenséges ágyúk is megszólaltak, amire a 30 1/2-ek és a Budapest és VI. Károly ágyúi is tüzelni kezdettek és a Soláron, Babjákon és Golcson lévő ütegeket kötötték le. A Budapest közelében néhány lövedék csapott a vízbe, de azután a VI. Károlyra irányult a tűz és így ez a nap folyamán ismételten kénytelen volt helyét egy időre elhagyni. Tíz órakor az Aspern lövőszer hiánya miatt befutni volt kénytelen. Ez is hozzájárult, hogy a jobbszárny a Prolja- Glava előtt megállt és az erre a napra kitűzött feladatát nem tudta befejezni. Az éjtszakát rohamtávolságon töltötte el. A balszárny délben heves ellenállásra bukkant Mirac előtt, mire a 3012 cm-esek, a Budapest és a VI. Károly tüzeket délután két órára ide központosították egy órán át. A tüzelés beszüntetése után a csapatok ellenállás nélkül nyomultak előre és négy órára elérték kitűzött czélukat, a Solar tövét. Öt órára újra köd ereszkedett le és beállt a sötétség. Az az érzésem támadt, hogy egy nagy

[1948] Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914–1918.) 126. p.

színpad vasfüggönye ereszkedett alá és hogy a nagy drámai színjátéknak, a Lovcen elfoglalásának első felvonása véget ért, amelyet magasabban fekvő állásomból húszszorosan nagyító távcsövemen keresztül szemléltem eddigelé.
Az éjtszaka aránylag csendesen telt el, csak tíz óra tájt kíséreltek meg a montenegróiak egy ellentámadást a jobbszárnyon, de sikertelenül. A Pixija-Glava fontos pont volt, azt mondhatnám, hogy a Lovcen kapuját alkotta. Annak birtokától függött a további előrehaladás, minthogy a Lovcennek ez a déli lejtője a legmenedékesebb és így itt lehetővé vált nagyobb csapattesteknek az előrehaladása, tehát ennek a pontnak a leírásától függött a támadás további sorsa. Az egész éjszakán át a «Gaa» nevű hajó 150 cm fényszórójának fénycsóvája az ellenséges állásokon siklott végig szüntelenül és az éjfél után keletkezett vihar villámai ugyancsak segítettek a fényszórónak. Január 9-én, mihelyt a látóképesség megengedte, a harcz újra megkezdődött. Az Aspern és a Huszár újra kifutottak. Heves tüzelésük alatt a Prolja-Glava rövidesen elesett. A Huszárnak azonban a heves sirokkó miatt nemsokára be kellett futnia, mert ágyúi állandóan víz alatt voltak. A csapatok azonban már szinte ellenállás nélkül haladtak előre az Aspern tüzének támogatása mellett, mely a part mentén haladva kísérte őket Pt. Phitamone felé. Nyolcz órakor a csapatok már annyi tért nyertek, hogy a Würmb százados csoportjához tartozó ütegek kénytelenek voltak eredeti állásaikból előre menni. Ekkor azonban a látóhatáron feltűntek az angol Liverpool és az olasz Marsala és Quarto. A túlsúly elől kénytelen volt az Aspern befutni, nehogy testvérhajójának szomorú sorsára jusson. A délelőtti órákban a cattarói csoport is megindult. A Budapest 15 cm-es ütege a legfelsőbb szerpentin út mentén végighúzódó állásokat állandóan tűz alatt tartotta. Szinte minden lövése talált, amit főképen a czélnak helyes kiutalása magyaráz meg. A támadó csoport már délre elfoglalta az ellenséges állást minden ellenállás nélkül, ami különben lehetetlen lett volna, mert a terep oly nehéz, hogy csak különlegesen felszerelt csapatokkal járható. Ezen a napon a 42 cm-esek is működésbe léptek és a Kukon lévő üteget hallgattatták el, amely, minthogy mélyen a sziklába robbantott állásban volt, a laposan lévő hajóágyúknak eddigele elérhetetlen maradt. A nehéz hajóágyúk is élénken tüzeltek egész délelőtt, mégpedig az előző napon említett czélokra. Hiányos szabatosságuk miatt azonban ponttüzelést nem végezhettek, de azáltal, hogy az előző naptól eltérőleg, most nem pánczélgránátokkal, hanem gyújtós gránátokkal lőttek, amelyek vékonyabb falúak az előbbieknél és így kétszeres mennyiségű robbanó töltettel bírtak, nagy robbanóhatásukkal a karsztos területen nagy kiterjedésben lehetetlenné tették a montenegróiaknak az utánpótlást, így tehát a csapatok szinte csak a terep nehézségeivel küzdve haladtak előre és a délutáni órákban az Streith-dandár feljutott az 1300 m magas Solár-csúcsra. Az erre a napra kitűzött czélt tehát elérvén, már a hó határán töltötte az éjtszakát és a balszárnyon a cattarói csoporttal létrehozta az összeköttetést. A jobbszárny is gyors ütemben haladt előre és a Golis-csúcstól nem messze állt meg éjtszakára. Az ellenség teljesen nyugodtan viselkedett és csak a Babjakon észlelt erős robbanás zavarta meg a csendet, amely robbanásnak a lángja olyan volt, mintha a hegy hirtelen tűzhányóvá változott volna át. Később tudtuk meg, hogy a visszavonuló ellenség robbantotta fel a raktáraiban megmaradt lövőszeranyagot. A Zupán keresztül vezető töltésúton fekete kígyóként húzódott végig az útnak indított ütegek és vonatok hosszú vonala a Lovcenre vezető szerpentin út felé. A Budapest és VI. Károly csatahajók is elhagyták helyüket. Előbbi a belső bocckába ment, hogy másnap a Kaiser Franz Josef hadihajó tüzével együtt segítsen a Krivosije felől előnyomuló csapatainknak Krstac bevételénél. Utóbbit már kivonták és visszament Gjenovic elé, régi horgonyzó helyére. Én is parancsot kaptam és még az éj folyamán leszereltem telefonvonalamat és a magas Vermacra mentem, ahonnan a Krstac-nyereg és a Njegus felé vezető út jól belátható volt. Ezen napfelkeltére értem fel, dermesztő hidegben. Felejthetetlen szép körkép tárult elém, amikor az Adria hullámaiból felkelő nap vérvörösre festette a Lovcen havát. A levegő a heves bóra következtében kristálytiszta volt. Minden harczos körvonala élesen emelkedett ki a fehér háttérből. A Krivosije felől előnyomuló csapatok elülső raj vonalai már láthatók voltak, amint a térdig érő hóban lassan utat törtek. Ezen a napon lövés már alig esett, a hajókról egyáltalán nem. Csak néhány bátor kecskepásztor tartott még ki az utolsó állásokban. Még délelőtt összeértek a Njegus felé vezető útnál a Streith-dandárnak járőrei a Krivosije felől jövőkkel. Délre elérték a csapatok a Lovcen csúcsát, és kitűzték győzedelmes zászlónkat. A lehetetlen tehát megtörtént! A büszke hegy ormán a győztesek zászlója lengett![1949]

[1949] Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914–1918.) 126. p.
https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship

A „Budapest“ hadihajó legénysége a hadi özvegyekért és árvákért. A fővárosi karácsony alkalmából szeretetajándékokkal kedveskedett a nevét viselő „Budapest“ hadihajó legénységének. A hadihajó legénysége most megható módon viszonozta a főváros megemlékezését. A legénység egymás között gyűjtést indított és ennek eredményét, 311 koronát, átadta a hajó parancsnokának, aki ezt a polgármester címére küldötte a székesfőváros elesett harcosai, özvegyei és árvái javára. A hajóparancsnok levelében megemlíti azt is, hogy a „Budapest“ hajó tevékenyen vett részt legutóbb a Lovcsen elfoglalásánál. Ugyancsak az özvegyek és árvák javára a hadihajó egyik tartalékos tengerésze külön 4 koronát küldött. A polgármester az ily módon hozzáküldött 315 koronát rendeltetési helyére juttatta.[1950] Ezt a pénzt már február 17-én átadták a hadiárvák és özvegyek javára.[1951]

1916.10.31-i hír: A »Budapest« hadihajó legénysége 87 frt-t gyűjtött az erdélyi menekülteknek.[1952]

1917.
A caporettói áttörés hadműveletre (más néven XII. isonzói csatára) 1917. október 24. és november 19. között került sor a szövetséges Osztrák–Magyar Monarchia és a Német Birodalom, valamint Olaszország erői között. „Végeredményben honvédeink közvetlen a velencei lagúnákban, támogatva a tengerről »Wien« és »Budapest« hadihajóink ágyúitól, átkeltek a folyó főágán a deltába s előre mentek a Piavedella Sile nevű ágáig.”[1953]

1917.11.16-án a Trieszti-öbölben a Piave folyó torkolatánál lévő Cortellazzo ütegekkel vívott tűzpárbaj a Budapest és a Wien. A Budapest a vízvonal alatt kapott egy találatot, de az övpáncélon nem tudott áthatolni a lövedék. A Wien-t hét lövedék érte, de csak kisebb sérüléseket okozott. A Cortellazzo-ütegeknél három ember megsebesült.

1917.12.10-én a Muggia-öbölben hajnali 02.30-kor az olasz MAS 9 (parancsnoka Luigi Rizzo, aki később a Szent Istvánt is elsüllyeszti) a kikötői záron egy hidraulikus vágóeszköz segítségével áthatolt, és két torpedóval elsüllyesztette az SMS Wien-t. Ugyanekkor a MAS 13 a közelébe horgonyzó SMS Budapest ellen lőtte ki a torpedóit, de nem találták el a célt.

1918.
Ez után a Budapestet kivonták a flottából és a német tengeralattjárók legénységének lett szálláshajója. 1918 júniusában a Budapestet felújították, és az orrába egy 380 mm-es (15 hüvelykes) L/17-es tarackot szereltek, amelyet part menti bombázáshoz szántak a piavei arcvonalon, de soha nem látott bevetést az új fegyverrel.[1954]

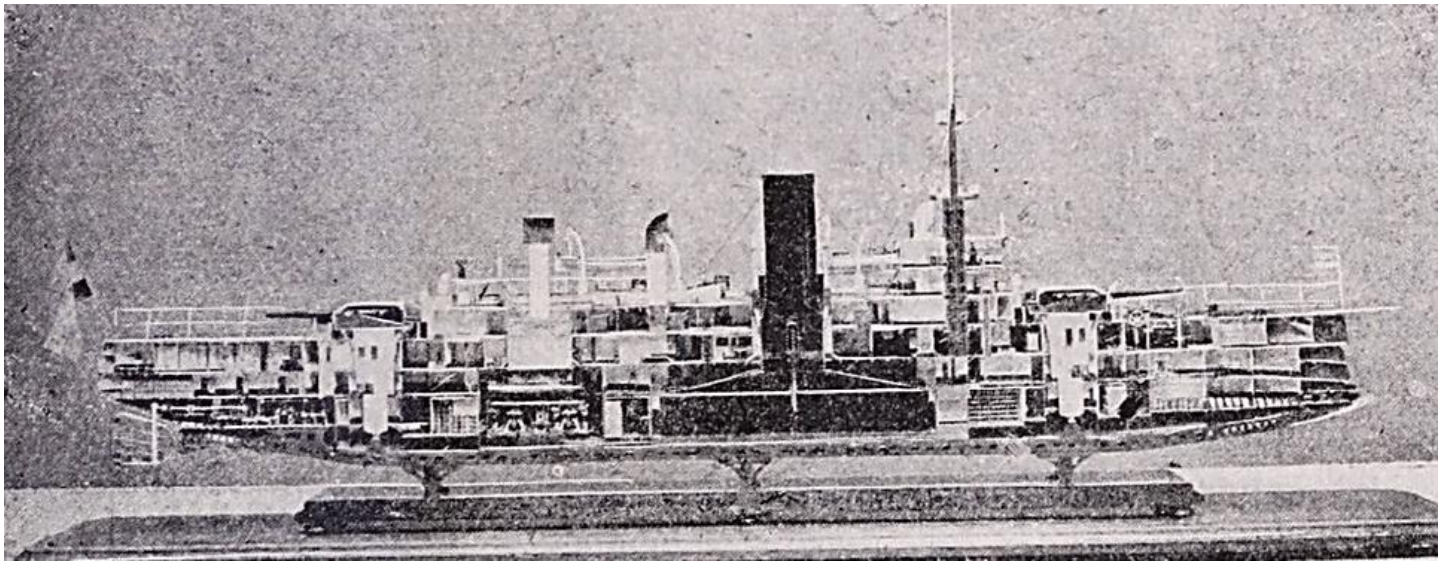
„A »Viribus Unitis" elsüllyesztése. (Trieszt, november 2.) Bálából jelentik, hogy a Viribus Unitis csatahajó, amely tegnap a kikötőben egy bójához volt horgonyozva, korán reggel elsüllyedt. Mint eddig tudni lehet, két olasz tiszt odalopódzott és aknát tett a hajóra, amelyek fölrobbanván, oly erősen megrongálták a Viribus Unitist, hogy a hajó azonnal elsüllyedt. A személyzetből mintegy tíz ember hiányzik. Podkapolski nemes Vukovic Janko, akit a délszláv nemzeti tanács flottaparancsnoknak nevezett ki, az utolsó pillanatig a fedélzeten maradt és odaveszett. A két olasz tisztet elfogták. Azt mondják, hogy repülőgépen mentek Pólába és nem tudták, hogy az osztrák-magyar hadiflottát átadták a délszláv nemzeti tanácsnak. Állítólag a Budapest hadihajó is erősen megrongálódott és sekély vízben zátonyon van, úgy hogy nagyobb része kiáll a vízből. A hajót valószínűen könnyű lesz kiemelni és ismét jó karba hozni.”[1955]

A „Budapest"' hadihajó nem sérült a meg. Triesztből jelentik. A Pólából érkező pontosabb hírek szerint a pólai kikötőben nem a „Budapest" hadihajó sérült ment, hanem a „Wien" Lloyd-gőzös futott aknái", amelynek robbanása folytán a hajó megsérült. ..Wien" gőzöst zátonyra vonták.[1956]

[1950] Magyarország, 23. évfolyam, 1916-03-03 / 63. szám
[1951] Világ, 7. évfolyam, 1916-02-17 / 48. szám
[1952] Az Est, 7. évfolyam, 1916-10-31 / 304. szám
[1953] A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest) Oldalszámok / 434
[1954] https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship
[1955] Népszava, 46. évfolyam, 1918-11-03 / 258. szám
[1956] Pesti Napló, 69. évfolyam, 1918-11-03 / 258. szám

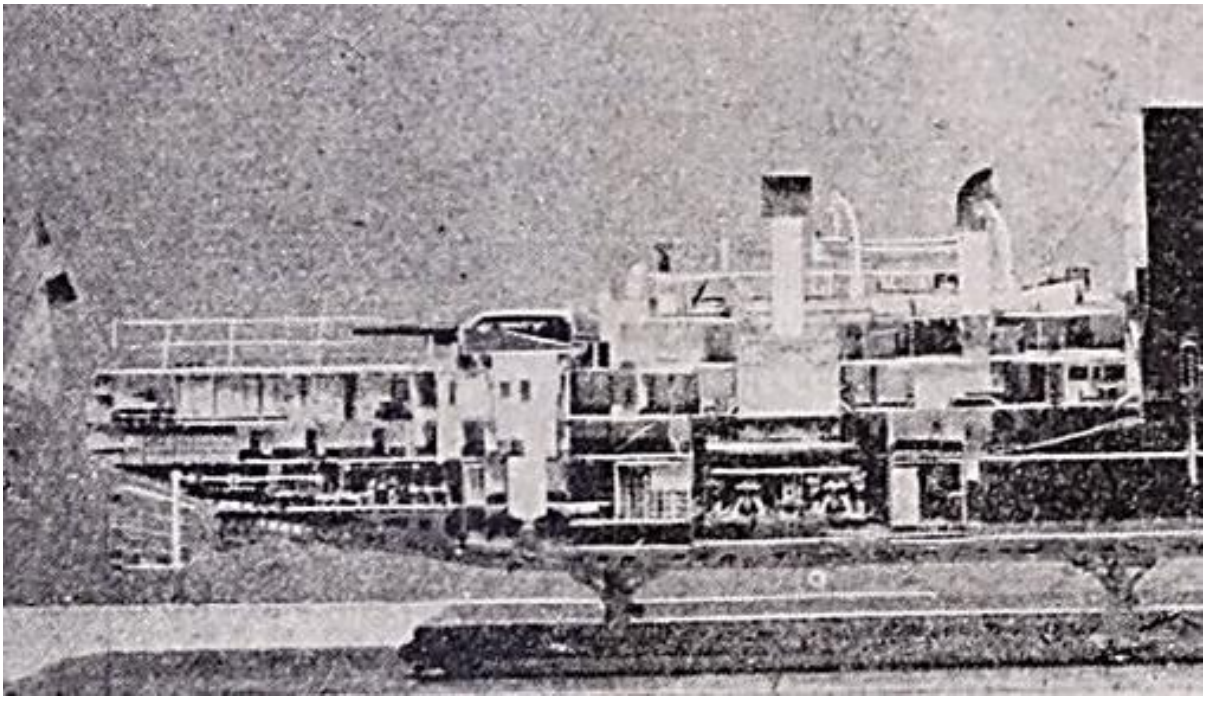
„A Budapest hadihajó megmentett zászlója. A Budapest nevű magyar csatahajónak selyem diszzászlóját, amelyet annak idején a főváros ajándékozott, a magyar matrózok a délszláv állam részére történt átadás alkalmával megmentették Magyarország részére. A csatahajó derék legénysége megjelent az ottani nemzeti tanácsnál és a selyem diszzászlót a maga részére elkérte. A délszláv nemzeti tanács e kérelmet készséggel teljesítette. A matrózoknak egy négytagú küldöttsége vasárnap délelőtt megjelent a Nemzeti Múzeum Igazgatóságánál és megőrzés végett átadta, a diszzászlót. Az átadásról és átvételről a múzeum igazgatósága jegyzőkönyvet vett föl és köszönettel fogadta a megőrzésül átnyújtott zászlót."[1957]

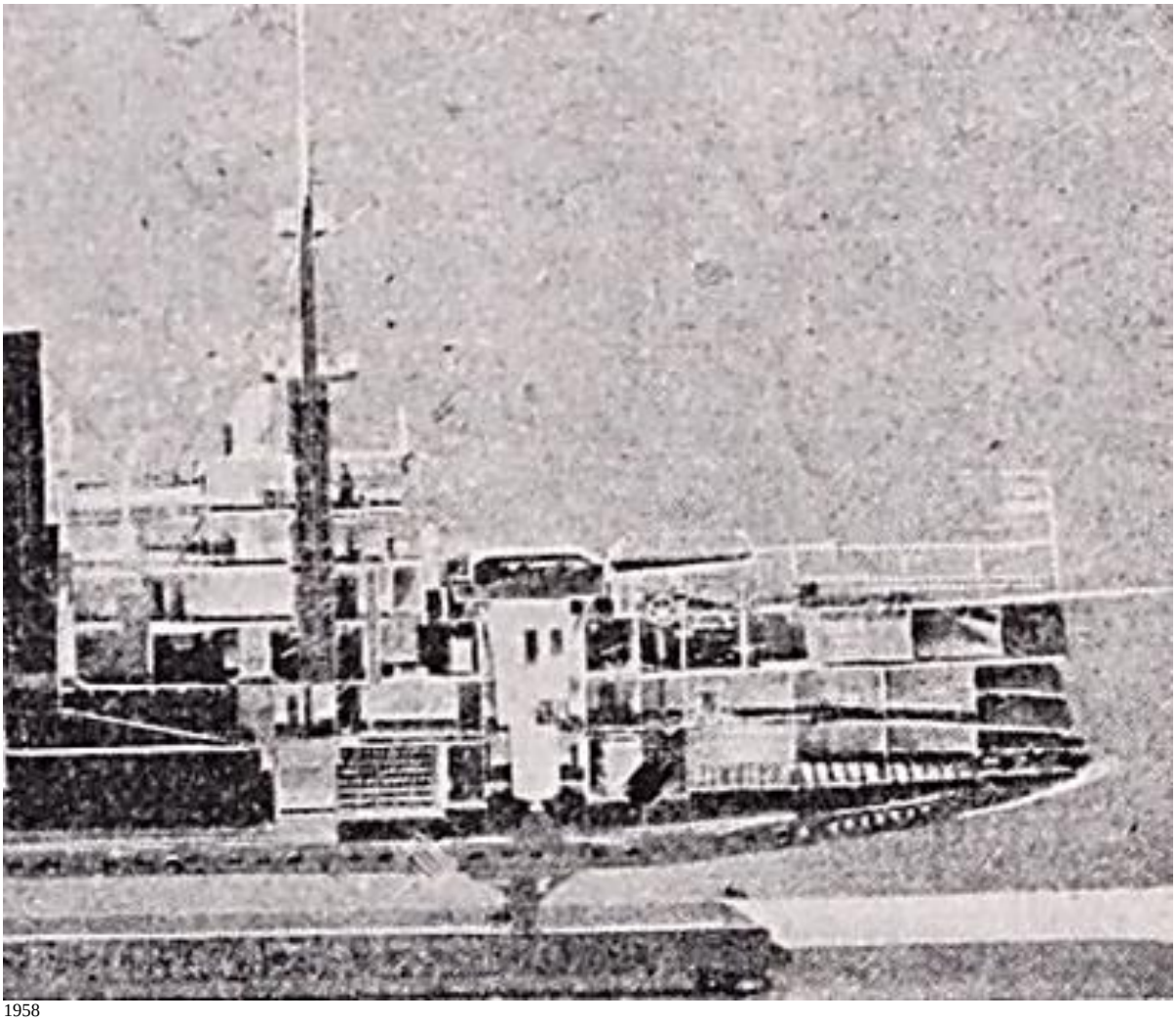
1920-ban Anglia kapta meg, majd állítólag 1920-22-ben Olaszországban lebontották. Gyerekkori olvasmányaimból úgy emlékszem, hogy az 1980-as évek elején még lakóhajóként a hajótest megvolt Angliában, tehát a lebontás nem biztos.



SMS Budapest metszete, így lényegében a másik két hajó belső szerkezetét is bemutatja.

[1957] Az Ujság, 16. évfolyam, 1918-11-12 / 265. szám





1958

1958 Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

Összehasonlító táblázat a hajók lóerőnkénti sulyáról; meg a valódi és számitott értékek közti eltérésről.

Sorszám	A hajó neve	A hajó tulajdonosa	Deplacement tonna-tartalma $\frac{T}{1000}$	Fő méretek méterben: hosszúság H	szélesség Sz	merülési mélység M	Deplacement teljességi foka z	Sebesség km. óránként $3{\cdot}6\,s$	Indikált lóerő L	Egy lóerőre eső teher: valóságos érték $t_1 = \frac{L}{T}$	A képletből számitva $t_1 = 5520\frac{H}{s^3}$	A valódi és számitott értékek viszonya	Megjegyzések	$\frac{H}{Sz}$
1	Caiman	Franczia köztársaság	7639	85	18·0	7·5	0·715	27·5	6500	1117·4	999·3	1·1175	ikercsavar páncz. czirk.	4·73
2	Kaiser Karl VI.	Osztr.-magy. monarchia	6240	112	17·2	6·2	0·524	37·0	12000	570·0	568·0	0·997	» » »	6·45
3	Budapest	»	5600	93	17·0	6·4	0·632	31·0	8000	700·0	772·0	0·908	» » partvédő	5·5
4	General Puyerredon	Argentina köztársaság	6840	100	18·1	7·6	0·496	36·0	13384	512·0	523·0	0·980	» » czirkáló	5·52
5	Kaiser Wilhelm d Grosse	Nordd. Lloyd. (német)	20000	190	20·1	7·5	0·697	39·0	28000	715·0	762·0	0·940	ikercsavar keresk hajó, s.-czirkáló	9·45
6	Floriano	Brazilia köztársaság	3162	81	14·6	3·9	0·688	27·5	3400	930·0	999·3	0·93	ikercs páncz partv.	5·55
7	Esmeralda	Chile »	7000	133	16·0	6·5	0·507	40·0	16000	437·0	487·0	0·9	» » czirkáló	8·3
8	Hearty	Brit birodalom	1300	64	9·1	4·1	0·545	27·5	2100	670·0	748·0	0·895	halászhajó, kerékgőzös	7·05
9	Körös	Osztr.-magy. monarchia	448	54	9·0	1·2	0·77	18·0	1200	374·0	450·0	0·882	ikercs., dunai monitor	6·0
10	Good Hope	Brit birodalom	14100	152	22·0	8·6	0·491	42·0	30000	470·0	544·0	0·865	I. oszt. páncz. czirkáló	6·92
11	Traveller	»	700	49	7·5	3·4	0·545	24·0	1120	676·0	869·0	0·778	ikercs., nilusi shooner	6·55
12	Zenta	Osztr.-magy. monarch.	2300	92	12·0	4·3	0·485	37·0	7000	329·0	446·0	0·737	» torpédó czirkáló	7·7
13	Murature	Argentina köztársaság	110	46	4·4	1·5	0·364	44·0	1150	95·6	133·4	0·72	» torpédó-naszád	10·4
14	Charente	Franczia »	1618	65	9·4	5·0	0·536	16·5	800	2020·0	2960·0	0·683	kábelfektető hajó	6·9
15	La Plata	Argentina »	1677	57	13·0	3·9	0·58	16·5	750	2238·0	3315·0	0·678	ikercsavar, monitor	4·4
16	Gymnote	Franczia »	30	17	1·8	1·8	0·509	16·5	50	600·0	915·0	0·656	Vizalatti csónak	9·5
17	Bojarin	Orosz birodalom	3000	106	12·0	5·8	0·41	46·0	18000	166·6	272·0	0·611	II. oszt. pánczélos czirk.	8·85
18	Habsburgh	Osztr.-magy. monarchia	8340	108	20·0	7·1	0·543	33·0	11900	700·0	1094·0	0·64	ikercs. páncz. csatahajó*)	5·3
19	Goldsborugh	Észak-amerikai egy.-áll.	248	59	6·2	1·5	4·46	60·0	6000	41·3	70·7	0·585	» torpédó naszád	9·55
20	Taku	China	250	59	6·4	2·9	0·228	60·0	6500	38·5	67·5	0·571	torpédónaszád **)	9·22
21	Prutul	Románia	30	30	4·2	0·6	0·70	18·0	50	600·0	1256·0	0·478	kerékgőzös	7·15
22	Viper	Brit birodalom	350	64	6·4	3·9	0·22	62·0	11000	31·9	66·9	0·477	torpédóvadász	10·0
23	D. 1.	Német birodalom	250	54	6·5	1·5	0·475	36·0	2000	125·0	282·0	0·444	torpédónaszád	8·8
24	Gustave Zédé	Franczia köztársaság	226	49	3·2	3·2	0·509	28·0	720	278·0	624·0	0·446	vizalatti naszád ***)	15·4
25	Yatagan	»	311	56	5·9	3·0	0·32	48·0	5700	54·6	125·0	0·437	torpedó-vadász	9·5

*) A *Habsburg* ma monarchiánk legnagyobb hadihajója és még nincs teljesen felszerelve. A folyó évi május hó végén Triesztben tartott próbameneteken a számitott sebességnél jóval nagyobbat ért el, a minek legalább részben azt adhatjuk okául, hogy ezen a próbauton a hajó nem teljes megterheléssel ment, mert az ágyuk nagy része és még a pánczélnak is egyes részletei ekkor hiányoztak a hajoról. De lehetséges, hogy majd teljes megterheléssel is nagyobb sebességet fog elérni.

**) A németek is, meg az angolok is maguknak foglalták le, de egyik se vitte el.

***) A viz alatt csak 14 km. sebességgel jár.

1959

Parancsnokai:

1899, 1900 lovag Jenit Zadasky (Jenik-Zasadsky) Viktor sorhajó-kapitánynyal[1960]
1902 Alois Edler von Kunsti [1961]
1902 Bázeli Viktor sorhajókapitány
1903 süssenborgi Vasegti Viktor sorhajókapitány[1962]
1904 Predanovics Dusán fregatta-kapitány[1963]
1905.11.21-ig Lucich Károly sorhajóhadnagy
1905.11.21-1905.12.31. László Elemér korvettkapitány[1964]
1905.12.31-től Kirchmayr György lovag fregatta-kapitány[1965] (utóbb 1910-től ellentengernagy)
1913 Horthy Miklós fregattkapitány (utóbb flottaparancsnok, Magyarország Főméltóságú Kormányzója.)

[1959] Polytechnikai Szemle, 6. évfolyam, 1902-11-25 / 33. szám
[1960] Pesti Hírlap, 1900. 22. évfolyam, 1900-04-04 / 93. szám
Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám
[1961] Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-09-06
[1962] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-01-15 / 15. szám
[1963] Ország-Világ, 25. évfolyam, 1904-05-29 / 22. szám
[1964] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-11-21 / 1323
[1965] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-31 / 360. szám

SMS Monarch partvédő páncélos 1895

SMS Monarch partvédő páncélos (toronyhajó, cirkálógőzös[1966])

(Testvérhajói SMS Wien és SMS Budapest)
A Monarch osztály történetét az SMS Wien-nél tárgyalom részletesen.
Az SMS Monarch nem összekeverendő a vele egy időben szolgáló angol Monarch-al.

Vízkiszorítása: 5878 t
Máshol (5785 tonna (5694 hosszú tonna) tejes rakománnyal

Hossza: 99,22 m (325 láb 6 hüvelyk)
Szélessége: 17 m (55 láb 9 hüvelyk)
Merülése: 6,66 m teljesen feltöltve (22 láb)
Máshol 6,4 m (21 láb 0 hüvelyk)

Meghajtása: 2 db álló 3 hengeres háromszoros expanziójú gőzgép. (Magas nyomású henger 85 cm, középnyomású henger 130 cm, az alacsony nyomású henger 200 cm átmérőjű, dugattyú lökethossz 90 cm.)
5 db hengeres tűzcsöves kazán 24 db tűztérrel. Üzemi nyomás 11 atm. Össztömeg a kazánvízzel együtt: 880 t. Kazánátmérő 424 cm, tűzrostély felület: 53 m², fűtőfelület 1465 m², kémény 8,69 m², a rostélytól 21 m magasan.
2 db tengely
2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel, mely 3,975 és 4,724 m között változtatható.
1 db kormánylapát

Teljesítménye: 8600 LE (6400kW)

Üzemanyaga: 300-500 tonna szén

Hatótávolság: 3500 tmf (6500 km; 4000 mérföld) 9 csomónál (17 km/h; 10 mph)
(Máshol csak 2200 tmf (4100 km)

Sebessége: 15,5 cs (28,7 km/h)

Személyzete: 26 tiszt és 415 tengerész

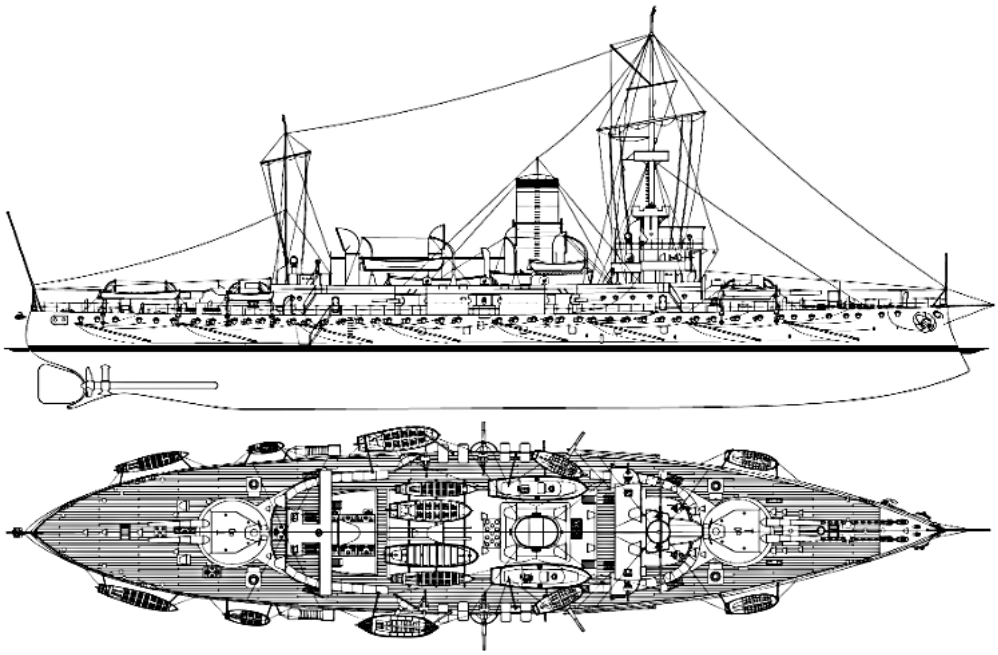
Páncélzata nikkel – acél Harvey páncél.
Öv: 120 - 220-270 mm, 2,1 m magasan (4,7–10,6 hüvelyk)
Fedélzet: 40-60 mm (1,6 – 2,4 hüvelyk)
Vezérlőtorony: 220 mm 8,7 hüvelyk)
Fő lövegtornyok: 203-250 mm (9,8 hüvelyk) (Van, ahol 280 mm – 11 hüvelyk-et írnak[1967])
Kazamata ütegek: 76-80 mm (3,1 hüvelyk)
Páncélzat összsúlya: 1700 t, kb. egyharmada a hajó teljes súlyának

Fegyverzete: **4 db 24 cm/L40 (9 hüvelyk) Krupp löveg** 2 elektromos mozgatású, 260°-ban elfordítható lövegtoronyban. Csőhossz 9,6 m, csősúly 26 t, csőemelkedés szöge 25°, lőtávolság 16 km, lövedék hossza 84 cm, súlya 215 kg. (Lőszer kiszabat 640 db lövedék.)
6 db 15 cm/L40 (6 hüvelyk) Skoda löveg, 1080 lövedékkel, tűzgyorsaság: 8 célzott

[1966] Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-04-17 / 104. szám
[1967] https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship

lövés percenként
10 db 4,7 cm/L44 (1,9 hüvelyk) Skoda löveg
4 db 4,7 cm/L33 (1,9 hüvelyk) gyorstüzelő Hotchkiss löveg, 5000 lövedékkel
1 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) MG géppuska
2 db 7 cm (66 mm)/L1 Uchatius csónaklöveg, 200 lövedékkel,
2 db vízvonal alatti, 45 cm-es torpedócső (oldalanként egy-egy)
(4 db éles torpedó, 2 db gyakorló torpedó)[1968]
1917-ben egy 66 mm-es (2,6 hüvelyk) G. L/45-ös légvédelmi löveget kapott.

Épült: Polai Arzenál
Megrendelve: 1892 május
Építési költsége: 9 168 390 korona = 3.800,000 frt
Építés kezdete: 1893.07.31.
Nevének uralkodói jóváhagyása: 1894.12.02.
Vízrebocsátás: 1895.05.09. (Ez a helgolandi csata évfordulója.)
Keresztanyja: Mária Terézia Antonietta főhercegnő, Karl Ludwig főherceg felesége
Hadrendbe állt: 1898.05.11.



[1969]

1894.
„Pólában minden arra emlékeztet, hogy a monarchia első hadi kikötőjében vagyunk. A meglehetős jó karban levő római emlékek (arena, porta aurea porta romana, forum, Augusztus temploma) s a gymnasium megtekintése után tüzetesen néztük meg az arzenált, páratlan múzeumával, bejártuk a »Custozza« hadihajó belsejét s megnéztük a május hó 9-én vízre bocsátott »Monarch«-ot tengerészetünk e legnagyobb hajóját.”[1970]

1895.
„A részletes tárgyalás folyamán a 6. címnél a Greis hajó pótlására szolgáló 2000 tonnás cirkáló torpedó hajó első részletének, vagyis 200,000 írtnak előirányzatánál Esterházy Mihály gr. kérdi, vájjon szükséges-e az acél páncélos hajók szaporítása, különösen, mivel a francia tengerészeti tárgyalás alkalmával ez nagy vitákra adott alkalmat. Sterneck dr. tengernagy kijelenti, hogy határozottan állást

[1968] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Monarch
[1969] https://drawingdatabase.com/sms-monarch/
[1970] Állami főreáliskola, Kassa, 1894

foglal a vérttel födött hajók mellett, mert partvédelmi rendszerünk folytán három elvből kell kiindulnunk: 1. A lehető legnagyobb gyorsaság, 2. erős fegyverzés, 3. erős vért. A tételt elfogadták."[1971]

Lassan, de folyamatosan készül a hadiflottánk, és ha nem is teszünk olyan erőfeszítéseket ezen a területen, mint Németország, haditengerészetünk akkor is félelmetes, és amikor a császár harcra hívja, akkor Lissához hasonlóan megmutatják, hogy nem a hajók száma, hanem a tengerészek bátorsága hozza meg a döntést. Ennek ellenére semmi sem hanyagolható el flottánk mennyiségi megerősítése érdekében, és május 9-én egy új hajóval bővült az Osztrák-Magyar Haditengerészet. Ezen a napon kerül sor a „Monarch" nevű partvédő hajójának ünnepélyes keresztelőjére és vízre bocsátására a pólai Constructions Arsenal hajógyárban. A hajó keresztanyja Marie Therese főhercegnő.
A hajóépítészet legmodernebb elvei szerint megépített „Monarch" jelentős sebességet és nagyfokú elsüllyeszthetetlenséget az erős páncélozással ötvözi.
A hajó kettős fenekű rendszer szerint épül fel, és vízzáró keresztirányú lemezekkel és hosszanti falakkal van felosztva több vízzáró cellára, amelyek számos vízzáró rekesszel együtt biztosítják a felhajtóképességét.
2,1 méter magas, Witkowitz rozsdamentes acélból készült páncélöv fedi a hajó oldalait, amelyeket a tetején erős páncélozott fedélzet zár le. A középső fedélzeten lévő parancsnoki épület és a felső fedélzet burkolattá 80 milliméter vastag páncélzattal látják el. A hajó fő fegyverzete négy darab, 24 centiméteres, 40 kaliber hosszú Krupp lövedékből áll, és páronként két rögzített toronyban vannak elhelyezve. Ez a négy főágyú 130-200 milliméter vastag forgótoronyba van felszerelve, és a központi részen 160 centiméter vastag páncélzat erősíti. A másodlagos tüzérsége hat darab 15 centiméteres, 40 kaliberű Krupp gyorstüzelő ágyúból áll. Ezen lövegek úgy vannak elhelyezve, hogy a gerinc irányába kettő előre és hátra, a hajó mindkét oldalán pedig három tüzelhessen. Ezen ágyúk mindegyike legalább nyolcat tud lőni percenként célzott lövéssel. A hajónak még két 7 centiméteres Uchatius csónakágyú és tizenhat 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú és két géppuska egészíti ki a „Monarch" tüzérségi fegyverzetét. A hajónak van egy harci árboca is, amelyre két „kosárban" két 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú és két 8 milliméteres Skoda rendszerű géppuska van felszerelve.
A „Monarch" segédberendezései és mechanizmusai széles körben használják ki az elektromos erőátvitelt. A tengerészeti és katonai szolgálat számos igényét kielégítő segédgépek száma az alkalmazott technológia legújabb vívmánya. A dinamógépek a hajó összes helyiségének elektromos világítását is ellátják 380 izzólámpával és négy ívlámpával (felderítő lámpa), amelyek fényereje egyenként 25 000 gyertya. A „Monarch" hossza 93,30 méter. A vízvonal legnagyobb szélessége 17 méter. Az átlagos merülés fél terheléssel 6,36 méter.
A fővár (főkeret) területe (Areal des Hauptspantes) 94,55 négyzetméter, a hajó víz alá merült része (Areal der Constructions-Wasserlinie[1972]) 1184,60 négyzetméter, a teljes vízkiszorítás pedig 5550 tonna. Így a „Monarch" legújabb partvédelmi hajónk, amely egy komoly órában hatékony fegyver, a hazafias munka mestereként is felfogható.[1973]

„A «Monarch» partvédő hadihajó vízrebocsátása. Az osztrák-magyar cs. és kir. hadi tengerészeinek folyó évi május hó 9-én fényes és emlékezetes ünnepélye lesz. E napon keresztelik meg és bocsátják vízre Polában a «Monarch» nevű, újonnan épült hatalmas hadihajót. Felsége a király és Mária Terézia főherczegnő jelenlétében. Az arzenál hivatal már most nagy előkészületeket tesz az ünnepélyre, mely előreláthatólag igen impozáns lesz. A hajótelep siklójának egy oldalán 0 Felsége, Mária Terézia főherczegasszony és a magas vendégek részére díszes pavilion lesz felállítva, honnan Ő Felsége, a keresztelési aktus megtörténte után megadja a jelt az új vízi szörnyeteg vízrebocsátására. Az új hajónak második felszentelése akkor megy végbe, midőn Ő Felsége a pavilionban helyet foglalt, akkor a tengerészeti parancsnok Ő Felsége rendeletét kéri a beszentelési aktusra. A beszentelés után a hajót kötelékeitől felmentve, a vízrebocsátásra készen tartják. Ez idő alatt a katonai zenekarok felváltva játszanak. A vízrebocsátásra való készenlétet az arzenál parancsnoka jelenti Ő Felségének, mely után a

[1971] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-06-16 / 163. szám
[1972] Zentralblatt der Bauverwaltung Ausgabe 1896
https://digital.zlb.de/viewer//fulltext/14688302_1896/251/
[1973] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1895-04-18
A fő keret területét az építési vízvonalig (KWL) a körülírt téglalaphoz viszonyítva számítják (szélesség KWL × merülés) (korábban: alfa teljességi fok)

tengerészeti parancsnok Ő Felségét és Mária Terézia főherczegasszonyt a hajó megkeresztelése és vízrebocsátásának eszközlésére kéri fel, ami villamos összeköttetés útján meg is történik, még pedig a «keresztelő» felirattal bíró villamos gomb érintésével. A keresztelés aktusa abból áll, hogy egy üveg pezsgő a hajó orrához csapódva, rajta széttörik, s ezután a Stapellauf felirattal bíró villámgomb érintésével a hajót, utolsó kötelékétől felszabadítva, vízre bocsátják. Mialatt a hajó a vízbe ereszkedik, a tengerészeti zenekar a himnusz játsza, a hajóraj és a kikötő őrhajó az előírt üdvlövéseket adja. Hadi tengerészetünk e legújabb hajója a hajóépítés legmodernebb elvei alapján készült és általa hadi hajóink létszáma egy hadászati képesség tekintetében felette értékes új typussal szaporodik. A hajó Popper Zsigmond cs. és kir. hajóépítő főmérnök tervei szerint és Páliinger Károly cs. és kir. hajóépítő főmérnök műszaki vezetése alatt a pólai tengerészeti arsenalban épült, a gépeket és a felszerelést pedig Lendecke Gusztáv főmérnök tervei szerint a triesti «Stabilimento technico» nevű gyártelep készítette. Hatalmas hadi felszerelés és nagy haladási sebesség, továbbá a lényeges részek kellő megvédése és az elsüllyedés elleni nagy biztonság képezik ezen új tengeri óriásnak fő előnyeit. A hajó hossza 933 m., legnagyobb szélessége 17 m., merülése 636 m. és deplacementja 5550 tonna. A hajótest Simons Martin-féle aczél anyagból készült és hosszának mintegy 70%-ja a gép és kazán helyiségek, valamint a lőszerraktárak mentén a kettős fenékkel bír; ezen kívül több vízhatlan kereszt- és hossz-válaszfalak által képezett megfelelő számú vízhatlan szakaszok, kapcsolatban egyéb vízhatlan helyiségek és rekeszekkel, a hajó úszóképességét nagy mértékben biztosítják. Különben a hajó nagyszabású szivattyú-gépberendezéssel is bír, amely szükség esetén, a hajó úszóképességének fenntartására, óránként több mint 1500 köbméter vizet képes a hajóból kiszivattyúzni. A hajótest két oldala kívülről 56 hosszra és 21 m. magasságra 270 mm. vastag wittkovitzi nickelaczélból készült pánczél burkolattal van ellátva, amely 12 m.-rel terjed a szerkesztési vízi vonal alá és felül 40 mm. vastagságú pánczélfedélzettel lesz befedezve. Az erre felépített középső erőd, valamint a felső fedélzeti helyiségek 80 mm. vastagságú pánczélburkolattal bírnak; ez utóbbi helyen elhelyezett 15 cm.-es gyorstüzelésű ágyuk egymástól 20 mm. vastagságú szilánkfalakkal vannak elkülönítve. A négy nehéz, forgatható pánczélernyővel ellátott 24 cm.-es és 40 cm. kaliberhosszúságú főágyuk páronként a szélső Barbette-toronyban találnak el helyezést, amelyeket 250 mm.-es pánczél burkol. Hogy mily mérvű ezen aczélszörnyeteg pánczélburkolata legjobban kitűnik abból, hogy ha felemlítjük, miszerint a teljesen kész és felszerelt hajó összsúlyából 30% tehát 17,000 métermázsa az összes pánczélzatra esik. Az orr- és farrtönk, a tengelycsőtartók, valamint a kormánylapát váza belföldi gyártmányú lágy aczélöntvényből, a tengelycsövek pedig hegyesztett kovácsvasból készültek. A kormánylapát felülete 165 m2, a kormányszerkezetnek egy második tartalékul szolgáló gőzkormánygép jelentékenyebb biztonságot kölcsönöz. A segédkészülékek és gépezeteknél az elektromos erőátvitel a legmesszebb menő alkalmazást talál. A fedélzeti felszerelések közül különösen felemlítendő a hadi árbocz, amely két terebhelyen (árboczkosár) két 47 mm.-es gyorstüzelésű ágyúval és két 8 mm.-es Skoda rendszerű mitrailleussel van felszerelve. Áttérve a «Monarch» gőzgép és kazán berendezésének ismertetésére felemlítjük, hogy az két hajócsavarral bír, amelyeket különállóan egy-egy három hengerű s merőleges állású triplexpansiós gőzgép hajt. Mindkét gőzgép indicált lóereje természetes léghuzammal kezelt kazánoknál 6000, mesterségesen fokozott léghuzamnál pedig 8500 lóerő. Ezen gőzgép teljesítmény mellett a hajó 29,6 kilóméter, illetőleg 32 kilóméter óránkénti haladási sebességet fog elérni. A két gőzgép fő méretei a következők: a magasnyomású gőzhenger átmérője 850 mm, a közép » » 1300 » az alacsony »» 2000 » a dugattyúmenet hossza 900 » A két gőzsűrítő egyenként 550 m2 hűtőfelülettel bír; a főtengelyek fordulatainak száma pedig, a gőzgépeknek maximális teljesítményénél, perczenként 140 lesz. A két hajócsavar három szárnyú és 442 m, átmérő mellett 434 m. közepes emelkedéssel vannak szerkesztve.

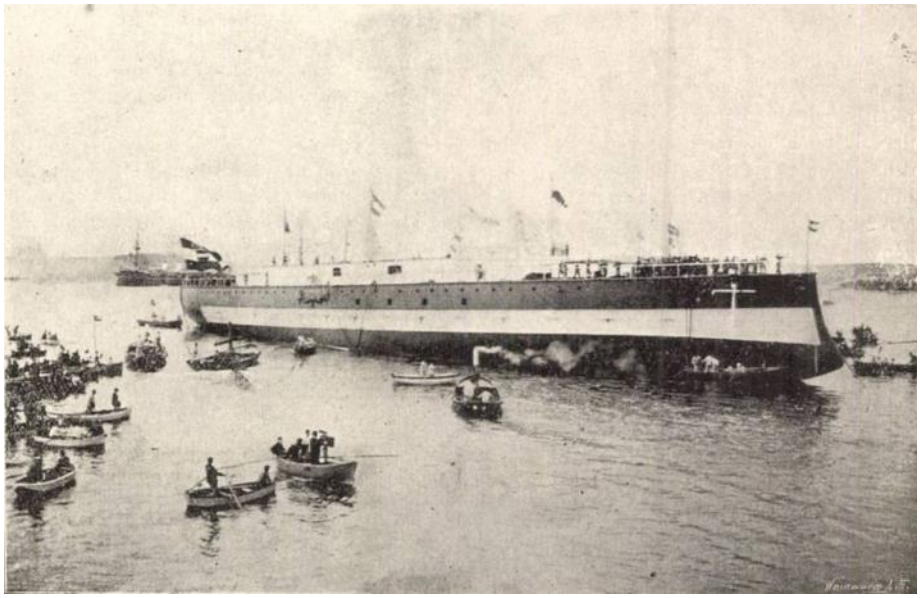
A kazánberendezés öt darab hengeralakú és négy helyiségben különállóan elhelyezett kazánból áll, ezek közül három darab két oldalas és hat tűzzel bíró egy-egy helyiségben és két darab egy oldalas s három tűzzel ellátott egy közös helyiségben van elhelyezve. A kazánok a legjobb minőségű Siemens-Martinféle folytvasanyagból — 11 atmosphera, üzemi gőznyomásra készültek és főbb méreteik a következők: az összes kazánok átmérője 4220 mm a kétoldalasak hossza 5608 az egy » » 2690 az egész rostélyfelület 53 m2 » » tüzelő 1465. A kazánoknak vízzel való ellátására minden kazán kamrában egy fő- és egy segéd-tápvízszivattyú, öszszesen 8 szivattyú szolgál. Fokozott üzemnél a kazánok tüzeibe alulról bevezetett mesterséges léghuzam élesztését nyolc, kisebb gőzgépek által különállóan hajtott szerelő eszközli. Az egész gépberendezés beleértve a vízzel megtöltött kazánokat, gőzsűrítőket és csővezetékeket összesen 8500% súlylyal bír tehát az egész hajó súlyának 15%-át teszi. A szénraktárak 500 tonna szén befoglalására képesek, amely mennyiség óránkénti 186 km. sebességet véve számításba

5500 kilométer hosszú útra elegendő. A felsorolt gépeken kívül a hajó még igen sok részint nautikus, részint hadi czélokra szolgáló egyéb segédgépekkel van ellátva; ez irányban is a technika legmodernebb vívmányait a legjobban kihasználták, úgy hogy nemcsak az egészben, hanem a részletekben, is megfelelően gondoskodtak, hogy az ember gyenge physikai erejével a hajóban felhalmozott óriási erőket kellőképen irányíthassa és szabályozhassa. A hajó fő tüzérségi felszerelését a már megemlített és a két pánczéltoronyban elhelyezett négy 24 X 40 cm. méretű Krupp-ágyú képezi, ezeknek lőtere a hajó eleje és hátsó része felé 260°-ra terjed és a 215 kgr. súlyú lövegeiket a 25 fokú legnagyobb elevatió mellett 216 kgr.-ra –valójában km- dobhatják. Az ágyuk kezelése, beállítása és a lövegek behelyezése elektromos erőátvitel útján secundar-dynamok segélyével történik, amelyek részére az áramot a pánczélfedélzet alatt felállított primárdynamógépek szolgáltatják. A mellékágyú felszerelésű hat 15 cm-res Kruppféle gyorstüzelési ágyú képezi; minden egyessel perczenként 8 czélzott lövés végezhető és olyképen vannak elhelyezve, hogy kettő-kettő a hajó hosszirányában előre és hátrafelé és három-három a hajó két oldal irányába tüzelhet. Főterük 120°-ra terjed és a lövegük súlya 45,5 kgr. A hajó továbbá két 7 cm.-rés Uchatius-ágyúval, tizenhat 47% gyors tüzelésű ágyúval és két fegyver kaliberű mitrailleussel van ellátva; ezeken kívül két oldalt még egy-egy torpedó kilövelési szerkezettel bír. A hajó megvilágítására két egyenként 40,000 Volt- Ampére erősségű dynamó-gép szolgál, amelyek mintegy 380 izzólámpát és a hajó környezetének megvilágítására használt 24,000 gyertya-fény erőségű s sugárvetővel ellátott ívlámpát táplálnak. Ezeken kívül szükség esetére a 24 cm-res lövegek kezelésére szolgáló két egyenkint 50,000 Volt-ampére és két egyenkint 40,000 Volt-ampére erőségű dynamo-gépek a világítás czéljaira szintén felhasználhatók."[1974]

„A pólai hajó-avatás. Póla, máj. 9. A „Monarch" partvédő hajónak ma délelőtt szerencsésen végbement vizrebocsátása hazafias tüntetés jellegét öltötte és alkalmat adott lelkesült ovációk megújulására, melyekkel a királyt és az uralkodóház itt időző tagjait körülvették, valamint a cs. és kir. haditengerészet ünnepelésére, mely a hajóépítészet legmodernebb elvei szerint épült, erős fegyverzet, jelentékeny gyorsaság és az elsüllyeszthetetlenséget nagy foka által kitűnő, kizárólag belföldi anyagból, hazai munkaerővel, hazai hajógyárban épített eme hajóval a hajóhadtervnek megfelelőleg új, különösen értékes hajótípussal gyarapodott. Hajnalban a városban és a hajógyárban élénk élet mutatkozott. A nap felkeltével az összes szolgálatban levő hajók fölvonták a nagy lobogót, a szolgálatban nem levő hajók pedig a kis lobogódíszt. A lakosság a legtávolabb fekvő helységekből ünnepi díszben öltözve özönlött az ünnepély színhelyére. Reggel fél 8 órakor megkezdődött a meghívott vendégek fölvonulása, akik részint az Oliva sziget összekötő hídján át hajtattak a szigeten fölállított emelvényekhez, részben pedig gigeken és tiszti csónakon mentek a „Custozza" és „Frundsberg" hajóra, amelyek a vízrebocsátás színhelye mellett állottak. Időközben fölállottak a különböző zenekarok is. Nyolc órakor kezdődött a vízrebocsátásban közvetlenül résztvevő tengerészeti törzskar jelenlétében a hajó első beszentelése, amelyet Urednicsek tengerészplébános megfelelő papi segédlettel, a szokásos szertartások szerint végzett. A szertartás alatt a meghívott vendégek mind összegyűltek és ekkor a meghívókkal el nem látott közönséget beeresztették az összekötő hídra és a Bellona-öbölbe, amelyet csakhamar sok ezer főnyi tömeg lepett el. A „Kronprinz Erzherzog Rudolf" vezérhajó ágyúüdvözlése közt, a király, a többi fejedelmi személyiségekkel együtt negyed tízkor elhagyta a „Miramar" yachtot és díszcsónakon az Oliva-sziget kapuja előtti kikötőhelyre ment. Az összes többi hajók a vitorlafalakon való tisztelgést végezték. Midőn a közönség meglátta a királyt, szűnni nem akaró lelkesült Erviva kiáltásokba tört ki, melybe a zenekarok által játszott néphimnusz hangjai vegyültek. A király és a fejedelmi személyiségek fogadására a kikötőhelyen egybegyűltek: Pittner báró altengernagy, pólai kikötőparancsnok, Brüdl ellentengernagy, a tengerészeti fegyvergyár parancsnoka, az állami méltóságok, a vízrebocsátásban közvetlenül résztvevő vezértisztek és tábornokok, a díszhölgyek és 10 fehérruhás leány, tengerész-altisztek és fegyvergyári munkások gyermekei. A királyt és kíséretét a kikötőhelyre érkezésük után, Sterneck báró, tengerészeti parancsnok az udvari pavillonba kísérte. A diadalkaputól a „Monarch" orráig, a tengerész-törzstisztek és főtisztek, valamint a tengerészeti hivatalnokok kettős sorfalat képeztek, melyhez a tengerészeti törzskar tagjai csatlakoztak. Midőn a király a pavillonba lépett, a tengerészeti parancsnok ő felsége rendeletét kérte ki a hajó második beszentelésére. Midőn a szertartás befejeztetett, eltávolították a hajó összes támaszait és minden előkészületet megtettek annak elindítására. Ezalatt a két katonazenekar fölváltva játszott. Miután a tengerészeti hadszergyár parancsnoka jelentést

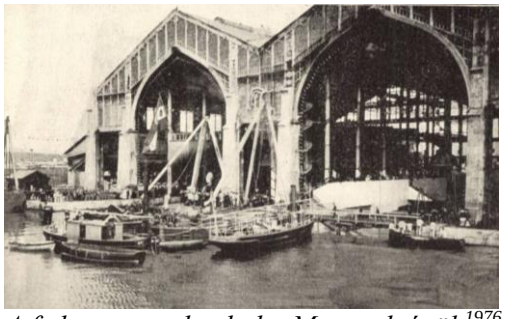
[1974] Gazdasági Mérnök, 19. évfolyam, 1895-04-28 / 17. szám

tett a királynak az előkészületek befejezéséről, Steineck báró tengernagy, tengerészeti parancsnok, a királyhoz intézett beszédben kikérte az uralkodó engedelmét a keresztelés és vizrebocsátás végrehajtásához, mire Mária Terézia főhercegnő megkeresztelte a hajót. Egy nyomás a villanyos vezeték billentyűjén és a hajó orrára erősített pezsgősüveg darabokra tört, mire a billentyű további érintésére a vizrebocsátás a néphymnusz hangjai és a hajók szabályszerű tisztelgése és ágyúzása közt szerencsésen végbement. Az új, hajó a közönség szűnni nem akaró üdvkiáltásai közt siklott a tengerre. A király és kísérete ezután az udvari pavilonból a kikötő helyre mentek és onnét a közönség folyton megújult lelkes ovációi közt, a diszcsónakon visszatértek a „Miramat" yachba. * Sterneck báró tengernagy tengerészeti parancsnoknak a vizrebocsátás előtt a királyhoz intézett beszédére ő felsége következőleg válaszolt: „Örömmel használom föl az új hadihajó vízrebocsátásának alkalmát, hogy hajóhadunk fölvirágzó emporiumában derék tengerészeim közt a hazai tengerparton időzzem. Nagy megelégedéssel fog engem eltölteni, ha a műben, melyet itt létrehoztak, kizárólag hazai munkának tökéletesen sikerült termékét láthatom. Minden jó emléke szeretett hazánknak, minden lelkesítő tradíció, melyekkel derék haditengerészetem dicsekedhetik, éljen és hasson kipróbált hadihajóim e legifjabb társán, mihelyt legénységével élet és törekvés költözik belé. Siker koronázta hadilobogónk alatt, mindenkor kisérve üdvkivonataimtól, lépjen az új partvédő hajó, ünnepélyes keresztelő után, hozzám és házamhoz igen hű hajóhadam soraiba." Mária Terézia főhercegnő a hajókeresztelés alkalmával a következő beszédet mondotta: „Örömmel veszek részt dicső haditengerészetünk szerencsét ígérő fejlődésének ünnepén. Büszkeséggel és örömmel látjuk a hazai munka e nagyszerű művét, amely itt tökélyben áll előttünk. Bizalom és öröm tölt el minden szívet e hatalmas alkotmány látásánál, mely most a Mindenható áldásával a habokba fog merülni. Nagy föladat vár reád! Vajha sikerülne neked tengerpartunk védelme közben, heves harcokban a hullámzó tengeren mindenkor gyarapítani kipróbált haditengerészetünk dicsőségét. Erődbe és legénységed kötelességhűségébe bízva, örömujjongással fogad téged soraiba a dicsőség-koronázta hajóhad és örömünnepet ül, amelyben vele együtt az egész haza részt vesz."[1975]



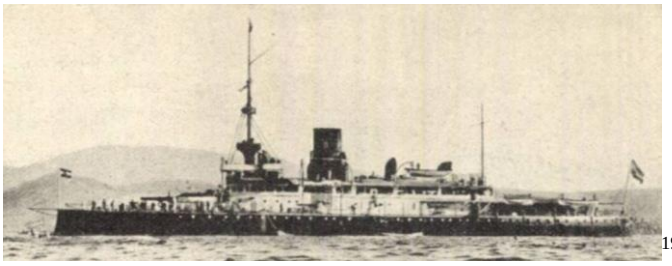
A «Monarch» hadihajó vízrebocsátva, fölszerelés előtt

[1975] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-05-10 / 127. szám
Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-05-15 / 132. szám



A fedett csarnok, ahol a Monarch épült[1976]

Jelen volt még a vízrebocsátásnál Károly Lajos és Lajos Viktor főhercegek, valamint Ferenc Szalvator főherceg és Károly István főherceg ellentengernagy. A díszlobogót a tengerésztisztek feleségei adományozták a hajónak.



[1977]

1896.
„Dániel Ernő báró kereskedelemügyi miniszter két fiával és Gonda Béla min. osztálytanácsossal hétfőn este a magyar-horvát tengeri gőzhajós-társaság Pannónia nevű új gőzösén Velencébe utazott, honnan nagy korában szerdán reggel Pólába érkezett. Ott tüzetesen megtekintette a tengerészeti hajógyárat, a fölszerelés alatt álló Monarch nevű partvédő hajót, a Tegethoff hadihajót s az arzenál múzeumát és fölszerelési raktárait."[1978]

1897.
„Az 1898-ik évi közös költségvetésbe felvett rendes és rendkívüli szükséglet aránylag csak igen kevéssel haladja meg a közös minisztériumok által a múlt évben előterjesztett költségvetés főösszegét. A közös minisztérium azonban a rendes és rendkívüli szükségleteken kívül még a haditengerészet részére 750,000 forintnyi rendkívüli hitel és a külügy- és hadügyminisztérium részére az 1897-ik évre 8.151,400 frt póthitel megszavazását kéri, így tehát abból, hogy új közös költségvetés rendes és rendkívüli szükségletét nem emelték nagyobb összegekkel, kevés — úgyszólván semmi hasznunk sincs. A haditengerészet részére megszavazandó, rendkívüli hitelt egy nagyobb (7800) tonnás hadihajó építésére akarják fordítani. Az építendő hadihajó építésének költségei megközelítőleg 5 millió forintra fognak rúgni. Hogy mily részletekben fogjuk emez összegeket fizetni, azt nem említi a közös hadügyminiszter. Az 5 millió azonban csak építési költségekre megy fel, a hajó felfegyverzése és lőszerekkel való ellátása még legalább másfél millióba fog kerülni, amit azonban a hadügyminiszter nem is említ a költségvetésben. Az új hadihajó tehát hat és fél millió forintba kerül, ami nagy összeg, ha meggondoljuk, hogy jelenleg több mint 30 millió forint ára hadihajó, tengerészeti fegyverzés-és lőszerért fizetjük a részleteket és még a jövő 1898-ik évre is tizenegy hadihajó- és naszádért fogjuk fizetni az építési felfegyverzési és felszerelési költségek részleteit. A *Zentai hadihajó 1.500,000 forintnyi építési költségeinek most fizetjük a harmadik részletét Az épülőfélben lévő 2350 tonnás torpedó czirkáló 1.600,000 forintra menő építési költségeinek második részletét. Az 5500 tonnás »Wen« partvédő toronyhajó 3.500.000 forintnyi építési költségeinek hatodik részletét. Az 5500 tonnás Budapest< partvédő toronyhajó 3.500.000 forintra rugó építési költségeinek negyedik részletét. Hat síktengert járó

[1976] Vasárnapi Ujság –1896-02-16 / 7. szám / A svájczi hunok. Herrmann Antal 100. oldal / Általános nép- és
[1977] Vasárnapi Ujság – 1906-01-28 / 4. szám / Tartalék-hajóraj az Adrián (képekkel) 58. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon
[1978] Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-11-13 / 313. szám

torpedó naszád 1.080,000 forintnyi költségének 4. részletét. Egy építés alatt lévő 6100 tonnás torpedó hajó 3.800,000 forintnyi költségeinek 3. részletét. E hadihajók ágyúinak beszerzési költségeit még most is fizetjük. A «Monarch», «Wien» és «Budapest» ágyúi 2.700.000 frtba kerültek, ennek most fizetjük az 5. készletét. A «Zenta» ágyúi 240.000 írtba, az épülőfélben levő 6100 tonnás czirkáló kishajó ágyúi pedig 730000 forintba kerültek. Ezeknek most fizetjük a második, illetve az első részletét. A 2350 tonnás hadihajó ágyúinak költségei még fel sincsenek véve a költségvetésbe. E költségeken kívül még a három említett partvédő hajó ágyúihoz 1,725.000 forint ára lőszer szükségeltetett, melyből most a negyedik részletet fizetjük. A «Zenta» ágyúihoz tartozó 260.000 forint ára lőszereknek pedig csak az első részletét fizetjük. A 6100 tonnás és a 2350 tonnás hajók ágyúihoz tartozó lőszerek most még nincsenek felszámítva. A hajók torpedó- és fegyverszükséglete szintén óriási összegeket fog megemészteni. Az említett részletek már most meghaladják az öt milliót, az új rendkívüli hitellel együtt pedig a hat milliót. A hadügyminiszter jelentéséből azonban még az is kitűnik, hogy több hadihajót szándékozik — már legközelebb — a hadműveleti flotta lajstromából törölni. A „Lissa« hadihajót és több fregattot már törölték is az aktív flotta névsorából. Krieghammer hadügyminiszter idei előterjesztéséből kitetszik ama szándék, hogy a »Kaiser« továbbá a »Custozza« és »Erzherzog Albrecht« hadihajók törlését is mihamarabb javaslatba fogja hozni. A »Kaiser« hadihajó a csataflotta minden hadműveleti czéljaira már évek óta alkalmatlan és mindeddig csak azért nem törölték az aktív flotta lajstromából, mert az amúgy is kis számú hadihajóink számaránya még nagyobb kisebbségben lett volna az idegen hatalmak flottáinak, létszámával szemben. A *Custozza< és az »Erzherzog Albrecht< hajóknak, ha harczi értékük csekély is, még sem helyeselhetjük még kiselejtezésüket, mert ez által pótlásuk válna, szükségessé mely ismét 10—12 millió forint újabb terhet róna az államra, amelyek pedig tekintettel a pénzügyi viszonyokra, csaknem elviselhetetlenek lennének. „[1979]

1898.
„(Hadgyakorlat az Adrián.) Az idei flotta-gyakorlatokat — mint Holdból jelentik — jniustól augusztusig tartják meg az Adrián. A játékháborúban részt vesz három nagy modern, tornyos hajó, továbbá a három partvédő hajó, — a Budapest, a Monarch és Wien — a három régibb fajtájú hadihajó : a Son Juan d'Austria a Kaiser Max és a Prinz Eugen, melyeket még 1875-ben bocsátottak tengerre. Ezeken a hajókon kívül még egy kis torpedó-hajóraj is részt vesz a manőverben. Az egész hajóraj parancsnoka eddigi intézkedések szerint Minutilla báró ellentengernagy, a torpedó-flotilla parancsnoka pedig Montecuccoli Polignano ellentengernagy lesz. A Wien hajó most még Kaneában van, de a manőverek idejére fölváltják a Kaiser Franz Josef torpedó partvédő hajóval."[1980]

„6. czím. A hajóhad anyagszereinek karbantartása, pótlása és üzeme: C) alczím. Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel. A »Habsburg« hajó pótlására szolgáló 5.500 tonnás »Monarch« (A) partvédő hajó, a 3.500.000 frtnyi összes szükségletnek negyedik részlete 62.377 frt 47 kr."
„Lőszer »Monarch« (A), » Wien« (B) és »Budapest« (C) partvédő hajók ágyúi részére; az 1.725.000 forintnyi összes szükséglet ötödik és utolsó részlete 710.000 »"[1981]

1898.05.09-én Ferenc Ferdinánd főherceg felkereste a hajót Polában.

1898.05.11-1898.08.19 között a Nyári Hajóraj I. Nehézhajó Divíziójának zászlóshajója, **Franz Freiherr von Minutillo altengernagy** lobogója alatt.[1982]

Kísérleteket folytattak a Sellner-féle éjszakai jelzőberendezéssel. Az eredmények kielégítőek voltak.

Dalmáciában hajózott a Budapest és a Monarch, Minutillo báró ellentengernagy parancsnoksága alatt és Dalmáciában taktikai hadgyakorlatokat végző nyári hajóraj első divízióját képezik.
Augusztus és október között kiképző utakat tett. A szellőzői huzatjának javítása érdekében meghosszabbították a szellőzőkürtők magasságát.

[1979] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám
[1980] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-03-30 / 89. szám
[1981] Budapesti Közlöny, 32. évfolyam, 1898-06-18 / 139. szám
[1982] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-06-17 / 166. szám

„Fiuméből telegrafálják nekünk, hogy haditengerészetünk ma reggel odaérkezett Lassaiból és a kikötő előtt horgonyt vetett. Fiumében van Minutalo Ferenc báró ellentengernagy vezetése alatt a Monarch 513, Budapest 464, Prinz Eugen 474, Don Juan 442, Kaiser Max 444, Kaiser Franz Josef hadihajó 403 emberrel, továbbá a Magnet, Meteor és Blitz nevű torpedóvadászhajók és 6 kisebb torpedóhajó. A hajók tisztikara Minutalo, Montecuccoli báró és Wagenburg lovag ellentengernagyok vezetése alatt ma délelőtt 11 órakor tisztelgett Szapáry László gróf kormányzónál, aki viszont délután 4 órakor adta vissza a látogatást a Monarch hajón. A kormányzó távozásakor a hajó dísztüzet adott. A kormányzói palotában, amely déli növényekkel pazar módon van feldíszítve s erre az alkalomra a palota kertje villamos fénynyel berendezve, holnap este 128 órakor 50 terítékű bankot tesz a hajóraj tiszteletére."[1983]

1899.
„Megírtuk röviden, hogy a Bussard osztrák-magyar torpedóhajót hajóhadunk nyári gyakorlatai alkalmával baleset érte. A torpedó a dalmát szigetek közt a Monarch toronyhajóval ütközött össze és úgy megsérült, hogy előbb a partra s onnan a Gigant vontatóhajóval a pólai kikötőbe kellett vontatni, ahová ma, mint táviratilag jelentik, meg is érkezett."[1984]

A nyári hajóraj, mely a »Monarch«, »Wien« és »Budapest« toronyhajókból, a »Prinz Eugen«, »Kaiser Max« és »Don Juan d'Austria« páncéloshajókból, 12 torpedófogóból és 6 torpedóhajóból áll, reggel Fiumébe érkezett **Minutillo b. ellentengernagy** vezetése alatt. A hajókon összesen 3100 ember és 200 ágyú van.[1985] „A nyári hajóraj most a következő tornyos hadihajókból áll: I. csoport: Monarch páncélos hadihajó, az osztrák-magyar tengerészet egyik legnagyobb hadihajója, 500 matrózzal és 28 különféle ágyúval. Budapest cirkáló páncélos 480 matrózzal és 20 ágyúval, parancsnoka Jenik-Zasadly Viktor lovag. Továbbá a Wien partvédő páncélos szintén 480 emberrel és 28 ágyúval a fedélzeten. Az első csoporthoz a három páncéloson kívül két torpedóvadász és öt torpedónaszád tartozik. II. csoport: Prinz Eugen tornyos hadihajó, melynek fedélzetén van Becker ellentengernagy. A Prinz Eugen hadihajón 460 matróz és 22 különféle ágyú van. A Kaiser Max páncélos 460 emberrel és 22 matrózzal. Parancsnoka Chiari Artur fregattkapitány, Szapáry gróf fiumei kormányzó, ki tegnap reggel Budapestről visszaérkezett, legközelebb látogatást tesz Minutillo ellentengernagynál a Monarch pánczélos fedélzetén."[1986]

Hadihajók Fiumében. A nyári hajóraj, mely a Monarch, Wien és Budapest toronyhajókból, a Prinz Eugen, Kaiser Max és Don Juan d'Austria páncélos hajókból, 12 torpedófogóból és 6 torpedóhajó-ból áll, reggel (189.08.02) Fiumába érkezett báró Minutillo ellentengernagy vezetése alatt. A hajókon összesen 3100 ember és 209 ágyú van. Gróf Szapáry László kormányzó holnap a hajóraj tiszteletére díszebédet ad.[1987]

„(Négy matróz vízhalála.) Említettük tegnap, hogy egy öt hadihajóból és három torpedóból álló hajóraj Fiumába érkezett. A Fiumében horgonyzó hajóraj tegnap este 9 óráig szabadságot kapott. A legények ellepték Fiume asztoriait és mulatóhelyeit. A «Monarch» toronyhajó négy matróza erősen berúgott és csak 10 óra után gondolt a hajóramenetelre. A delta-híd előtt találtak egy rozzant csónakot, amelyben két evezővel megindultak a «Monarch» felé. Ötven méternyire a «Wien» hadihajó előtt léket kapott a csónak és néhány másodperc alatt elsüllyedt A berúgott matrózok és az evezősök segítségért kiabáltak. A «Wien» és a «Monarch» hajók leeresztették mentőcsónakjukat, az összes hadihajók villamos reflektorokkal világították be a tengert. Egy matrózt és egy evezőst megmentettek, a többi négy ember a vízbefuladt. A vízbefúlt matrózok a következők : Schertier Gottfried Olmützből, Strifler Elek Aradról, Ossenkowszky György Triesztből, Basic Ernő Fiuméból. A megmenekültek pedig: Bersa Gyula Monfalconeból, Smrtnik Ernő Triesztből és Krasovits András Fiuméból. Szapáry kormányzó a hajószerencsétlenségről részletes jelentést tétetett magának."[1988]

[1983] Budapesti Napló, 3. évfolyam, 1898-07-31 / 210. szám
[1984] Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-07-23 / 202. szám
[1985] Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-08-02 / 212. szám
[1986] Budapesti Napló, 4. évfolyam, 1899-08-05 / 214. szám
[1987] Budapesti Napló, 4. évfolyam, 1899-08-02 / 211. szám
[1988] Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-08-03 / 185. szám
Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-08-03 / 213. szám

Az 1890-es években az SMS Wien, Monarch és Budapest felkereste az olasz vizeket. A látogatást az olaszok 1910-ig sem viszonozták. Ha a két flotta a tengeren találkozott, nem köszönti egymást, amit tengerészeti körökben természetesnek találnak. [1989]
„Legutóbb a nápolyi öbölbe látogatott el flottánk egyik hajóosztálya. E hajóosztály legjobb hajóinkból, a „Budapest“, „Monarch“ és a „Wien“ toronyhajókból állott és mégis menynyire elenyészett az őt fogadó olasz flotta hajóóriások mellett. A hajóosztály 16800 tonna tartalmát az olasz flotta egy-egy nagyobb hajója egymaga is csaknem meghaladja.”[1990]

1899.08.04.én Fiumében volt Minutillo báró altengernagy zászlóshajójaként.[1991]

A három Monarch osztályú hajó és a Trabant romboló 1899.10.21-én elhajózott egy körútra a kelet-mediterrán térségbe, érintve Görögországot, Libanont, Törökországot és Máltát.
1899.10.22-24. Korfu, 1899.10. 25 – 02.11. Pireusz, 1899.02-07-11 Szaloniki, 1899.11.11-20-ig Smyrna és Mersine (Törökország). 1899.11.23-25–12.03. Bejrút, 1899.12.06-07 Syra (Siros – Görögország), 1899.12.07-10 Suda-öböl, 1899.12.12-16 Málta, 1899.12.18-20 Gravosa, 1899.12.21-én ért vissza Polába.

Az SMS Budapest, SMS Wien és az SMS Monarch Máltán[1992]

„Hogy mily felületesen állítják össze a haditengerészet költségvetését és hogy mily semmibe sem veszik azt, az már abból is kitetszik, hogy a «Monarch», « Wien» és a «Budapest» toronyhajók 5500 tonna belterjedelemre lettek engedélyezve, de a közös hadügyminisztérium 5600 tonnányira építtette a hajókat és midőn a hajók már készen voltak, a delegácziók elé terjesztett beadványokban még mindig mint 5500 tonnásak szerepeltek, így tehát az országos bizottság elé terjesztett adatok éveken át valótlanságot tartalmaztak.”[1993]

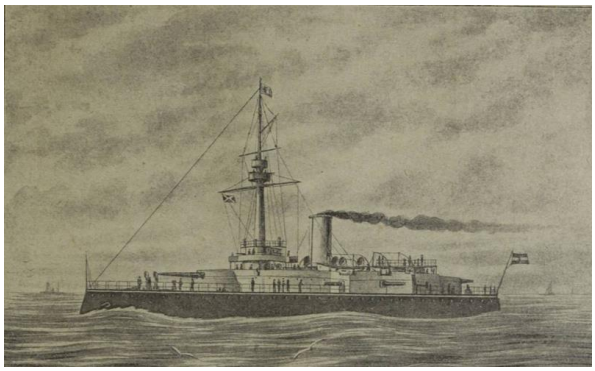
1900.
„Erős bóra az Adrián. Mint lapunknak Triesztből táviratozzák, az ottani kikötőben három nap óta erős bóra dühöng. A kikötőben az összes forgalom szünetel. Több gőzös, a három nagy hadihajót «Monarch», a Wien» és «Budapest» kénytelen volt a mucsai öbölben horgonyt vetni.”[1994]

Hadihajóink téli gyakorló osztálya, a Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt levő három pánczélos partvédő: Monarch, Budapest és Wien páncélosok és a Trabant torpedóhajó Máltára érkezett 1900 februárjában. Itt ekkor egy angol kötelék is tartózkodott. Máltán a kötelék negyedfélnapig volt. Szalonikiben, Smyrnában és Beirutliban szintén barátságos fogadtatásban részesültek hajóink. Meglátogatták a kis-ázsiai parton fekvő Mersinát is. „Lussinpiccolo (Mali Losinj, a mai horvátországi Losinj szigete), (1900) márc. 30. A Monarch, Budapest, Wien és Leopold hadihajókból álló hajóraj Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt tegnap ideérkezett.”[1995] Fiumába érkeztek 1900.04.04-én.[1996]

[1989] Budapesti Hírlap, 1910. 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám
[1990] Magyar Géniusz, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám
[1991] Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1899-08-05 / 214. szám
[1992] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 28. kötet (Budapest,1900)
[1993] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-01-31 / 31. szám
[1994] Magyar Hirlap, 10. évfolyam, 1900-01-14 / 14. szám
[1995] Alkotmány, 1900. 5. évfolyam, 1900-03-31 / 77. szám
[1996] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-04-03 / 92. szám

1900-ban **Rudolf Graf Montecuccoli ellentengernagy** zászlóshajója.
„(Hadihajóraj a magyar kikötőben.) Fiuméból jelentik: Az úgynevezett téli hajóraj, mely gróf Montecuccoli Polinago Rudolf ellentengernagy parancsnoksága alatt Lussinpiccolo környékén vasárnap és hétfőn gyakorlatokat végzett, ma este fut be kikötőnkbe. A flotta a következő hadihajókból áll: Monarch, parancsnoka Kneisler sorhajókapitány; Wien, lovag Bless Viktor sorhajókapitánynyal; Budapest, lovag Jenit Zadasky sorhajó-kapitánynyal; Leopard, parancsnoka Remig Henrik fregatt-kapitány; továbbá a Trabant és Komet torpedóhajók s néhány torpedónaszád. Az ellentengernagy a Monarchon van. A flotta tisztjeinek tiszteletére Szapáry László gróf kormányzó nagy ebédet rendez."[1997]

[1998]


[1999]

Májusban a hajót leszerelték.

1901.
1901-ben lengéscsillapító bordákat és két darab 4,7 cm-es gyorstüzelő löveget kapott.
1901.10.14-én a Téli Hajóraj részeként, **Julius von Ripper ellentengernagy** zászlóshajója.
Dalmácia vizein hajózott.
„Fiumei tudósítónk jelenti, hogy ma reggel odaérkezett haditengerészetünk téli flottája, mely a múlt hét óta Salona mellett gyakorlatozott. A flotta a »Monarch«, »Wien», »Budapest«, »Panther«, »Magnet« és »Planet« páncélos hajókból és kilencz torpedónaszádból áll. Az escadre parancsnoka Ripper Gyula ellentengernagy. A hajóraj hétfőig marad a fiumei kikötőben, s azután visszatér Pólába."[2000]

1902.
1902.01.17-én Triesztben „Ebner, a tengerészeti hatóság elnöke ma délelőtt 1 órakor a Charlotte fedélzetén viszonozta a német hajó parancsnokának látogatását. Sandrinelli polgármester is akkor tette látogatását és Ebnerrel együtt tért vissza. Háromnegyed 12 órakor Adalbert porosz herceg a Charlotte-ról a Monarch osztrák-magyar tengernagyi hajóra ment, ahol **Ripper ellentengernagy**, a hajóraj parancsnoka, reggelit adott a herceg tiszteletére. Jelen voltai: a Charlotte parancsnoka, Goes helytartó, Stannius német főkonzul, Conrád állomásparancsnok, Kneissler ellentengernagy, a tengerészeti kerület parancsnoka és a Budapest, Wien és Panther osztrákmagyar hadihajók parancsnokai. A herceg ezután a helytartóval az új san-markói hajógyárba hajtatott. Egy másik kocsin Ammon kapitány és Staunius dr. főkonzul követték őket. A Stabilimento Jecusco Triesztino hajógyár bejáratánál Hütterott lovag, a társaság elnöke, Kneissler ellentengernagy, Popper hajóépítkezési főmérnök, valamint a technikai igazgatók gyűltek össze a fogadásra. Hütterot elnök a herceget a hajógyári helyiségeken keresztül a Habsburg osztrák magyar hadihajóhoz kísérte, amelyet kívülről megtekintettek. Menet közben a nagy amerikai darucsiga különösen felkeltette a herceg érdeklődését. Beitatóan tekintették meg a pneumatikus telepet és a villanytelepet is. Félórai tartózkodás után az előkelő vendég, miután az elnöktől és a többi úrtól szívélyes szavakban búcsúzott el, tovább folytatta útját."[2001]

[1997] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-04-04 / 93. szám
[1998] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Monarch
[1999] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1895-04-18
[2000] Magyarország, 8. évfolyam, 1901-12-07 / 290. szám
[2001] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-01-18 / 16. szám
Pesti Hírlap, 1902-01-17 / 16. szám

„Adalbert herczeg utazása, Trieszt, jan. 21. A Charlotte elindulása előtt a Monarch osztrák-magyar zászlóshajó egészen a német iskolahajó mellé ment, mialatt a Monarch zenekara a német himnuszt, a Charlotte zenekara pedig az osztrák himnuszt játszotta. A két hajó azután búcsúzóul fényjeleket váltott."[2002]

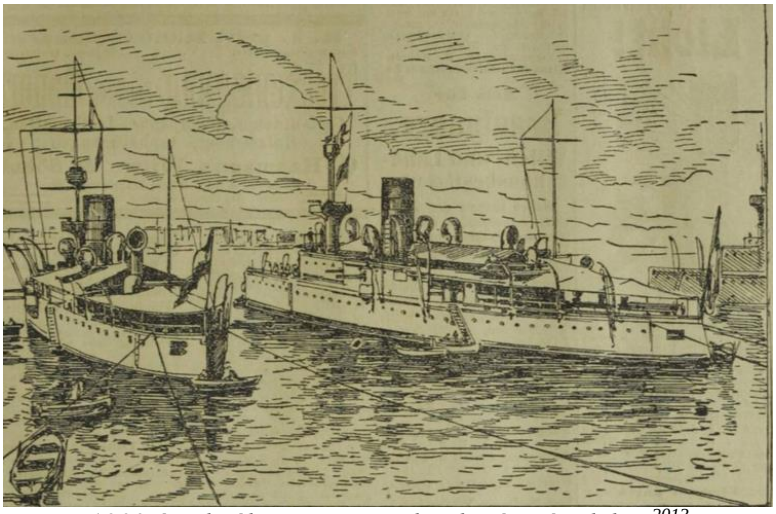
A téli hajóraj Fiumében, Fiume, jan. 24. A téli hajóraj, mely három páncélos toronyhajóból, három koscirkálóból, hat torpedónaszádból és három torpedóhajóból áll, ma délután 4 órakor ideérkezett Polából, **Ripper ellentengernagy** parancsnoksága alatt. Ekkor hatalmas volt a köd., ami lassította a hajókat. Ripper a Monarch páncéloson van. A tisztikar hivatalos lesz a kaszinó és kormányzó báljaira. A flotta február 2-ig marad itt.[2003]

1902.02.17-én és 18-án Trisztbe, négy hadihajó is megjelent a kikötőben: a Wien, a Monarch, a Budapest páncélosok és egy torpedónaszád.[2004] Ekkor, Triesztben munkástüntetések és lövöldözés volt.[2005]
A Monarch hajóról tegnap huszonnégy ember a san-marcoi rakodóra ment, hogy egy új hadihajó építésére vigyázzanak. Trieszt középületeiben is látni most a matrózokat, amint puskával őrt állanak.[2006]

„Utalványforgalom berendezése a „Budapest", „Monarch" és „Wien" nevű cs. és kir. hadihajókkal. 16.445. A cs. és kir. hadihajókkal való utalványforgalom tárgyában 1901. évi június hó 15-én 44.323. sz. alatt kelt rendelet (P. és T. R. T." 1901. évf. 41. sz.) kapcsán értesítem a kir. posta-távirdahivatalokat, hogy a „Budapest", „Monarch" és „Wien" nevű cs. és kir. hadihajók 2 havi időtartamra idegen tengerre rendeltetvén ki, utalványok felvételére és kifizetésére hatalmaztalak fel. A kir. posta- és távirdahivatalok e rendeletet a „Postai Tarifák" I. rész II. szakaszának 12. §-ában megfelelően jegyezték elő. Budapest, 1902. márczius 7."[2007] Az utalványforgalom 1902.05.27-én szűnt meg a hajókon.[2008]

1902.03.01-én Polából kifutott a Földközi-tenger felé az I. Sorhajóosztály kötelékében. Ekkor az SMS Wien és az SMS Budapest társaságában körutat tett Földközi-tengeren. Ekkor felkeresték Algériát, Spanyolországot, Franciaországot, Olaszországot, Korfut és Albániát.
(1902.03.02-án az isztriai Lussin-ban állt meg a rossz időjárás miatt. 1902.03.03-04 Korfu[2009], 1902.03.08-12 Algír[2010], 1902.03.14-19-én Cartagena, 1902.03,20-25-én (Barcelona), 1902.03.26-29-én Toulon[2011], 1902.03.30-04.02 La Spezia, 1902.04.04-10-én Nápoly[2012], 1902.04.12-16 Taranto (Trentó – Olaszország), 1902.04.04.17-19 Zante (Jón-tenger – Görögország), 1902.04.20-24 Valona (Albánia), 1902.04.24-28 Durazzo. A kötelék 1902.04.29-én ért vissza Pólába.)

[2002] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-01-22 / 19. szám
[2003] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-01-25 / 22. szám
Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-28 / 27. szám
[2004] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-02-18 / 48. szám
Magyar Nemzet, 21. évfolyam, 1902-02-18 / 42. szám
[2005] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-02-18 / 48. szám
[2006] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-02-19 / 49. szám
[2007] Távirda és Posta (Magyar Királyi Posta és Távirda Rendeletek Tára, 1902. 10. szám, 1902-03-14 /
[2008] Távirda és Posta (Magyar Királyi Posta és Távirda Rendeletek Tára, 1902. 1-45. szám)1902-05-27 / 17. szám
[2009] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-03-10 / 68. szám
[2010] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-03-11 / 60. szám
[2011] Budapesti Napló, 7. évfolyam, 1902-03-28 / 86. szám
[2012] Magyar Géniusz, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám



1902 áprilisában a Monarchia hajói Nápolyban[2013]

„Madrid, 1902.03.15. Ripper ellentengernagy, továbbá a Monarch osztrák-magyar hadihajó parancsnoka, Friesz sorhajókapitány és a hajónak két tisztje Cartagenából Madridba érkezett, ahol három napig maradnak. Visszatérésük után tartják meg Cartagénában az osztrák-magyar hajóraj tiszteletére tervezett ünnepségeket. — Ripper ellentengernagyot a régenskirályné ma kihallgatáson fogadta."[2014]
1902.03.20-án futott be Barcelonába.[2015]
„Barcelona, 1902.03.25. A szépművészetek palotájában az osztrák-magyar tengerészek tiszteletére rendezett ünnepség fényesen folyt le. Ripper ellentengernagy a Monarch hadihajón ebédet adott, amelyen jelen voltak: a prefektus, a polgármester és a hatóságok főnökei. Az ebédet fényes bál követte. A regatta-klub is nagy ünnepségeket rendezett az osztrák-magyar tengerészek tiszteletére. Barcelona, márc. 25. A lapoknak a Monarch hadihajón rendezett bálról szóló tudósításai hangoztatják az osztrák-magyar tengerésztisztek előzékenységét és szeretetreméltóságát. Az osztrák-magyar hajóraj délelőtt elindult Toulonba, ahonnan Spezziába és Nápolyba megy. Mint itt híre jár, az olasz király Nápolyban meg fogja szemlélni a hajórajt. Az osztrák-magyar tengerészek Barcelónában való tartózkodásukról nagy megelégedéssel nyilatkoztak."[2016]

„A közös hajóraj Nápolyban. Nápoly, ápr. 10. Pasetti báró osztrák-magyar nagykövet ma délelőtt nejével megnézte az osztrákmagyar hajórajt. Ripper ellentengernagy a nagykövet tiszteletére a Monarch hadihajón villásreggelit adott, amelyen valamennyi hajóparancsnok jelen volt. Ripper ellentengernagy felköszöntötte a szavoyai házat és Ferenc József királyt, Pasetti báró Nápoly városát éltette. Este Pasetti a Grand Hotelben ebédet adott az ellentengernagy és a többi tengerésztisztek tiszteletére. A hajóraj éjjel Tarentóba ment. Pasetti báró még néhány napig itt marad, hogy megtekintse a város környékét."[2017]

„— Hajógyakorlatos. Pólából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári hajóraj szombaton indult ki a kikötőből a nagy hadgyakorlatokra, melyek egész szeptember közepéig fognak eltartani. A nagy hadgyakorlatokon részt vesznek a «Budapest», «Monarch», «Wien» toronyhajók, a «Ferencz József» partvédő-kosczirkáló, a «Tiger», «Panther» és «Leopard» torpedó-kosczirkálók, a «Satellit» és «Planet» torpedó-vadászhajók, továbbá 16 torpedóhajó. A hajógyakorlatokat augusztus végén a király is meg fogja szemlélni, aki az eddigi terv szerint Fiumében fog hajóra szállani. A király kíséretében lesz Ferencz Ferdinánd főherczeg trónörökös is."[2018] „A kihajózási gyakorlat a Pola és Dignano közti partrészen lesz. A gyakorlaton két gyalogezred is részt vesz, melyek mint támadók fognak szerepelni.

[2013] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1902-04-17
[2014] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-03-16 / 74. szám
[2015] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám
[2016] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-03-26 / 84. szám
[2017] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-04-11 / 99. szám
[2018] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-06-24 / 147. szám

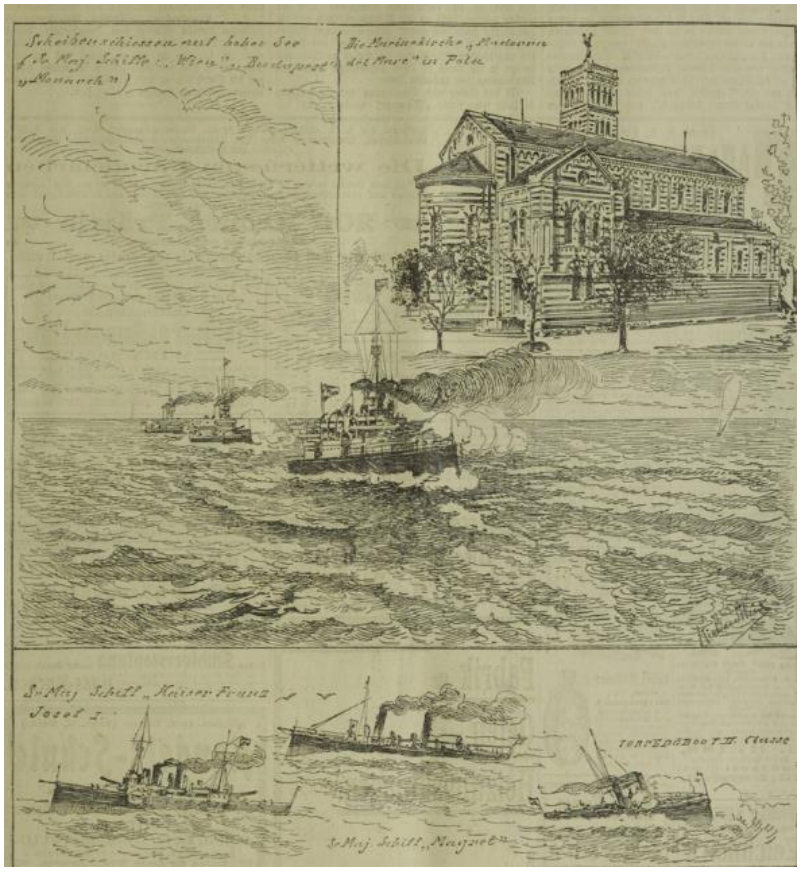
Erre a gyakorlatra a Pólában állomásozó 87. számú gyalogezredet és a trieszti 97. számú ezredet rendelik ki."[2019]

„Zárából jelentik, hogy tegnapelőtt (1902.08.15-én) négy napi tartózkodásra odaérkezett egy három hajóosztályból álló hajóraj, melyben a következő hadihajók vannak: a Monarch, Wien, Budapest, Tieger, Panther, Leopárd, Ferenc József, Satellit és Magnet."[2020]
1902.08.29-én Triesztben volt a Budapest és a Wien társaságában. Szeptember elején Pólában kezdődő gyakorlatoknak felsőbb katonai körökben nagy jelentőséget tulajdonítanak, már abból a körülményből kiindulva is, hogy eddigelé sohasem volt annyi hadihajó, ágyú és katonaság összpontosítva hadihajógyakorlatra, amelyek partvédelemre szorítkoznak. A király mindvégig jelen lesz a gyakorlatokon, amelyek két napig fognak tartani. Báró Spaun tengernagy és báró Beck vezérkari főnök is részt vesz a manőverekben. A gyakorlatok az Isztriai partok mentén fognak lefolyni. Triesztből négy Lloyd-gőzös, nagyszámú gyalogság és tüzérség ment Pólába a part védelmére. Triesztben rekkenő nagy a hőség.[2021]

„A támadó fél, amely Triesztben száll hajóra, áll az 55. gyalog-hadosztályból Hötzendorf vezérőrnagy parancsnoksága alatt. A hadosztály átszállítására négy kibérelt Lloyd-gőzös fog szolgálni, a « Habsburg», az «Elektra», a «Bukovina» s a «Galícia». E hajók kísérői s a kiszállás fedezői a «Monarch», «Wien» és «Budapest» csatahajók, három cirkálóhajó és a melléjük beosztott torpedó-naszád-raj. Parancsnokuk Ripper ellentengernagy. A partraszállást Pólánál fogják megkísérleni."[2022]

A Monarchiánknak csak szűk partvidéke van, de ennek megőrzése és biztonsága létfontosságú kérdés a birodalom számára, és ez a feladat a haditengerészet feladata. A régi hajók, amelyekkel Tegetthoff győzelmet aratott Lissánál, már régen eltűntek és a „feledésbe merültek", helyükre új típusú hajók kerültek, amelyek az emberi találékonyság igazi modelljeiként tekinthetők. Hadiflottánk korszerűsítését a néhai haditengerészeti parancsnok Freiherr v. A Sternre végrehajtotta, és az építési program befejeztével három, egyenként három-három hasonló csatahajóból álló csoportot fog tartalmazni, amelyek remélhetőleg elegendőek a part menti védelmi célokra. Flottaépítésre nagyon kevés a tengeri nagyhatalom képes, mint például Anglia már 74, Németországnak 27, Olaszországnak 15 csatahajóval. A Monarchia csatahajóinak első csoportja, amelyet teljes egészében szolgálatba állítanak, a „Monarch", „Wien" és „Budapest" toronyhajók, amelyek azonos méretűek és azonos fegyverzetűek. A második csoportot a jelenleg készülő, lényegesen nagyobb „Habsburg", „Árpád" és „Babenberg" toronyhajók alkotják majd, míg a legnagyobb hajótípusból mindössze két toronyhajó épül, amelyek helyettesítik a kivont „Laudon" és a „Dragon" régi fregattokat. –Ez lesz majd a ténylegesen három hajóból álló Zrínyi osztály.
A „Monarch", a „Bécs" és a „Budapest", amelyek képünkön abban a pillanatban láthatóak, amikor a nyomvonalban hajózva lőgyakorlatot végeznek egy tengeren lehorgonyzott célpontr.

[2019] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-05-09 / 110. szám
[2020] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-08-17 / 225. szám
[2021] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-08-30 / 238. szám
[2022] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-09-02 / 241. szám



Felemelő pillanat volt, amikor ez a három erősen felfegyverzett hadihajó elindult a Trieste Rhede felől, és dél felé haladva hamarosan eltűntek a több ezer néző szeme elől. Egy haditengerészetnek azonban nemcsak erősen páncélozott csatahajókra van szüksége, hanem lényegesen nagyobb számú, bár kevésbé vagy egyáltalán nem páncélozott, ágyús cirkálóra is, amelyek a korábbi fregattok és korvettek felderítő feladatát látják el. Mint ilyenek, a torpedóhajók, lásd a „Tigrist”.[2023]

A hajót tartalékba helyezték, de december 31-én a Téli Hajóraj részeként ismét felszerelték.

„Haditengerészetünk. Míg minden más államban, melynek tengerpartja van, a tengerészeti ügyek, napról-napra növekedő fontosságuknál fogva, meg nem szűnő érdeklődés, eszmecsere és tárgyalás anyagául szolgálnak hírlapi czikkekben, röpiratokban, könyvekben, egyesületi gyűléseken s így a nagyközönség úgy a kereskedelmi, mint a haditengerészeti ügyekben is teljesen tájékozva van, addig minálunk, sajnos, ezek hiányában, e téren teljes tájékozatlanság uralkodik. Azonban, ha egy-egy hírlapunk elvétve mégis a haditengerészetet veszi fel elmélkedéseinek tárgyául, hasábjaiból nem hangzik vissza egyéb, mint az, hogy Spaun báró, a rettenetes Spaun, aki már eddig is rengeteg milliókat vett igénybe a hajóhad szaporítására, újabban megint óriási összegeket szándékozik követelni ugyane czélra, tekintet nélkül válságos helyzetünkre, adókkal való túlterheltetésünkre. Ezen mértéktelen követeléseknek — így folytatják okoskodásukat — más czélja nem lehet, mint az, hogy a kettős monarchia is a gyarmatokat szerző tengeri nagyhatalmak sorában foglaljon helyet. Hogy mit gondol Spaun báró ily vádak hallatára, azt én természetesen nem tudhatom, gyanítom azonban, hogy legjobban szeretne nyugalomba vonulni, amihez 52 évi nehéz tengeri szolgálat után nagy joga is volna. De én konstatálni kívánom elsősorban, hogy a tengerészeti vezetőség semmiféle politikát sem űz és cselekvéseiben teljesen alája van vetve a királynak s a kormánynak. Másodszor, hogy gyarmati politikát már csak azért sem űzhet, mivel ma már valamennyi gyarmat s mindazon területek, melyek alkalmatosak gyarmatosításra, vagy ha másra nem is, hát hadiállomásra igen biztos, hatalmas flottákkal rendelkező államok birtokában vannak, márpedig még azon hírlapírótársaim is, akik a magyar közvéleményt időről-időre Spaun határnélküli flottaterveinek meséjével felriasztják, nem fognak kockáztatni oly, csak mosolyt gerjeszthető állítást, hogy hajóhadunk ellátható időben oly erővel fogna rendelkezni, amely

[2023] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1902-09-12

támadó fellépésre képesítené valamely tengeri hatalom ellen. Oly mértékű tengeri erővel azonban okvetetlenül kell rendelkeznünk, hogy az Adria fölött uralkodhassunk, mert ilyennek hiányában, a legközelebbi nagy háborúban elvesztenénk tengerpartunkat. Már most szem előtt tartva földrajzi fekvésünket, mely Európában a lehető leghátrányosabb, kérdem, mi sors várna reánk még nemzetgazdasági tekintetben is, ha a tengertől el lennénk zárva? Világítsuk meg a tengerészeti helyzetet nem a fantázia fényénél, hanem a száraz tények világánál, t. i. a többi hatalom jelen évi tengerészeti költsége és hajóépítkezési terveire való tekintettel, Angliát 750,000.000 korona óriási budgetjével számba nem véve. Az Egyesült Államok 385,583.175 koronával szerepelnek a sorozatban (a tíz évvel ezelőtti költségvetése még csak 110,239.148 koronát tett ki). Oroszország 216,570.037 koronával, hozzáadandó még azon 276 milliónak hányadrésze, mely összeget a czár 1898-ban, mint rendkívüli hitelösszeget új hajóépítkezésekre, több évre felosztva, külön kiutaltatni rendelt. Francziaország 318,097.951 frankkal. Ehhez hozzáadandó a parlament által múlt február hóban a hadi kikötők, dockok és arzenálok kijavítására s újak építésére megszavazott 196.871.000 frank. Mind a fenti három állam azontúl nagy összegeket költ a hajóhadaknak támpontul szolgáló parti erődök megerősítésére és szaporítására. Következik Németország kerek számban 200.000.000 koronával és Olaszország 122.816.555 lírával; növeli ezen összeget azon 32 millió líra, melyet rendkívüli hitelképp a már megkezdett, avagy engedélyezett hajók gyorsabb megépítésére szavazott meg a parlament. Végre következünk mi 48.940.820 koronával. Ami már a hajóépítkezéseket illeti, Francziaország a parlament utolsó ülésszakában elhatározta, hogy a hajóhad újabb 8 csatahajóval (átlag 14.000 tonna tartalommal), 6 nagy pánczélozott czirkálóval (átlag 11.000 tonna tartalommal), 31 torpedónaszádpusztitóval, 146 torpedónaszáddal és 36 tengeralatti naszáddal szaporittassék s hogy a munkában, levő hajók befejezése gyorsíttassék. Németország harczra való hajóhadának ereje, a megszavazott építkezési terv értelmében, 1908-ban 38 elsőrendű csatahajóból, 14 nagy vértezett czirkálóból és 38 kisebb csatahajóból fog állni, a megfelelő számú torpedónaszád - rajjal. Hogy mennyire sietteti Olaszország hajóhadának szaporítását, már föntebb érintettük. A saját tengerészeti költségvetésünkben pedig egyetlen új hajónak építése sincs javaslatra hozva, a munkában levő hajók építésének folytatására pedig a rendes és rendkívüli előirányzatban összesen 14.571.810 korona van fölvéve. Már most szem előtt tartva, hogy például a Lepanto, 15.900 tonnás olasz csatahajó 32.105.000 lírába került, az orosz, franczia, angol 14—16.000 tonna tartalmú csatahajók egyenkint 29—33 millió koronát emésztenek föl tüzérség és lőszer nélkül s hogy végre a saját, sokkal szerényebb méretű, építés alatt levő két legnagyobb, t. i. 10.600 tonnás csatahajónk mindegyike 17.400.000 koronába kerül (tüzérség és lőszer nélkül), akkor világos, hogy a delegácziók elé terjesztett költségvetésben a hajóépítkezésekre igénybe vett egész összegből alig tennék ki a fedezet egy kisebbszerű, 9000 tonnás csatahajó építésére, tüzérség és lőszer nélkül. Márpedig azért, hogy a technikai haladás folytán a hadihajók építési költsége az utolsó évtizedekben megháromszorosodott, csak nem felelős haditengerészetünk vezetősége, amely csak nagy erőlködéssel czammog a többi, tengerparttal bíró állam után. Menthetetlen az lenne, ha még a jelen tizenkettedik órában is oly hajókat hozna javaslatba a tengerészeti vezetőség, amelyek szembe ugyan nem szállhatnának az ellenséggel, de dicsők lennének. Ide redukálódnak tehát Spaunnak mérték nélküli flottatervei a száraz tények világánál. Már most kérdezzük, mily más eszközökkel védjük még meg 735 kilométer hosszú tengerpartunkat, tengeri kereskedelmünket és azzal kapcsolatos érdekeinket és jogainkat, amikor ugyanazon czélok megóvására a többi hatalmak az említettük óriási költségekbe kerülő nagy hajóhaderőnek fenntartását találják szükségesnek. Harczra való hajórajunk áll pedig a következő hajókból: Három kis 5500 tonnás partvédő (Monarch, Budapest, Wien), három átlag 6180 tonnás vértezett czirkáló, Rudolf (6900 tonnás) és Stefanie (5100 tonnás) tornyoshajók, három 8340 tonnás csatahajó, végre a 10.600 tonnás osztály, melynek ketteje épülőben van, harmadika pedig még csak javaslatba hozatalra vár, mely osztály tehát 4—5 év előtt el sem készülhet (többi annak idejében harcraképes volt hajónk, mint például a Don Juan, Castora, Eugen, Albrecht stb.) már teljesen elavulván, a síkra többé ki nem szállhat, még csak gyakorlatra sem valók már. Nos, kérdezzük, kiszállhat-e Spaun báró ily csekély hajóhaddal a tengerre gyarmatokat hódító útra, még ha minden kadétünk egy-egy Nelson, Tegethoff vagy Suffren lenne is. Mi ma gyengébbek vagyunk a tengeren, mint voltunk 1866-ban, akkor a mi erőnk úgy aránylott az olaszhoz, mint 8 : 12-höz, ma pedig úgy áll ahhoz, mint 3 : 10-hez. Németország hajóhada azon időben még csak néhány kicsi ágyúnaszádból állott, ma négyszerre nagyobb a tengeri ereje a miénknél. Hajórajunk hátramaradottsága abban leli okát, hogy míg a többi hatalmak harminc év óta évről-évre fokozottabb gondot fordítottak tengeri erejük növelésére, addig saját tengerészetünk vezetőségének oly csekély összegek álltak rendelkezésére, hogy jobbadán csakis

könnyű, kevésbe kerülő, a felderítő szolgálatot végző hajók építésére gondolhatott és csak a legutóbbi években, miután sikerült neki felvilágosítani a kormányt azon veszélyről, mely a monarchiát a hajóhad elégtelensége folytán érheti, nyújtottak módot neki oly hajók építéséhez hozzáfoglalni, amelyek sík tengeren is szembeszállnak az ellenséggel. Ő felsége a legénységi létszám szaporításának szükségességét is érintette trónbeszédében. Míg ugyanis a többi hatalmak évről-évre szaporítják matrózaik békelétszámait, addig a saját legénységük békelétszáma (7500 ember) ugyanaz maradt, amint azt 13 évvel ezelőtt a törvényhozás megállapította. Már pedig akkoron egy pánczélosnak, vagy hadihajónak egy nagy gépe volt és többnyire egy és ugyanazon kaliberű, kézzel mozgatható ágyukkal volt felszerelve, egy mai csatahajó a nagy gépeken kívül még vagy 70 más gépet is hordoz méhében, hat-hétféle kaliberű, részben óriási súlyuknál fogva csak géperővel mozgatható ágyukkal és úszóképessége nagyobb biztosítására számos, egymástól vértezett falakkal elválasztott rekeszekre van felosztva. Igen természetes tehát, hogy több és tanultabb legénységre van ma szükség, mint akkor volt. A legénységnek túl csekély voltánál fogva lehetetlen volt kellő számú hajót tengeri szolgálatra kirendelni, a kirendelteket is csak félig kiképezett emberekkel lehetett ellátni, sőt a dolog annyira jutott, hogy a hajókat sem lehetett már kielégítőleg jó karban tartani. Hogy mindezen bajokon segíteni lehessen, a legénység békelétszámát 7500-ról 12.000-re kellene emelni. Az idei költségvetésben egyelőre a létszámnak 750 emberrel való szaporítása igényeltetik. Mindezekből pedig világos, hogy nem nevezhető vaklármánál egyébnek némely laptársunk a felzúdulása a haditengerészeti vezetőség mértéktelen igényei fölött. Hogy a mi anyagi viszonyaink között a tengerészetnél fölmerült, habár elodázhatatlan költségszaporulat súlyosan nehezedik vállainkra, ki tagadhatná. Azon kell tehát lennünk, hogy a növekedett teher az által váljék elviselhetőbbé, miképp a költségekhez való hozzájárulásunk összegéből minél nagyobb szállítások útján térüljön meg annak minél nagyobb része. Ezt lehetővé tenni szoros kötelessége a haditengerészet vezetőségének. Eddigelé megelégedett a delegáczió azzal, hogy kimutattatott, miszerint az úgynevezett megrendelésekből 34'4% jutott magyar szállításokra. Ámde a kérdésnek a valóságot földerítetlenül hagyó ilyképp való elütése mellett Magyarországba alig folyt vissza hozzájárulása összegének harmadrésze. Nem pedig azért, mivel a haditengerészet alig említésre méltó kivételekkel egészében Ausztria területén van elhelyezve, tehát az összes személyi fizetések, nyugdíjak, a legénységi zsoldok, az arzenál-építkezések, a dologi költségek mind Ausztria javára esnek, mivel ott költeznek el. Ezen összegekből tehát, melyek pedig majdnem felét teszik ki a kerek számban 49 millió koronányi költségvetésnek, alig említésre méltó levonásokkal, semmi sem jut Magyarországnak. Még az élelmezésre fordított költségeknek is — a fenforgó viszonyoknál fogva — alig fele térül meg Magyarországnak. Az ágyuk és pánczélokra szükséges milliók ismét egészükben Ausztria zsebébe folynak vissza, mivel az ezeket előállító gyárak Morva- és Csehországban léteznek. Aztán a hadihajók Pólában, de legnagyobbrészt Triesztben épülnek, a magyar tengerparton nem létezvén hajógyár, ennek hasznától is tehát elesünk, azon csekély, véletlen kivétellel, hogy a jelen költségvetésben 2 monitor s a hozzájuk tartozó 5 kis őrjáró sarka lévén javaslatba hozva, ezek a foglalkoztatásra nagyon is rászorult újpesti hajógyárakban fognak építtetni. Ily körülmények között a hajótestek alkatrészei és berendezéseikre vonatkozó megrendeléseknél, valamint a lőszereknél Magyarország tehát nem 34‘4°/o arányban, hanem teljes mennyiségükben részesítendő, végre a kazánok és géprészeknél minél nagyobb arányban, mert hiszen még ezen esetben is 17 millió koronányi hozzájárulásunk összegéből alig fele fogna országunknak visszatérni. Kijelöltük az utat, melyen a bajon segíteni lehet. Lehetséges lesz azonban csak akkor, ha kormányunk és gyárosaink komolyan kezükbe veszik a kérdés megoldását. Spaun báró tengernagy, ki már annyi jelét adta nemzetünk iránti igaz rokonszenvének, s akinek igazságérzetéhez kétség nem férhet, bizonyára a legkészségesebben fog segédkezni a nem könnyű kérdés megoldásában. REMÉNYI ANTAL”[2024]

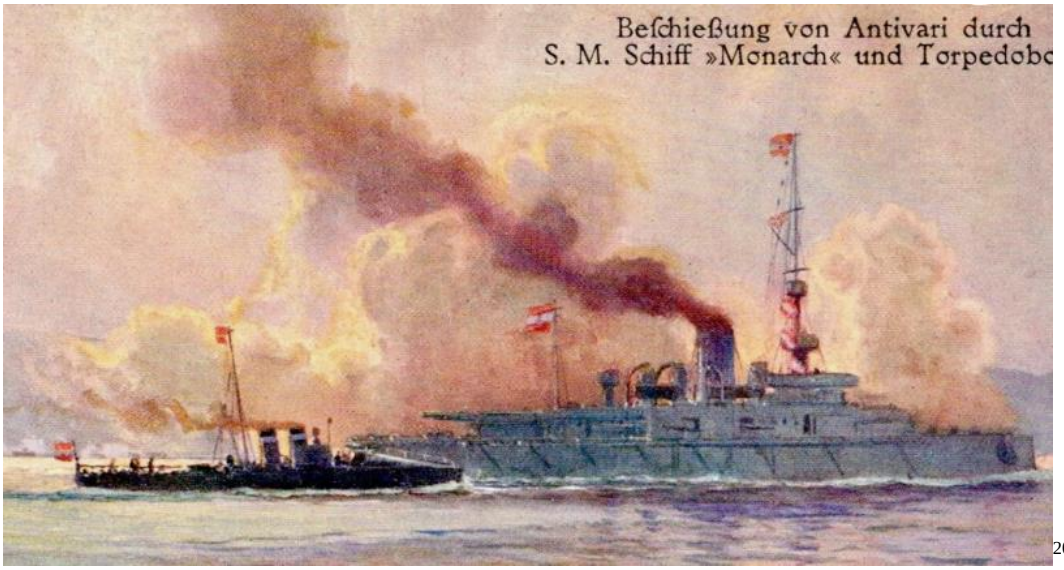
1903.

1903.01.01-én a tervezett Nyári hajóraj tagjának tekintik. Ekkor felszerelték a Monarch osztály hajóit és a Habsburg-ot egy Siemens–Braun-féle rádióállomással. Ennek hatótávolsága több mint 116 km volt.[2025]

[2024] Magyar Nemzet, 21. évfolyam, 1902-05-16 / 117. szám

[2025] Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó III. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 34. évfolyam 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

1903 márciusában a hajókat Gravosában felkereste **Ferenc Ferdinánd főherceg, tengernagy, trónörökös**.
1903-ban a Wien, Monarch, Budapest és a Magnet romboló körútra indult a Földközi-tenger keleti medencéjébe.
„Pólából táviratozzál, hogy flottánk, melynek még a múlt év november havában kellett volna cirkálómra mennie a Levantéra, a jövő héten indul csak a keleti vizekre. A cirkálóút, melyen a «Budapest» és «Wien» toronyhajók, a «Habsburg» parancsnoki hajó és a «Magnet» torpedóvadászhajó vesznek részt, három hónapig fog tartani. A flotta, melynek parancsnoka maixdorfi Kndszler Leodegar ellentengernagy lesz, ellátogat Szira, Szmirna, Rodosz és Pireuszba és végül valószínűleg horgonyt vet Hanak-Kaleszi török kikötőben, honnét a flotta tisztikara ellátogat Konstantinápolyba."[2026] Végül úgy tűnik, hogy az SMS Habsburg nem velük hajózott ki és utólag csatlakozott a hajórajhoz. Ezért lehetett az SMS Wien a zászlóshajó.
Az SMS Wien a hajóraj zászlóshajója, 1903.05.13-ig. (A körút állomásai: 1903.03.30-án Teodó-ból Levant felé hajózott. 1903.03.31-04.02-ig az albániai Valona-ban voltak, 1903.04.02-07 között Korfun álltak meg. 1903.04.09-19-ig Pireusz kikötőjében voltak, 1903.04.20-án Rodoszt keresték fel. 1903.04.21-25 között a görögországi Kafelonia szigetén lévő Makris-ban voltak. 1903.04.27-29-én a szamoszi Vathy (Vathi) következett. A kötelék 1903.04.30-án Khiosz-ban kötött ki. Khiosz-ból a kötelék Szalonikibe ment, hogy képviseljék az Osztrák-Magyar Monarchiát a városban elkövetett magyarok elleni terrorcselekmény kivizsgálásánál. Szalonikiben volt 1903.05.01-06.04-ig.
„A Habsburg, Monarch és Magnat nevű hadihajókon körülbelül 1300 főnyi legénység van, kiknek partra rendelése végett a szaloniki kereskedők megkeresték konzulunkat. Ez azonban kijelentette, hogy nincs jogában ily intézkedést tenni, annál kevésbbé, mert meg van győződve, hogy a török hatóságok képesek a rendet és a közbiztosságot megvédeni. Azt hiszem, egyhamar nem hagyják el gőzöseink a szaloniki tágas kikötőt.[2027]"
1903.05.13-én a Budapest és a Monarch kihajózott Szalonikéből[2028], míg a Wien még ott maradt.
Egyes hírek szerint a Habsburg és a Magnet Voloba, a Budapest pedig Szíriába mentek[2029].) A Monarch és a Budapest 1903.05.25-én ért vissza Polába.



[2030]

A Téli Hajóraj ekkor: állani: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bírnak.[2031]

[2026] Alkotmány, 8. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám
[2027] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-05-05 / 122. szám
[2028] Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-05-15 / 417. szám
[2029] Magyar Polgár, 26. évfolyam, 1903-05-16 / 110. szám
[2030] https://www.ebay.com/itm/146085904091
[2031] Magyarság, 1903. 4. évfolyam, 1903-08-30 / 200. szám

„A haditengerészet milliói. Budapest, dec. 7. A közös Hadügyminisztériumban ismét egy újabb nagy hadihajó építését tervezik, amelynek költségét, — mint a félhivatalos jelentésekből kitűnik, — már a jövő évi költségvetésbe fölveszik. Az új hadihajó testvérhajója lesz az A és a B csatahajóknak. Terjedelme, felszerelése és felfegyverzése is ugyanaz lesz, mint testvérhajóié: 10.600 tonna, 14.000 lőerejű gépekkel, két páncél toronynyal, négy nehéz, tizenhét közepes, tizenhat könnyű és tizenhat kis űrméretű ágyúval. A hajóóriás építése természetesen nagy pénzbe kerül. Az A és a B csatahajó építésére egyenként 17.400.000 koronát számított föl a haditengerészet vezetősége s a jövő évben építendő G is ugyanannyiba fog kerülni. A tizenhét és fél millió azonban csak a hajó építésére és fölszerelésére elég, a fölfegyverzés költségeit külön számítja föl a haditengerészeti osztály. Az A ágyúinak megszerzésére az 1903-ik évi költségvetésben négy és fél milliót számítottak föl s a lőszerek is belekerülnek még négy millióba, úgy, hogy az új hajóosztály minden egyes hajója 25—26 millió koronába, az egész hajóosztály pedig hetvenöt millió koronába, kerül. Az utóbbi években egyáltalában sok pénzt fedtünk ki hajóépítésre. A Habsburg, Árpád és Babenberg 8300 tonnás csatahajók összesen 52,979.290 koronába kerültek. A Szigetvár és az Erzherzog Kari cirkálók összes költségei 25.000.000-ra, két dunai monitor és öt őrjárati naszádé pedig 3.000.000 koronára rúgnak. 1898 óta tehát összesen 156.379.290 koronát szavazott meg a delegáció. E nagy összeg részletei 1910-ig ki lesznek fizetve. Ez idő alatt még az 1897 előtt megszavazott hajóknak, a Monarchien és Budapest toronyhajóknak, valamint a Kaiser Karl VI., a Zenta és az Aspern cirkáló költségeinek részleteit is fizettük, valamint még az 1910 előtt megszavazandó hajók első részleit is fizetni fogjuk. Az összes közös intézmények közül pedig épen a haditengerészetből van a legkevesebb erkölcsi és anyagi hasznunk. A hajóhad közös oka semmiben sem tűnik ki. Osztrák vörösehér-vörös lobogó alatt külföldön az osztrák császárságot reprezentálja. Tisztjei németek legénysége olasz és horvát. A fiumei haditengerészeti akadémiát kivéve az összes haditengerészi intézmények osztrák földön vannak elhelyezve; a tisztek, a legénység ott költik el pénzét. A hajóhad fejlesztésére költött milliók is Isztriában maradnak. A hajókat a trieszti tabilimento tecnico-ban építik. A hajó felszerelését, berendezését osztrák gyárak szállítják. Az ágyukat, páncéltornyokat pedig az Arzenál és a cseh Skoda gyártja. Pedig ha a meddő közjogi viták helyett néha-néha ezzel is foglalkoznánk, úgy nem kellene millióinkat Ausztriába vinnünk. A diósgyőri állami vas- és acélgyárat berendezhetnénk acéllemez gyártásra, pár év alatt ott is készíthetnének krom-nikos-acél stb. lemezeket. Villamfejlesztő gépeket gyáraink már ma is tudnának a flottának szállítani, ha a magyar delegációban eszébe jutna valakinek, hogy ezt a haditengerészet vezetőségétől követelje. Évenként így több millió koronára rugó megrendelésre tehetnének szert gyáraink, amiből bizonyára több hasznuk volna, mint a mai ankétezésből. A hajóépítések pedig ezután még fokozódni fognak. A legutóbbi keletázsiai háború és az utóbbi évek eseményei a tengerre terelték Európa diplomáciájának figyelmét. Az összes hatalmak szaporítják hajóhadaikat. A régi rozzant hajókat nálunk is újakkal fogják pótolni. A hetvenes években készült Tegethoff és a Custoza kaszamatta-hajók helyett már legközelebb egy új hajó-osztályt fognak építeni. Szükséges volna tehát jó előre berendezkednünk, hogy az új hajó-osztályra költendő pénzből néhány milliót Magyarország számára megmentsünk.”[2032]

1904.
1904.01.01-1904.03.21 között a dalmáciai vizeken hajózott, majd befutott Teodo-ba.

Hajóhadunk egyik hajóosztálya, hosszabb keleti útra indul a török vizekre, s meglátogatja a kis-ázsiai partokat. A hajóosztályt maixneri Kneiszler Leodegár ellentengernagy fogja vezetni, aki mellé Leidenthali Szilviusz báró fregatta-kapitányt osztottak be. A hajóosztály három nagyobb és egy kisebb hadihajóból áll, úgymint a Habsburg-bál (parancsnoka: Ziegler Lucián sorhajó-kapitány), az Árpád-bál (Couarde Guido sorhajó-kapitány), a Monarch-bál (Morelli Albert sorhajó-kapitány) és a Satelli-böl Cattarineich János korvetta-kapitány). A hajóosztály **március közepén** indul a török vizekre s két és fél hónap múlva tér onnét vissza Pólába, hogy részt vegyen az idei gyakorlatokon.[2033]

„Tengerbe esett ágyuk. A napokban Ripper admirális vezetése alatt napfényre hozták azokat az ágyukat, melyek 1811-ben a lissai szigetnél a Favorita franczia hadihajóról elsüllyedtek. A munkálatokat a

[2032] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-12-08 / 337. szám
[2033] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-03-13 / 73. szám

Monarch hadihajónk végezte, amely 30 méter mélységből hozta napfényre a két ágyút, melyeket a pólai hadi múzeumba szállítottak."[2034]

„Falából írják, hogy a magyar-osztrák hadiflotta a napokban harmadtól hónapig tartó cirkálóútra indul az előázsiai partok mentén. A csatahajók csak május végén térnek vissza a pólai központi hadi kikötőbe, ahol több hadihajó csatlakozik hozzájuk, mire megkezdődnek a nagy tengeri manőverek. A hadgyakorlatokban Kneissler Leodegár ellentengernagy parancsnoksága alatt négy hadosztály vesz részt. Az egyik hadosztály vezetőhajója az Árpád lesz Couarde Gundo sorhajókapitány parancsnoksága alatt. A második hadosztály felett a Habsburg-hajón Ziegler Lucián sorhajókapitány fog parancsnokolni. A Monarch parancsnoki hajót Marelli Albert fogja vezetni és végül a **Satellit Katarincsics János korvettkapitány** parancsnoklása alatt fog résztvenni a manővereken. A hadgyakorlatokat a dél-dalmáciai partok mentén tartják meg s befejeztével a hadi flotta Fiumába is ellátogat, ahol 10—14 napig fog maradni."[2035]

Bécs, 1904.04.07. A Monarch Kioszba, az Árpád Számoszba, a Habsburg pedig Mytilénébe érkezett. Mindhárom hajón minden rendben van.[2036]
Bécs, 1904.04.10. A Habsburg, Árpád és Monarch nevű hadihajók Smyrnába érkeztek. A hajókon minden rendben van.[2037]

„Hajórajunk Triesztben, Triesztből táviratozzál. A császári és királyi nyári hajóhad, mely Ripper Gyula ellentengernagy vezénylete alatt áll, szerdán reggel vet horgonyt Trieszt előtt. A hajóhad a Habsburg nevű csatahajóból, mint a parancsnok zászlóshajójából, az Árpád, Babenberg, Monarch, a Wien, Budapest csatahajókból, a Zenta czirkálóból, a Meteor, Satellit és Komet nevű torpedóhajókból és 12 torpedónaszádból áll. A hajóhad valószínűleg három-négy napig horgonyoz itt. Ő felsége születésenapja alkalmából 17-én este nagy hajókivilágítás lesz. Hír szerint a hajóhad itt időzése alkalmából adják át ünnepiesen (Joess Martim grófnő pompás ezüst asztaldíszét, melyet hajófelavatási ajándékképen ad a Babenberg parancsnokságának."[2038]

„A tengeri hadgyakorlatok tegnap (1904.09.02-án) véget értek és hadiflottánk impozáns szépségében vonult be a fiumei kikötőbe. A hadgyakorlatok utolsó fázisa úgyszólván a kikötő bejárata előtt folyt le nagyszámú közönség feszült érdeklődése közepett. A hajóhad kisebb rajokra Az ideérkezett hajóraj három hajóosztályból áll. Az első hajóosztályba három 8300 tonnás csatahajó: a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg» tartozik. Parancsnokuk Ripper Gyula ellentengernagy. A «Habsburg» tornyoshajó, melynek Ziegler Lucián sorhajókapitány a parancsnoka és amely egyúttal a vezérlő hajó, 1901-ben a trieszti Stabilimento tecnicoban épült. Hossza 108 és szélessége 20 méter. Páncélőre 22 cm.-es és Krupp-féle toronyágyúból, tizenkét 15 cm.-es és huszonnégy 7 cm.-es Skoda gyorstüzelőágyúból és hat 7 mm.-es maximágyúból áll. Személyzete 718 főnyi. Az «Árpád» és «Babenberg» ugyanilyen méretűek. Az előbbinek Couarde Guidó sorhajókapitány a parancsnoka. Személyzete 647 főből áll. A «Babenberg»-en 645 főnyi személyzet van. A második hajóosztályt **Beck Gyula ellentengernagy** vezetésével a «Monarch», «Wien» és «Budapest» tornyos csatahajók alkotják és teljesen modern építmények, melyekről Európa szakemberei nagy elismeréssel nyilatkoztak. A «Monarch», melynek **Schukles Lázár sorhajókapitány** a parancsnoka, 1895-ben Triesztben épült. Hossza 93 és szélessége 17 méter. Tüzérségi felszerelése: négy 24 cm.-es Krupp-ágyú, hat 15 cm.-es gyorstüzelő, két kisebb gyorstüzelőágyú és tizenhat 37 mm.-es Skoda-ágyú. A «Wien», parancsnoka **Sobieczky Adolf** fregattakapitány és a «Budapest» — **Preradovics Dusán fregattakapitány** a parancsnoka — ikerhajói a «Monarch»-nak és úgy a mértékben, mint a felszerelésben teljesen megegyeznek vele. A «Wien»-t 1895-ben, míg a «Budapest»-et 1896-ban a millennium évében Pólában bocsátották vízre. Az előbbin 389, az utóbbin pedig 438 főből álló személyzet van. A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottilája tartozik, Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flottila hajói: a «Satellit», «Meteor», «Komet« és a «Zenta». Ez utóbbi a kisebb torpedócirkálók csoportjába tartozik.

[2034] Magyar Nemzet, 23. évfolyam, 1904-08-14 / 195. szám
[2035] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-03-21 / 81. szám
[2036] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-04-08 / 84. szám
[2037] Az Ujság, 2. évfolyam, 1904-04-11 / 101. szám
[2038] Magyar Nemzet, 23. évfolyam, 1904-08-17 / 197. szám

Tonnatartalma 2300. 1897-ben a pólai arzenálban épült. Hossza 92, szélessége 12 méter. Van rajta nyolc 12 cm.-es Skoda gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete 283 ember. — A másik három torpedóütő hajó. Közülök a «Satellit» a legújabb. 1892-ben a schichaui gyárban épült. Hossza 67, szélessége 8,1 méter. Tonnatartalma 540. Gépezete olyan, hogy óránként 23 tengeri mértföldet képes megtenni. Parancsnoka Cattarinich korvettakapitány. 79 főnyi személyzet van rajta. A «Komet» (parancsnoka Luis Lino korvettakapitány) és a «Meteor» (parancsnoka Sanchez de la Cerda Antal korvettakapitány.) Németországban épültek, 1688- ban, illetve 1887-ben. Az előbbi 59 m. hosszú és 6.8 m. széles. Tonnatartalma 360. Sebessége 21 mértföld óránként. Személyzete 55 emberből áll. A «Meteor» 57 méter hosszú, 6.8 m. széles, 350 tonnás és szintén 21 mértföldnyi sebességgel halad. 59 ember van rajta. A torpedónaszádok közül csak a «Kigyó» és a «Python» vihart járó (Hochseebote) naszádok modernek, (1899-ben épültek Angliában). Sebességük 26 tengeri mértföld, tehát a leggyorsabban járók az itt horgonyzó valamennyi hadihajók közül. Van rajtuk két-két 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú. Személyzetük minimális: 18—18 ember van egyegy hajón. A többi elsőosztályú torpedónaszádok, mint a «Flamingo», «Gaukler», «Harpie», «Ibis«, «Kranich», «Marabu», «Reiher», «Sekraetuer» és a «Weihe» 78 tonnások és 19 tengeri mértföldnyi sebességgel haladnak. S két-két könnyű ágyúval vannak fölszerelve. Hosszúságuk 39 méter, szélességük 4 és fél méter. A legújabb közöttük a «Flamingo» és a «Marabu», amelyeket 1890-ben bocsátottak vízre. A többiek 1888—89. évek közt épültek. Itt van még a «Kaiser Franz József I.» torpedócirkáló tornyos hajó is, amely csak nemrég tért vissza haditengerészeti akadémiánk növendékeivel, akik a szünidei gyakorlati tanulmányúton voltak. A hajó parancsnoka Kohn báró sorhajókapitány. Ez a csatahajónk 1889-ben épült Triesztben, 4000 tonnás, hossza 98, szélessége 15 méter. Van rajta két 11 cmr.-es és hat 15 cmr.-es Krupp-ágyú, két könnyű ágyú és húsz gyorstüzelő. Személyzete majd 400 főből áll."[2039]

A gyakorlatozásokra kiküldött nyári hajóraj páncélosait szeptember 15-én szolgálaton kívül helyezik és leszerelik. Csupán a «Habsburg» admirális had marad felszerelésben, addig, míg a Triesztben épülő «Erzherzog Karl» nevű új toronyhajó vízrebocsátása megtörténik. Ez alkalomból ugyanis a «Habsburg» a pólai kikötő őrshajójának és az egyik tüzériskolahajónak kíséretében Triesztbe indulnak, hogy a vízrebocsátásnál jelen legyenek és az új toronyhajót felszerelésre Pólába kísérjék. Az új hajóraj csatahajóit, melyek télire is akcióban maradnak már most kijelölték. A téli hajóraj tehát a következő hajókból fog állani: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bának."[2040]
Ezek a manőverek jelezték először, hogy az Osztrák-Magyar Haditengerészetben két homogén, modern csatahajókból álló század működik.

„1907.09.07-én Fiume előtt csütörtökön elsőrangú flotta-gyakorlat volt az [Adria hullámain. Az osztrák-magyar hajóhad második hajóhadosztálya, mely a Monarch, Wien, Budapest hadihajókból és öt torpedónaszádból áll, a fiumei kikötőt védelmezte Beck ellentengernagy parancsnoksága alatt az első hajóhadosztály ellen. Ezt az osztályt, mely a Habsburg, Babenberg, Árpád hajókból és öt naszádból áll, Ripper ellentengernagy ,vezette. A gyakorlatot a mólókról nagyszámú közönség nézte végig. Eredményéről távirati jelentés ment Bécsbe a hadügyminisztériumba."[2041]

„(Magyar tengerésztiszt szerencsétlensége.) A tiroli Kitzbühelből táviratozzák, hogy nagybüki Kayzer Vilmos lovag sorhajózás alól a Császárhegység megmászása közben egy szakadékba zuhant és szörnyet halt. A huszonhat esztendős tengerésztiszt a Monarch hadihajón szolgált s most szabadságon volt."[2042]

1905.
„A tartalék-hálóraj. Megírtuk, hogy a haditengerészet vezetősége Olaszország példáját követve, egy tartalék-hajóraj fölszerelését határozta el. A tartalék-hajóraj három csatahajót, a Monarch-ot. a Wien-t

[2039] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám
[2040] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám
Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-26 / 145. szám
[2041] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-09-10 / 250. szám
[2042] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-09-23 / 263. szám

és a Budapestet már szolgálatba is helyezték. A hajóraj parancsnoka Haus Antal ellentengernagy lett. A törzskar főnökévé Hansa Oszkár korvétakapitányt, a Monarch parancsnokává Lantos Károly gróf sorhajó-kapitányt, a Wien parancsnokává Obermüller Károly fregatta-kapitányt, a Budapest parancsnokává pedig Kirchmayr György lovag fregatta-kapitányt nevezték ki. A tartalék hajóraj zászlóshajója a Monarch lesz."[2043]

1905.05.21-én mindhárom Monarch osztályú hajó ott volt Triesztben az SMS Ferdinánd Max vízrebocsátásánál.[2044]

1905.06.30-án Fiumába érkezett.[2045]

„A hajóraj parancsnoka Ripper Gyula ellentengernagy, vezérkari főnöke Racsics Antal fregattakapitány. Az első hadosztályban vannak a „Habsburg", „Árpád" és „Babenberg" hadihajók, a második hadosztályt, melynek parancsnoka **Siemuszova - Pietrinzki ellentengernagy**, vezérkari főnöke László Elemér korvettakapitány, a „Monarch", „Wien" és „Budapest" hadihajók alkotják. A torpedó flottila a „Szigetvár", „Zenta", „Satellit" és „Komet" hajókból s tizenegy torpedónaszádból áll. A torpedó-flottila parancsnoka Couarde Guidó ellentengernagy, vezérkari főnöke Raisz Ervin sorhajóhadnagy. A hadi flotta a legközelebbi napokban Fiumába érkezik és onnan megy gyakorlatra az isztrai és a dalmát partok mentére."[2046]

„A tartalékhajóraj. Tavaly óta szó van róla és mi is megírtuk, hogy az osztrák-magyar tengerészet tartalékhajórajt kap. Most félhivatalosan jelentik Bécsből, hogy 1006. januárétól fogva három tornyos, páncélos csatahajó, a «Monarch» gróf Lantos sorhajókapitány parancsnoksága alatt, a «Wien» Obermüller fregattkapitány parancsnoksága alatt és a «Budapest» Kirchmayr fregattkapitány parancsnoksága alatt a tartalékhajórajt fogják alkotni. A félhivatalosjelentés bőven magyarázza, a tartalékhajóraj szükségességét és váltig bizonyítgatja, hogy felállításának semmi offenzív jellege nincs. Kiemelik, hogy tavaly Olaszország volt a tartalékhajóraj dolgában a kezdeményező. A félhivatalos jelentés szerint a tartalékflottának egyedüli célja, hogy a legénységet jobban képezhessék ki és az újoncokkal ne zavarják meg a kitanított legénység manővereit. A tartalékhajóraj azonban nem egyéb, mint a haditengerészet legénységének és hajóinak létszámfelemelése. A tengerészetnél rendes, békés Főben csak a hajók egy része van teljesszámú legénységgel és teljes felszereléssel ellátva, úgy hogy szükség esetén rögtön harcba indulhat A többi hajó a tartalék, amelyek fegyverzetének a nagy része az arzenálban nyugszik és a legénységük a tartalékhoz tartozik és szükség esetén előbb be kell hívni. Az oroszjapáni háború folyamán, a balti flotta végtelen lassú készülődése, úgy látszik, gondolkodóba ejtette a hatalmakat, és a tengerészet tartalékát is harckészre felszerelték. Az olasz tengerészet tavaly állította föl tartalékflottáját és az osztrák-magyar tengerészet, tekintve azt a feszült viszonyt, ami a két nagyhatalom között van, rögtön követte a példát."[2047]

A nemzetközi flottafejlesztések hatására, 1905-re a Monarch hajóosztály, lényegében elavult, például az orosz Patyomkin páncéloshoz képest, ami lényegében 1905-ben állt hadrendbe, vagy az 1902-ben hadrendbe állt japán Mikasa páncéloshoz képest.

1906.
1906.01.01-én visszasorolták a Tartalék Flottába és csak az éves nyári gyakorlatokra helyezték ismét üzemképes állapotba.[2048]
Monarch csatahajó **Lantos (Lányius**[2049]**, Laujus**[2050]**) Károly gróf** sorhajókapitány

[2043] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-31 / 360. szám
[2044] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-03-07 / 1067. szám
[2045] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-01 / 179. szám
[2046] Somogyi Hirlap, 2. évfolyam, 1905-06-22 / 141. szám
[2047] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-12-21 / 352. szám
[2048] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-12-02 / 295. szám
[2049] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám
[2050] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-12-21 / 352. szám

„(A haditengerészet köréből.) Pólóból írják nekünk: Hajórajunk, mely most járta be a Levantét, s a mely a Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a Sankt Georg és Szigetvár cirkálókból és több torpedóűzőből áll (köztük a Huszár nevű torpedónaszád-romboló), hazatérőben van külföldi útjáról. A rendesen Pólában tartózkodó s a Monarch, Budapest és Wien partvédő vértesekből álló tartalékhajóraj május 13-án indul el Pólából a hazatérő hajók elébe, mégpedig több torpedónaszáddal. A két raj között éjjeli támadógyakorlat lesz. E gyakorlat az isztriai partokon megy végbe. Mindkét hajóraj valószínűleg május 19-én tér vissza a pólai kikötőbe."[2051]

„Haditengerészetünk látogatásáról Fiumében még a következőket jelentik: A Faimébe érkezett hatalmas úszó várak összesen három hajóosztályból állottak, amelyekhez a következő nagyobb hajók tartoztak: Erzherzog Karl, Wien, Monarch, Budapest, Árpád, Babenberg, Bt. Georg, Habsburg és Kaiser Karl VI. A torpedó-flotta vezető hajói közül Fiumében voltak a Szigetvár, Aspern és Zenta. Melléjük sorakozott a Drabant, Komet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedóhajók és ezenkívül 9 első osztályú torpedónaszád. A látogatóba érkezett hajóraj legénységi állománya 5600 volt 110 tiszttel. Összesen 402 ágyús volt a hajókon. A hajók csatarendben Lovrana felé voltak felállítva egymástól 150—200 lépésnyire. A hajók valamennyien sárgásszürkére voltak festve, csupán Montecuccoli tengernagy zászlóshajója volt hófehérre mázolva; ezen a törzskari tisztek, megfelelő számú legénység és egy 24 tagú tengerészeti zenekar volt beszállásolva. Közvetlenül a partok mentén csupán a kisebb torpedóhajók és a legnagyobb hadihajó, a háromkéményes Erzherzog Karl volt felállítva, utóbbi a Zichy-mólónál, azért, hogy az ott adott tengernagyi díszebédre érkezők közvetlen a szárazföldről mehessenek fel a hajó fedélzetére. Fiúménak rendkívül mozgalmas napokat hozott a haditengerészet látogatása."[2052]
1906.08.18-i hír.: Fiumében Nákó gróf kormányzó első látogatását a Lacroma hadiyachton Montecuccoli tengernagynál tette. Tíz percz múlva a kormányzó távozott a yachtról, mire a yacht ágyúi megtették a szokásos 19 üdvözlő lövést. A kormányzó díszcsónakon ezután a Habsburg, a St. Georg és a Monarch hadihajókon viszonozta az ellentengernagyok (Haus Antal[2053]) látogatását. Távozásakor minden hajóról üdvlövésekkel tisztelegtek neki.[2054]

1906.09.12-15 között kétéltű tengeri hadgyakorlaton vett részt a 2. Hajóraj, Gravosa közelében.
az 1906 szeptemberi hadgyakorlat, amelyen részt vettek a Wien és testvérhajói Ferenc Ferdinánd tengernagy, főherceg flottaszemléjével zárult, a Sipan melletti Kolocepski (Calamotta)-csatornában.
„A tengeri erő hét csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt- Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van."[2055]

1907.
1907.04.05-én — Szerencsétlenség a hadihajón. Pólából jelentik: A Monarch hadihajó inspiriálása közben Smerard korvettkapitány leesett a gépházba s veszedelmesen megsérült. A kapitányt a tengerészkórházba vitték.[2056]

„— Tengeri hadgyakorlatok. Pólából jelentik, hogy május 6-ától kezdve az Adriai-tengeren nagy harcszerű gyakorlatok lesznek a tartalék hajóraj és a Levantéből visszatérő hajóraj között, amelyeken részt vesz gróf Moniccuccoli tengernagy, főparancsnok is. A tartalék hajóraj, amelynek Hans ellentengernagy a parancsnoka, a „Babenberg", „Budapest", „Monarch" és „Wien" hadihajókból, a „VI. Károly" páncélos-cirkálóból és a „Trabant" torpedóból áll. A levantei hajóraj Ziegler ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Erzherzog Friedrich", „Erzherzog Karl" és „Babenberg" hadihajókból, az „Ulan" és „Streiter" torpedózuzókból áll. Részt vesz a gyakorlatokon még a torpedo-flottilla is, amelyhez tartoznak az „Anakonda", „Alligator" és „Krokodil" magasan járó torpedónaszádok és

[2051] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-05-11 / 129. szám
[2052] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám
[2053] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-18 / 227. szám
[2054] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-08-18 / 226. szám
[2055] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[2056] Népszava, 35. évfolyam, 1907-04-06 / 83. szám

azonkívül még hat másodosztályú torpedónaszád. — Gróf Montecuccoli tengernagy, aki a legközelebbi napokban Pólába utazik, a „Lacroma“ jachtról fogja szemlélni a hadgyakorlatokat.”[2057]

1907.07.30-án a gyakorlatozó hajórajunk mi délután fél hét órakor Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt Fiumába érkezett. A hajóraj áll Erzherzog Karl vezérhajóból, a Babenberg, Monarch, Wien, Budapest, St. Georg, Kaiser Karl VI. és a Kaiserin Elisabeth hadihajókból, további az Aspern, Pelikan, Wolfgang, Után, Stretter, Magnet, Krokodil, Waldelphia és még hat kisebb torpedóhajóból. A nagy hadihajók a kikötő előtt vetettek horgonyt, a többi a kikötőben helyezkedett el. Az ellentengernagy az Erzherzog Kari hadihajón van.[2058]

(A haditengerészet köréből.) Fiumából írják nekünk: A fiumei tengerész-akadémiában a negyedik évfolyam végzett növendékeit a minap ünnepiesen föleskették tengerész-hadapróddá. E célra Hauser báró fregatta-kapitány vezetésével Fiumába érkezett az Erzsébet páncélos cirkáló. Az esküvésre a hadapródok a hadihajóra mentek s ott nagyszámú közönség jelenlétében misét hallgattak, majd a hadicikkelyek fölolvasása után fölesküdtek a zászlóra. Este a hadapródok elutaztak szolgálati helyükre s a hadihajó a második és harmadik évfolyam növendékeivel két hónapi tanulmányútra indult. Montecuccoli gróf tengerészeti főparancsnok törzskarával s a tengerészeti hadműveleti osztály főnökével a Lakroma jatton, a dalmát kikötők megvizsgálása után részt vesz a hadihajók jövő gyakorlatán. Később vezetésével az isztriai és dalmát partokon nagyobb partvédő gyakorlat lesz. E gyakorlaton a hadiflottán kívül a magyar-osztrák tengervidéken állomásozó gyalogezredek, tüzérezredek és két léghajós osztály vesz részt. A hadiflottából hat páncélos csatahajó, két páncélos cirkáló, három cirkáló, hat torpedóhajó és tizenkét torpedónaszád lesz ott, három osztályba osztva. Az első osztály Ziegler ellentengernagy vezetésével az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich, Babenberg és Zenta csatahajókból áll. A második osztály parancsnoka **Kunsth sorhajókapitány**, a Monarch, Wien és Budapest csatahajókkal. A harmadik osztály a cirkáló és torpedóflotta Pleskott ellentengernagy vezetésével, a Sankt Georg, Kaiser Karl VI., Kaiserin Elisabeth, Aspern, Pelikán és Szigetvár cirkálóból s két csoportban tizennyolc torpedóhajóból áll.[2059]

„Díjlövések a haditengerészetnél. Már ez év tavaszán közöltük, hogy néhány év óta a mi haditengerészetünkben is tartanak díjlövéseket, melyek célja, hogy az ágyúvezetők lövési ügyességének egységes megítélése mellett, az egyes hajók összeredményei egymás közt összehasonlíthatók legyenek. Az idei díjlövés alkalmával tetemes haladás volt tapasztalható. A legtöbb ágyúfajnál a talált lövések számát és a lövési gyorsaságot illetőleg a tavalyi eredményeket jelentékenyen túlhaladták és az összes közepes értékek is örvendetes javulást mutatnak. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya által alapított vándordíjat ez alkalommal az »Erzherzog Friedrich« nevű hadihajó nyerte el. Képünkön az idei hajóraj összes ágyúvezetőit bemutatjuk, akik hajóraji avagy hajódíjakat nyertek. Az első hajórajdíjaknak a következő eredmények felelnek meg: A »Monarch« hajó 24 cm-es toronyágyújával 8 lövés közül talált 6; az »Erzherzog Friedrich« hajó 19 cm-es ágyújával 9 lövés közül talált 8; az »Erzherzog Friedrich« hajó 7 cm-es ágyújával 21 lövés közül talált 16; a »Babenberg« hajó 37 mm-es golyószórójával 35 lövés közül talált 26.”[2060]

1908.
Ekkor a Második Nehézhajó Divízió zászlóshajója **Friedrich Müller von Elblein ellentengernagy** lobogója alatt.
1908.01.15-én a flotta hadgyakorlatot tartott a delegátusok kedvéért, amin a testvérhajói is részt vettek. A hadgyakorlatra Pola közelében került sor.[2061]

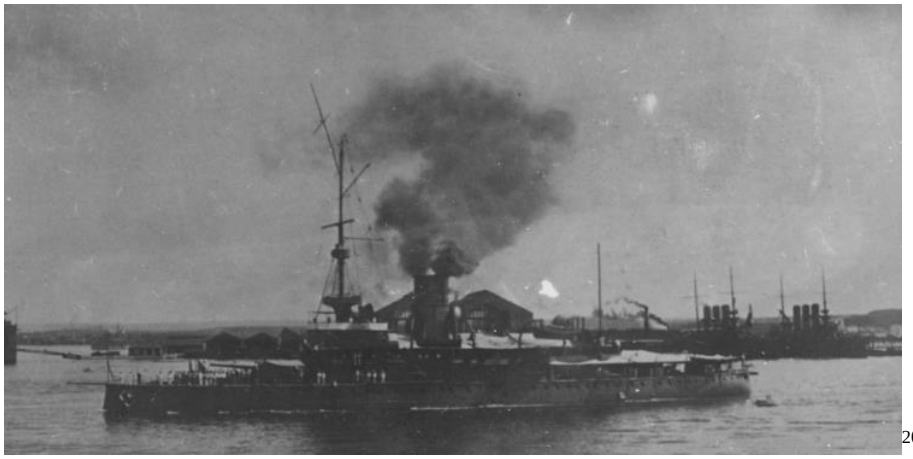
1908.01.31-én Polában volt, mint a tartalék hajóraj tagja.[2062]

[2057] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-05-01 / 104. szám
[2058] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-07-30 / 180. szám
[2059] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-08-14 / 193. szám
[2060] Ország-Világ, 28. évfolyam, 1907-10-13 / 41. szám
[2061] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám
[2062] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1908-01-30

„Az osztrák-magyar hajóraj, mint fiumei tudósítónk táviratozza, e hónap (július) 29-én több napra Fiumába érkezik. A flottához tartoznak a következő hajók: az Erzherzog Karl vezérlőhajó, továbbá az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Friedrich, a Budapest, a Wien, Monarch csatahajók, a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI. elsőosztályú páncélosok, a Kaiserin Elisabeth második osztályú páncéloshajó, a Pelikán torpedó vezérhajó, a Lakroma hadiyacht és végül az egész torpedóflottila, amely 12 torpedóhajóból és B naszádból áll. A flotta nagy hajói a kikötő előtt fognak horgonyt vetni, míg a torpedóhajók a belső kikötőben helyezkednek majd el. A hajóraj e hó 29-től augusztus 3-ig marad Fiumében."[2063]

Karbantartáson volt ebben az évben.

[2064]


[2065]

„A flottafejlesztés programja. Bécsből jelentik, hogy a haditengerészet vezetősége rendszeres flottaprogramon dolgozik, mely valószínűleg a legközelebbi delegációs ülésszak alatt kerül nyilvánosságra. A program főleg a Monarch-típusú partvédő hajók újjáépítésére vonatkozik, minthogy a Wien, Budapest és a Monarch immár messze elmaradt a nagy tengeri hatalmak hasonló típusú hajói mögött. Szükséges, hogy a kishatalmak 18—19.000 tonnás csatahajóival szemben, Ausztria és Magyarország is hasonlókat állíthasson. Montecuccoli gróf már a legutóbbi delegációs ülésszak alkalmával jelezte, hogy a hajóépítő mérnökök 18—19.000 tonnás hajók tervein dolgoznak. A program második pontja a gyorscirkáló flotta kiegészítése, valamint két monitor építése, minthogy a Maros és a Lajta már megrongálódtak. Szükség van azonkívül aknahajókra, melyeknek a Pelikánt kell pótolniuk. Ezek az aknahajók szénszállításra és a sebesült vagy fáradt legénység elhelyezésére is szolgálnak. Két

[2063] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-07-25 / 178. szám
[2064] https://www.shipspotting.com/photos/2420449
[2065] https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-60000/NH-60161.html

szénszárító hajó még így is feltétlenül szükséges, valamint halaszthatatlan a tenger alatt járó flotilla újjászervezése is."[2066]

Az 1895—96-ban épült „Budapest", „Wien" és „Monarch" pedig már nem is nevezhető igazi csatahajónak, hanem csak partvédő páncélosnak, mivel űrtartalmuk csak 5600 tonna. Aránylag nehéz ágyúik miatt igen lassúak, legföljebb 17 mértföldet futnak óránként.[2067]

„Fiume, nov. 21. Tegnap Cattarónál montenegrói katonák megtámadtak egy osztrák-magyar hadihajót. A montenegrói katonák sortüzet adtak a hadihajóra és ezzel megindult a háború lavinája. Trieszt, nov. 21. A Cattaróból érkező hírekre már tegnap hajnalban négy hadihajó : a »Wien", a »Budapest*, a »Monarch« és a »Zenta« elindult. A hadihajók még ma Cattaró elé érkeznek és utána nyomban megkezdik a támadást a betört montenegrói bandák ellen."[2068]

1909.
Ekkor már korszerűbb hadihajókkal kívánták felváltani a Monarch osztályt.[2069]

„A HADITENGERÉSZET. A császári és királyi haditengerészetet a következő hadihajók alkotják (a név mögött álló szám mindenütt a hajó tonnatartalmát jelöli):
Csatahajók. (Tornyos hajók.) Erzherzog Kari (10.600). Erzherzog Friedrich (10.600). Erzherzog Ferdinand Max (10.600). Habsburg (8.300). Árpád (8.300). Babenberg (8.300). Monarch (5.600). Wien (5.600). Budapest (5.600). Összesen kilenc csatahajó. ;
Cirkáló hajók: I. osztályú páncélos cirkáló hajók: Sankt Georg (7.300). ; Kaiser Karl VI. (6.300). Kaiserin und Königin Maria Theresia (5.200).
II. osztályú cirkáló hajók: Kaiser Franz Joseph I. (4.000). Kaiserin Elisabeth I (4.000).
III. osztályú cirkáló hajók: Zenta (2.300). Aspern (2.400). Szigetvár I (2.300). Panther (1.530). Leopard (1.530). Összesen tíz cirkáló hajó.
Torpedó-hajók: Magnet (510). Satellit I (540). Trabant (540). Planet (480). Komet I (360). Blitz (360). Meteor (350). Huszár I (390). Összesen nyolc torpedó-hajó.
Torpedó-naszádok: Ulan (400). Streiter (400). Wildfang (400). Scharfschütze (400). Uskoke (400). Kaiman (200). Anaconda (200). Alligator (200). Krokodil (200). Wal (200). Seehund (200). Delphin (200). Narwal (200). Hai (200). Pinguin (200). Möwe (200). Drache (200). Schwalbe (200). Greif (200). Viper (107). ' Natter (134). Cobra (115). Boa (115). : Python (115). Kígyó (115). Adler (95). : Falke (95). Habicht (78). Sperber (78). : Bussard (78). Kondor (78). Uhu (78). ! Geier (78). Kranich (78). Ibis (78). : Würger (78). Reiher (78). Flamingo (78). Marabu (78). Weihe (78). Sekretär (78). ; Harpie (78). Gaukler (78). Elster (78). Rabe (78). Krähe (78). Star (78). Kuckucke (78), Kibitz (78).
Az I. osztályú torpedó- naszádok száma 49. Ezenkívül van a hét másodosztályú torpedó-naszád is, ezeknek nincs nevük, csak számuk, XXXIII.-tól XXXIX.-ig, egyenkint 64 tonna tartalommal és 15 másodosztályú torpedó-naszád, egyenkint 47 tonnatartalommal ; ezeknek sincs nevük, csak számuk; XI., XII., XV—XVIII., XX—XXIV., XVI., XXVII., XXX., XXXII. A tengeren tehát összesen kilencvennyolc aktív hadihajónk van.

A folyamokon a következő hadihajók vannak:
Monitorok: Temes (440), Bodrog (440), Körös (448), Szamos (448), Maros (310), Beitha (310). Összesen hat monitor.
Őrjárati hajók: ezeknek nincsen nevük, hanem »a«, »b«, »c«, »d«, »e« és »f« betűkkel jelzik őket. Számuk ez idő szerint hat, tonnatartalmuk egyenként 362. Van ezeken kívül egy folyami torpedó-naszád is, 10 tonna tartalommal. A folyami hajók száma 13.

Vannak ezen kívül speciális célokra használt hadihajók is, így csupán helyi partvédelmi célokra használják a következő két csatahajót: Kronprinz Erzherzog Rudolf (6000), Kronprinzessin Erzherzogin

[2066] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-12-03 / 289. szám
[2067] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-09-30 / 234. szám
[2068] Somogyvármegye, 4. évfolyam, 1908-11-22 / 269. (1037.) szám
[2069] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-05-23 / 121. szám

Stephanie (5100). És a következő három kazamata-hajót: Tegetthoff (7500), Custoza (7100), Albrecht (5900).
Állomás-hajó gyanánt használják a Russin (1000) nevű torpedó-hajót s a Taurus (550) nevű kerekes gőzöst.
Van még két kerekes hajó: a Miramar (1830) és a Phantasie (330), mindkettőt csupán utazási célokra használják, úgyszintén a Racroma (1680) és Dalmat (260) nevű csavargőzösöket is.
Vontató-, műhely-, szivattyúzó- vagy szállítóhajók a következők: Zyklop (2150). Pelikan (2430). Zrínyi (1340). Aurora (1340). Dromedar (175)- Salamander (268). Basilisk (314). Najade (554). Nymphe (230). Nixe (250). Gigant (260). Pluto (99). Hippos (97). Büffel (97).
A speciális célokra szolgáló hajók összes száma 25.
Vannak ezen kívül iskolahajók ás leszerelt parti állomáshajók is. Ezek a következők: Radetzky (3430). Erzherzog Ferdinand Max (5140). Spalato (840). Sebenico (890). Alpha (1350). Zara (840). Gamma (2430). Schwarzenberg (3430). Donau (2340). Nautilus (570). Albatros (570). Don Juan d'Austria (3600). Bellona (5800). Sansego (350). Kaiser Max (3600). Prinz Eugen (3600). Saida (2440). Pola (350). A két utolsó hajó teljesen le van szerelve. Az egész magyar és osztrák haditengerészet tehát együttvéve százötvennégy hadihajóból áll. A hajók tonnatartalmából csupán a hajók terjedelmére lehet következtetni; a hajók gépeinek lóereje néha sokkal nagyobb, mint a tonnatartalomból sejteni lehetne. A három legnagyobb csatahajó lóereje 18—18.000, a torpedó-hajók lóereje 2600—6000, a torpedó-naszádoké 600— 6000; ezek rendkívül gyorsan járó hajók."[2070]

1911.
Kopogtatás az admirális ablakán. (Egy haditengerész naplójából.) Irta: Horváth Rezső.
A legöregebb tengerészek sem emlékeznek — és a legviharedzettebb »Tengeri farkasok" sem tudnak félelem és hátborzongás nélkül visszagondolni arra, a már jó régen megtörtént esethez hasonlóra, amely ugyancsak tengerész körökben élénk megszólás tárgyává lett hosszú időkön keresztül, — de ott aztán alaposan meghányták-vetették. Annyira, hogy később már néhány rosszmájú ember azt beszélte, hogy az egész dolog — készakarva történt. No, de ne vágjunk elébe a történteknek ; mondjuk el az esetet úgy, ahogyan az történt. Hogy melyik évben esett meg ez a furcsa, szokatlan, de semmiképpen sem érdektelen eset, azt köteles diszkrécióm tiltja elárulni, no meg bizonyos kímélet is azok iránt, akik annak közvetlen okozói voltak s ma már a boldog és csöndes nyugdíjat élvezik. Elég az hozzá, hogy egyik nyári nagy hadgyakorlat alkalmával — az úgynevezett eskádrokon — történt a kopogtatás az admirális ablakán. Miután ismételten kijelentem, hogy egyik tisztet sem akarom a közmulatság tárgyává kitenni, álnéven fogom nevezni őket.
Scarpa ellentengernagy tizennégy nagyobb és öt kisebb hajóból álló flottillája estefelé futott be a spizzai kikötőbe. Ez a kikötő Dalmáciának legbelső pontja lévén, hadászati és haditengerészeti szempontból is fontos hely; ennélfogva állandó katonai őrség tartózkodik az ódon sziklákra épített dalmát városkában. Egy-két hadihajó szokott odalenn tanyázni, éppen a »Blitz» torpedóvadász állomásozott szűk és ósdi kikötőjében. Sűrű, sötét este volt, amikor a tizenkilenc hadihajó horgonyt dobott a spizzai szirtek előtt, minthogy valamennyi hajó nem fért be a kikötőbe, az admirális zászlóshajója, a „Monarch", éppen az álló máshajó mellé került balról, míg jobbról a »Satellit" nevű torpedóvadász került a csatahajó mellé. A barométer egész nap esett , és éppen amiatt futott be Spizzába az admirális, mert nem akarta kitenni a flotillát annak a veszélynek, hogy a sziklás dalmát a tengeren érje el egy erős sirokkó, amelynek határait természetesen nem lehetett előre kiszámítani. Alig dobtak horgonyt a kívülrekedt hatalmas páncélos kolosszusok, a sirokkó megjelent, elküldte előpostáját. A beborult ég csatornái hirtelen megnyíltak és nyomban bántó zuhogással eredt meg a sötét estében a meleg, ólmos sirokkó-zápor, amely a legkellemetlenebb valamik közé tartozik a tengeren, lévén nyomasztó hatása mindenki kedélyállapotára. A vaskos, kövér esőcseppek zuhogva, csattogva hullottak a hajók fedélzetére és a legénység egy része azonnal vászon alá burkolta a réz- és ágyúrészeket, nehogy azok megrozsdásodjanak. Alig néhány perc múlva pedig már jobbra és balra hajladozott az egész flotilla. A nyílt tenger felől hatalmas, ijesztő nagyságú hullámóriások hömpölyögtek a hadihajók felé — és a meleg, kellemetlen sósviz dörögve vágott végig a fedélzeteken s miután megpróbált megmozdítani és lesodorni minden megmozdítható tárgyat, eredménytelenül, megelégedett azzal, hogy megdöngette az oromágyuk vértezetét és aztán teljes súllyal zuhant a nyakába az idejében elmenekülni nem tudó

[2070] Kincses Kalendáriom, 1909 A haditengerészet

őrmatrózoknak. Vaskos káromkodások, eget ostromló szitkolódások röpködtek a párás, nyomasztó melegségű levegőben, és a legénységek megfeszített erővel dolgoztak, hogy a még teljes biztonságban nem levő hajókat biztonságba helyezzék. Dübörögve zuhant alá a mélybe mindegyik hajóról a második, sőt harmadik, negyedik horgony és csak ez tette meg a hatást, mert ekkora súlyt már nem tudott elmozdítani a dühödten támadó sirokkó s a hajók veszteg maradtak. De egyszerre óriási ribillió támadt a fedélzeten. **Schultz korvettkapitány**, a „Monarch" lobogóshajó parancsnoka (aki közismert volt matrózkörökben merész fölfogásáról és arról, hogy a nehezebb manőverekhez nem értett és azokat minden lehető alkalommal a fiatalabb tisztjeivel szokta elvégeztetni, minélfogva ő még csak lehorgonyozni sem tudott) még mindig a horgony kidobásával bajlódott, minthogy az admirális előtt nem merte ezen fontos és egyedül 6 alá tartozó műveletet a tisztjeire bízni. De a támadó hullámrengetegek kevésbé voltak fegyelmezettek az ő agyánál és ennek tulajdonítható az, hogy a még mindig szabadon lengő csatahajót csaknem teljes erővel nekilökték a mellette jobbról lehorgonyzott „Satellit" torpedónaszádnak. A „Satellit" és a hozzája hasonló típusú hajók pedig tudvalevőleg soha nem maradnak veszteg hullámzás idején, különösen akkor nem, ha a támadó hullámok oldalvást rohannak neki a hajótestnek. Akárcsak a jelen esetben is. Ez pedig azt jelentette, hogy a hajó jobbra és balra táncolt, miközben a fedélzete csaknem másodpercenként merült a víz alá, hol a bal, hol pedig a jobb oldalon. Egyetlen árboca, a jelzőlobogók fölhúzására szolgáló „signalmart" természetesen utána csinálta a hajótestnek ezeket a mozdulatait. Hol az egyik, hol pedig a másik vége merült a hullámokba, aszerint, amint a hajó egyszer jobbra, máskor pedig balra feküdt. És éppen abban a pillanatban feküdt át baloldalra a „Satellit", amikor a „Monarch" egészen melléje ért. A „signalmast" keresztrudja a kínálás következtében teljes erővel ütközött bele a csatahajóba és igazán csak a véletlenen fordult meg a dolog, hogy éppen azt az ablakot kellet bezúznia a keresztrúdnak, ahol Scarpa ellentengernagy tartózkodott. A riadalom, amely ezen „ténykedés" után támadt, nem volt kisebb, min az az orr, amelyet Schultz fregattkapitány úr kapott, alig néhány perccel későbben a kopogtatás megtörténte után. Ilyen volt a kopogtatás az admirális ablakán, amelynek nemcsak Schultz fregattkapitány adta meg az árát, hanem még maga Scarpa ellentengernagy is, aki emiatt a pekingi tengerészdetachementhoz került. Csak őt sajnálták a fiuk, ellenben a Schultz nyugdíjazásának mindenki örült, mert olyan nagy krakélert és olyan goromba tisztet, amilyen ő volt, még nem hordoztak — matrózemlékezet óta — Seiner Majestaet's Schiffjei.[2071]

1912.

„Következő hadihajóinkon van drótnélküli telegráf állomás : Árpád — Aspern — Babenberg — Budapest — Erzherzog Ferdinand Max — Erzhercog Franz Ferdinand — Erzherzog Friedrich — Erzherzog Karl — Habsburg — Kaiser Karl VI. — Lakroma — Miramar — Monarch — Pelikan — Radetzky — Szigetvár — S-Georg — Wien — Zenta — Zrínyi. — Mint látjuk, meglehetősen szegényesen vagyunk fölszerelve. Legalább is 10 millió koronára lenne szükségünk, hogy harckészségben elérjük (legalább a drótnélküli telegráf terén) a németeket, angolokat, franciákat."[2072]

„Létszámszaporítás a haditengerészetnél. Pólából jelentik: A monarchia flottaprogramjának a megvalósítása a dreadnoughtok és gyorsczirkálók építésével egyidejűleg szükségessé teszi nemcsak a legénységnek, hanem a tisztikarnak lényeges szaporítását is. A tengerésztisztek létszámát az 1913. évre a következőképp állapították meg: 1 tengernagy, 3 altengernagy, 10 ellentengernagy, 29 sorhajókapitány (ezredesi rang), 28 fregattkapitány (alezredes), 58 korvettkapitány (őrnagy), 297 sorhajóhadnagy (százados), 193 fregatthadnagy (főhadnagy), 180 sorhajózászlós (hadnagy), továbbá a szükségnek megfelelő számú tengerészapród és tengerészjelölt.

Ezek a számok az eddig megállapított békelétszámmal szemben a következő állásokkal szaporíttattak: 3 ellentengernagy, 4 sorhajókapitány, 7 korvettkapitány, 39 sorhajóhadnagy, 5 fregatthadnagy. A sorhajózászlósok számát 180-ban állapították meg, eltérően az eddigi elvtől, amely szerint ezeket is szükség szerinti számban alkalmazták, épp úgy, mint a tengerészapródokat és a tengerészjelölteket. A tengerészlelkészek számát egy plébánossal emelték, úgy hogy ezeknek száma most 12. A "haditengerészbíróság létszámát egy tábornok hadbíróval szaporították. A bírák száma most 15. Az orvosi karban a szaporulat 1 elsőosztályú tengerésztörzsorvos, 1 tengerész-törzsorvos, 4 sorhajóorvos, és 3 fregattorvos. Az összlétszám az 1912. évi 82 orvossal szemben a jövő évre 91 orvos. A hajóépítő

[2071] Pécsi Közlöny, 18. évfolyam, 1911-02-26 / 31. szám
[2072] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám

mérnökök számát 32-ről 35-re emelték, a gépészmérnökökét 14-ről 17-re, a vízépítő és magasépítő mérnökökét 10-ről 13-ra. Ezekben a számokban nincsenek benne a szükség szerint ideiglenes minőségben, valamint gyakornoki minőségben alkalmazott mérnökök. A tengerészvegyészek száma marad 4. A szükségletet ideiglenes minőségűekkel pótolják. A gépüzemvezető tisztek száma 125-ról 151-re emelkedik, míg a villamossági üzemvezetők száma ezentúl is 5 marad. A 169 tengerészeti biztos (intendáns) helyett jövőre 184 lesz. A tanárok, a hidrográfiai és könyvtártisztek, tanítók, művezetők és műszaki rajzolók és irodatisztek létszáma összesen tízzel szaporodik."[2073]

1913.
1913 elején a második balkáni háború kitörésekor a Monarch osztályból megalakították a 4. csatahajó divíziót.
1913.03.10-én törölték az aktív flottából és partvédő páncélossá minősítették át. Rádióállomását is leszerelték. Sebenicoban lett iskolahajó.

„(Póla, március 19.) A tengerészeti vezetőség elrendelte a negyedik divizónak a leszerelését. A divízióba tartozott a „Monarch", amely ezentúl instrukció hajó lesz Szebenikóban, a „Budapest", amelyet Fiumába küldenek állomáshajónak és a „Wien", amely az első rezervébe kerül az arzenálba. A divízió volt parancsnoka, Kaiser ellentengernagy Bécsbe kerül a hadügyminisztérium tengerészeti osztályába. A város képe élénk, az utcák tele vannak hazavonuló rezervistákkal. A hazavonuló rezervisták között sok a magyar."[2074]

A Monarch 1913-ban az Adriai-tengeren[2075]

1914.
1914.03.01-én az Altiszti Iskola növendékeivel a Levante-i vizeken hajózott, ahol a flotta többi hajójával találkozott.
1914.03.31-1914.06.07 között a Viribus Unitis, a Tegetthoff csatahajó és a Zrínyi pre-dreadnought és a Monarch régi partvédő sorhajó a Földközi-tengeren cirkált. A hajók felkeresték Szicíliát és a Levante-i vizeket. Így jártak Smyrna, Antalya, Messina -Távirati jelentés szerint a Monarch hadihajó tegnap április 30-án Merzinába érkezett, ahonnan május 1-én indul el. A hajón minden rendben van[2076]. -, Bejirút, Alexandria kikötőkben. 1914.05.21-én a Monarch öt napra Alexandriába érkezett[2077].
Alexandriában a Monarch fedélzetén himlő és gerincvelő gyulladás ütötte fel a fejét, így a hajó karanténba került.

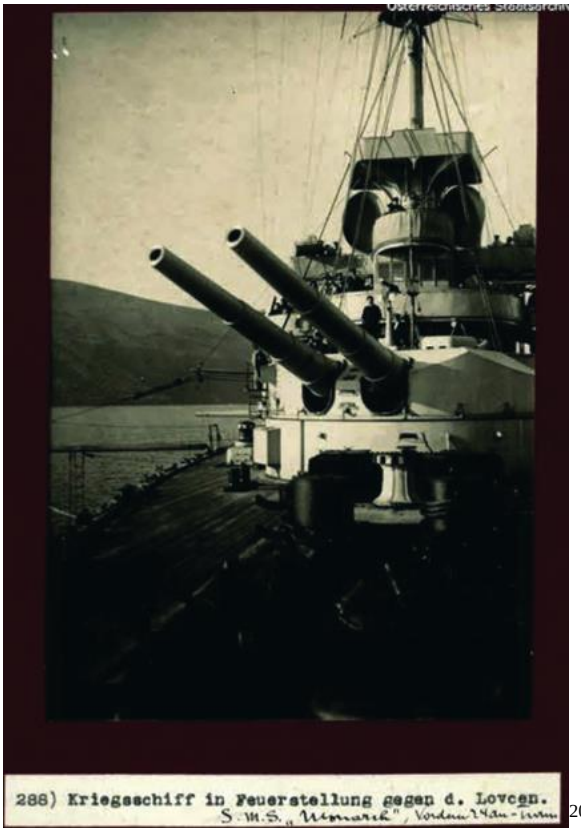
Első világháború:
1914-ben az 5. Nehézhajó Divíziót alkotta a három testvérhajó.
1914.08.16-án felderítést hajtott végre Budua és Castellausta előtt. A francia flotta megpillantásakor visszafordult, majd a Punta d'Ostro alatt egy mérföldre megállt és ott várakozott a saját egységek beérkezésére. A Zenta elsüllyesztéséből csupán egy fehér füstoszlopot látott.

[2073] z Ujság, 10. évfolyam, 1912-12-28 / 307. szám
[2074] Népszava, 41. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám
[2075] https://fortepan.hu/hu/photos/?id=120397
[2076] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-01 / 103. szám
[2077] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám

„A Zenta hadihajó dicsőségteljes harcáról a déli vizeken közlekedő semleges nemzetiségű kereskedelmi hajók személyzete útján hiteles részleteket tudnak. Valamennyien egyértelműen elmondják, hogy Antivari blokkozásánál a Zenta, a Budapest, a Wien és a Monarch nevű csatahajók néhány torpedóhajóval vettek részt, amikor a láthatáron feltűnt 17 ellenséges csatahajó. Ezek elöl a Budapest, a Monarch és a Wien elmenekültek. Menekülésüket a Zenta fedezte, a haditengerészet történetében páratlan hősiességgel."[2078]

1914.08.13-tól Cattarónál a montenegrói francia ütegeket lőtte a Lovcen-hegyen, de azokat nem találta el, mert nem tudta lövegeit kellő magasságba emelni.

1914.09.09-én Budua ellen intézett tűzcsapást és lőtte az ottani francia rádióállomást.
Bar mellett lőtte a montenegrói rádióállomást is 1914.08.17-én
1914.09.19-én a francia flotta közeledtekor a Punta d'Ostro mellett foglalt állást. Azután a montenegrói állásokat ágyúzta Volovica közelében. Itt lőtte a rádióállomást és a laktanyát is.[2079]



[2080]

„Mai számunkban megírtuk, hogy hadi- flottánk Antivári montenegrói kikötőt bombázta. Antivári bombázásáról ma a következőket jelentik: Hadihajóink közül hat nagyobb torpedóba szád és az egyik Monarch-típusú cirkáló a montenegrói vizeken már Volovicánál megkezdte a partok bombázását és az antivárii drótnélküli táviróállomást tönkretette, miután vagy száz lövést tett Antivárira. A volovicai állomás már csak romhalmaz. Antivári után az osztrák és magyar hadihajók Spizza elé vonultak, ahol szétbombázták a kaszárnyát és számos középületet. Az ottani olasz lakosság a konzulátus épületéből nézte végig a bombázást. Spizza bombázása után újra megjelentek a látóhatáron a francia hadihajók. Mert óriási túlerőben voltak a mi kis flottánkkal szemben, a cirkáló és a hat torpedónaszád visszavonult a cattarói öbölbe. A Bodeauxban tartott francia minisztertanácson a tengerészeti miniszter közölte, hogy a francia flotta Antivárinál nehéz ütegeket és egy hadtest tüzérséget szállított a partra. Ez a haderő egy

[2078] Előre, 10. évfolyam, 1914-09-24 / 826. szám
[2079] https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship
[2080] https://www.researchgate.net/figure/The-SMS-Monarch-in-firing-position-against-Mount-Lovcen-1916-1918-Photograph_fig8_339466134

fregattkapitány vezetése alatt a Lovcent fogja megszállni, hogy onnan Cattárót nem bánhassa. A tengerészetügyi miniszter még bejelentette, hogy a Rocche di Cattaro bejáratát védő erődöket elhallgattatták a Rue de Lapeyriére vezetése alatt álló francia flotta. Néhány olasz lap közli ezt a jelentést, de hozzáteszi, hogy ezzel ellentétben áll a 19-én kiadott osztrák-magyar jelentés, mely szerint a francia flotta Cattaro előtt semmi sikert nem ért el és néhány lövés után távozott."[2081]

„Anfivári újabb bombázása. Román át levélben érkezett tudósítás erősíti meg azt, amiről volt már hír, hogy az angol és francia flotta ott cirkál a dalmáciai partok előtt, de, úgy látszik, az osztrák és magyar hadihajók akcióképességét mégsem tudják megakadályozni. Valósággal az ellenséges hadihajók orra előtt manővriroznak ezek és a montenegrói partok ellen való akcióinknak bázisa éppen a cattarói öböl, amelynek legkülső erődjei bombázását a francia hajók már megkísérelték, de minden eredmény nélkül. A legutóbbi Brindisi-i táviratok szerint az osztrák és magyar hadihajók éppen a francia flotta támadása után megjelentek a montenegrói partokon és bombázták Antivárit, Montenegró kikötőjét. Hat nagyobb torpedónaszád és az egyik Monarch-típusú cirkáló útközben a montenegrói vizeken már Volovicánál megkezdte a partok bombázását és az Antivári-i drótnélküli távíróállomást tönkretette, miután vagy száz lövést tett Antivárira. A volovicai állomás már csak romhalmaz. Antivári után az osztrák és magyar hadihajók Spizzg elé vonultak, ami szétbombázták a kaszárnyát és számos középületet. Az ottani olasz lakosság a konzulátus épületéből nézte végig a bombázást. Spizza bombázása után újra megjelentek a látóhatáron a francia hadihajók. De mert óriási túlerőben voltak a mi kis flottánkkal szemben, a cirkáló és a hat torpedónaszád visszavonult a cattaroi öbölbe. Párisi tudósítás francia forrás adatait mondja el. Eszerint Bordeauxban, tartott minisztertanácson a tengerészeti miniszter közölte, hogy a francia flotta Antivárnál nehéz ütegeket és egy hadtest tüzérségét szállította partra. J ez a haderő egy fregattkapitány vezetése alatt a Lovcent fogja megszállni, hogy onnan Cattarot bombázhassa. A tengerészeti miniszterség bejelentette, hogy a Boecke di Cattaro bejáratát védő erődöket elhallgattatta a Pue de Lapeyriére vezetése alatt álló francia flotta. Néhány olasz lap kiteli ezt a jelentést (ez a párisi híradás Román át érkezett), de hozzáteszi, hogy ezzel ellentétben áll a 19-én kiadott osztrákmagyar jelentés, amely szerint a francia flotta Oszrawo előtt semmi sikert nem ért el és néhány lövés után távozott. (Antivári — törökül Bar — Montenegró legdélibb részén van, a Skutari-tó és az Adria-tenger között, egészen közel a tengerhez. Kis alak utcái vannak és rombadőlt vára. A háború kitörése előtt osztrák-magyar alkonzulátusa is volt. Vagy 2500 lakosa van. 1909-ben szabad kikötővé nyilvánították. A középkorban a velenceiek birtokában volt, 1573-ban török késre került. 1877-ben a crnagorcok foglalták el és ti berlini béke (1878 július 13) Montenegró birtokában hagyta. — Vohtvrca Antiváktól nyugatra van, köszvetetlenül a tengerparton. — Cattaré — ejtsd: Kattaro, szlávul: Kotor — megerősített város Dalmáciában, a montenegrói határ közelében, Jetinjétől, Montenegró székhelyétől északnyugatra. Cattaro és Cetinje között hajósik a Lovcen-hegy, amely 1700 méter magas. Camro falai a hegyoldalban levő erődökig hasadnak. Kikötője egyúttal hadikikötő. Vagyi0p) lakosa van. Cattaroból 45 kilométeres, jó út vezet Cetinjbe. 1814 óta tartozik Ausztriához. — Bocche di Cattaro az Adria-tenger mély, szakadozott partú öble Dalmácia legdélibb részében. A bejárat Punta D'Ostro és Punta d'Arza között van. Mélyebb medence benne a Teodór-öböl, amelyről már ebben a háborúban is több ízben volt szó. A Boecke di Cattaro délkeleti récében van Cattaro. Egyes helyeken erődök védik. Spizza — Spic — kikötőhely és község Cattaro dalmát kerületi kapitányságban, az Adria-tenger partján vagy 1500 lakossal. A berlini kongresszus juttatta Ausztriának.)"[2082]

1915.

1916.
1916.07.30-án dokkolás céljából Pólába indult.
1916.09.02-án visszatért a Cattarói öbölbe.

1917.

[2081] Világ, 1914. 5. évfolyam, 1914-09-29 / 241. szám
[2082] Népszava, 42. évfolyam, 1914-09-29 / 240. szám

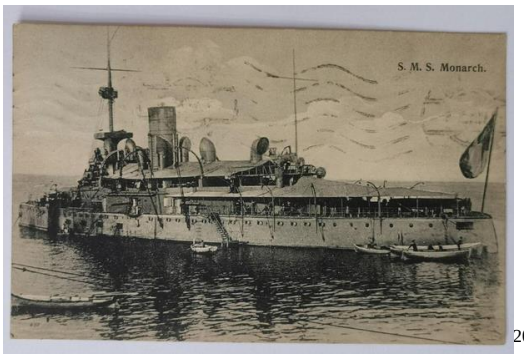
1918.
Az 1918.02.01-03 közötti Cattarói matrózlázadás alatt Cattaróban volt.[2083]
1918.03.14-én az 5. Divízió Parancsnoksága elköltözött a hajóról, melyet a cattarói Tengeralattjáró Állomás használta azután lakóhajónak Gjenovicban[2084]. 1918.04.09-én az Állomás visszaadta parancsnoki hajónak.
1918.11.01-jén a Cattarói-öbölben tartózkodott.

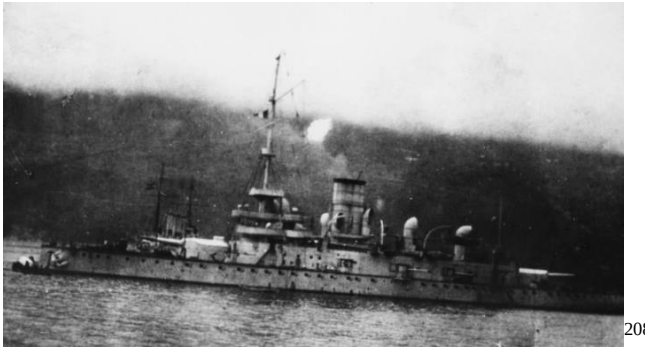
1919.
A délszláv legénység lakóhajója volt.
1919.04.02-03 között Gjenovicban volt a brit M1 tengeralattjáró mellett.

1920.
1920-ban Nagy-Britanniának ítélték, de eladták a római Vaccaro and Co Acélműveknek lebontásra, ahol 1921-ben lebontották.

[2085]

[2083] Bécsi Magyar Újság, 1921-02-04
[2084] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Monarch
[2085] https://www.deviantart.com/kvserg/art/SMS-Monarch-1898-Austria-569902735



[2086] 
[2087]

[2086] https://www.vatera.hu/katalogus/sms-monarch-csaszari-es-kiralyi-haditengereszet-csatahajo-katonai-propaganda-kepeslap-1912-3248472149.html
[2087] https://www.prints-online.com/sms-monarch-austrian-battleship-ww1-7194925.html?srsltid=AfmBOor-Gs6VQFh0XNRt0UBbE2UoQUeQJt174Qk6Itp_XqI2cEaTCaXy

Az 1918 október végén a volt cs. és kir. Haditengerészet birtokában volt hadihajók jegyzéke.

Tengeri haderő.

Szám	Hajótípus	Vízkiszorítás tonnában Vízrebocsátás ideje	Név	Érték új állapotban korona	Megjegyzés
3	Dreadnought	20.000 — 1911—12	Prinz Eugen Tegetthoff Viribus Unitis	187.500.000	3. Viribus Unitis nov. 1.-én, az utolsó órán, elsüllyedt.
3	Fél-Dreadnought	14.500 — 1908—10	Erzh. Franz Ferdinand Radetzky Zrinyi	150,477.000	
3	Csatahajó	10.600 — 1903—05	Erzh. Karl Erzh. Friedrich Erzh. Ferdinand Max	79,907.000	
3	—	8.300 — 1900—02	Habsburg Árpád Babenberg	58,718.000	
2	Páncélos partvédő	5.600 — 1895—96	Monarch Budapest	28,226.000	
4	Nagy cirkáló	7.300 — 1903 6.300 — 1908 5.200 — 1893 4.000 — 1889	St. Georg Kaiser Karl VI. Maria Theresia Franz Joseph I.	42,096.000	
4	Kis cirkáló	3.500 — 1909 3.500 — 1912 3.500 — 1912 3.500 — 1913	Admiral Spaun Saida Helgoland Novara	39,501.000	
2	Kis cirkáló	3.400 — 1909 2.300 — 1900	Aspern Szigetvár	9,270.000	
2	Kis cirkáló	1.580 — 1885 1.530 — 1885	Panther Leopard	3,877.000	
4	Torpedó-romboló	850 — 1912 — 1913	Tátra Balaton Csepel Orjen	12,000.000	
4	Torpedó-romboló	850 — 1917	Ersatz Triglaw Ersatz Lika Uzsok Dukla	10,253.000	
			Átvitel:	605,825.000	

2088

Parancsnokai:
1899, 1900 Kneisler (Kneissler) Leodegar sorhajókapitány (utóbb tengernagy)[2089]
1902 Friesz Károly sorhajókapitány (utóbb tb. ellentengernagy)

[2088] A magyar békeszerződés. A magyar béketárgyalások 1-2. (Budapest, 1920-1921) A Magyar béketárgyalások II.
[2089] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám

1904 március Morelli Albert sorhajó-kapitány[2090]
1904-ben parancsnokát helyettesítette Satellit Katarincsics János korvettkapitány
1904 május Lukics (Sukics, Schukles) Lázár sorhajó-kapitány[2091]
1905, 1906 Lantos (Lányius) Károly gróf sorhajó-kapitány (utóbb altengernagy)
1907 Kunsth sorhajókapitány
1911 Schultz korvettkapitány

Admirálisok:
1898.05.11-1898.08.19, 1899 között Franz Freiherr von Minutillo altengernagy
1900 Rudolf Graf Montecuccoli ellentengernagy
1901, 1902 Julius von Ripper (Ripper Gyula) ellentengernagy
1904 Beck Gyula ellentengernagy
1905, 1906 Haus Antal ellentengernagy
1905 lovag Siemuszova Pietruski Miecislanv (Siemuszova – Pietrinzki) 1904-től ellentengernagy
1908 Friedrich Müller von Elblein ellentengernagy
1911 Scarpa ellentengernagy

Kontreadmiral Julius von Ripper. [2092]

[2090] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-03-13 / 73. szám
[2091] Ország-Világ, 25. évfolyam, 1904-05-29 / 22. szám
[2092] Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-09-06

NEGYEDIK CSATAHAJÓOSZTÁLY

SMS Habsburg (II.) 1900

SMS Habsburg (II.) sorhajó

(Testvérhajói: SMS Árpád és SMS Babenberg)

Vízkiszorítása: 8196 t – 8232 hosszú tonna (8340 t – 8364 metrikus tonna)
8784 t – 88 23 hosszú tonna (8965 metrikus tonna) teljes rakománnyal

Hossza: 114,2 m (114,6 m) (375 láb 10 hüvelyk)
107,60 m a merőleges szelvények között[2093]
Szélessége: 19,86 m (65 láb) a vízvonalon
Szélessége a kazamatáknál: 21,2 m
Merülése: 7,10 m - 7,46 m (24 láb 6 hüvelyk)
Hajótest magassága: 12,52 m[2094]

Meghajtása: 16 db Belleville kazán
2 db álló, négyhengeres háromszoros expanziós gőzgép
2 db tengely
2 db hajócsavar (4876 mm átmérőjű)
Teljesítménye: 11 900 LE – 13 340 LE (9808 kW)
Máshol 15 063 LE (11 232 kW)

Sebessége: 19,62 csomó - 19,9 csomó (36,7 km/h)

Hatótávolsága: 3600 tmf (6670 km)/10 csomó
(Egy tengeri mértföld 18,517 kilométer)[2095].

Üzemanyaga: 500 – 840 tonna szén

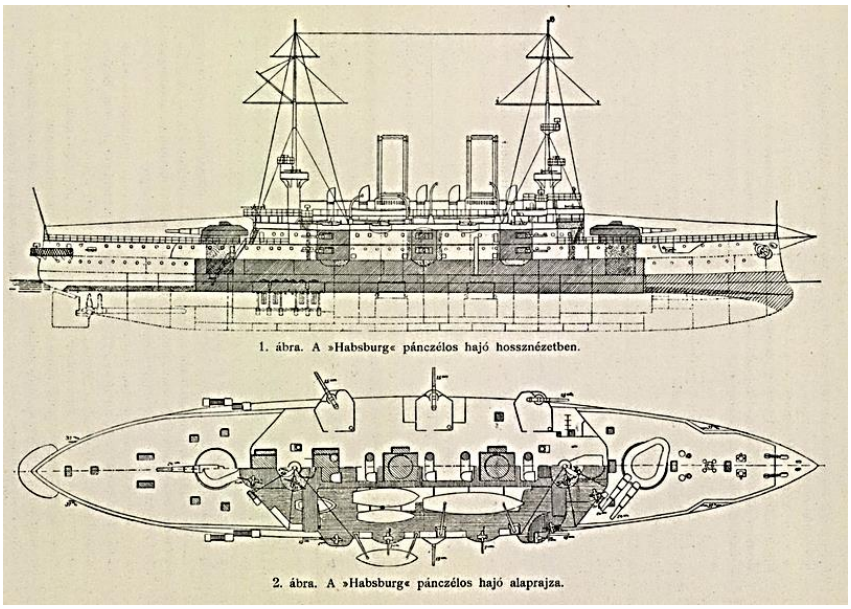
Személyzete: 32 tiszt és 606 tengerész

Páncélzata:
vízvonalon 180 (elől és hátul) - 220 mm (a hajó középső részénél) (7,1–8,7 hüvelyk)
fedélzet 40 mm – 66 mm (1,6 hüvelyk)
felépítmény 150-200 mm (5,9 hüvelyk)
lövegtorony 210-280 mm (8,3 – 11 hüvelyk)
kazamata 135 mm

A hajó szinte teljesen hazai gyárakban készült anyagból épült és a legjobb Siemens-Martin acélból készült, a kormánykeret és a tengelycsőtartók puha öntött acélból, a tengelycsövek hegesztett kovácsoltvasból készültek. A hajónak két árboca van, felszerelve kisebb lövegekkel.[2096]

[2093] Pester Lloyd, Jahrgang 47, nr. 1900-07-21 / nr. 174
[2094] Természettudományi Közlöny 33. évfolyam, 1901-12-10 / 388. füzet
[2095] Soproni Napló, 14. évfolyam, 1910-11-13 / 259. szám
[2096] Reichspost, Juli 1900-07-22

Az SMS Habsburg tengernagyi hajónak épült. Ez azt jelenti, hogy testvérhajóitól eltérően, a hajón kialakítottak egy tengernagyi lakrészt, ami helyet adott a tengernagynak és kíséretének. Elképzelhető, hogy a hajóhídja is más kialakítást kapott, mint ami volt a testvérhajóin.



Habsburg -osztályú hajók vonalvezetése; az árnyékolt területek a páncél elrendezésének kiterjedését mutatják[2097]

A hajótestet hosszanti és keresztirányú acélvázakból építették fel, amelyekre a külső hajótest lemezeket a helyükre szegecselték. A hajótest kettős fenékkel épült, amely a hajó hosszának 63 százalékán futott végig. A hajógerinctől a lövegfedélzetig vízzáró válaszfalak sora volt beépítve.
A hajóban összesen 174 vízmentes rekesz volt. A számos, víztől mentes rekesz, a vízvonal fölé 3,2 m-rel emelkednek ki. Az SMS Habsburg metacentrikus magassága 0,82 m (2,7 láb) és 1,02 m (3,3 láb) között volt. A hajótest mindkét oldalára szerelt fenékgerincek csökkentették a hajó oldalirányú billegését. Volt egy vízszintes főfedélzete, amely fával volt deszkázva; a felső fedélzeteket linóleummal vagy korticinnal borították.
Az SMS Habsburg hajóteste, edzett (karburált –keményebbé és ellenállóbbá tett acél) króm-nikkel acélból készült. „A hajótest merevítése a merőleges gerinczczel és öt tartó övvel történik minden oldalon. Ezek fölött az első pánczélfedélzet van elhelyezve, mely a két végén lenyúló. Ezután következik a közfedélzet, a batteriafedélzet és a főfedélzet ; a hajó középrészén egy emeltebb építmény van, melynek teteje az úgynevezett manőver, vagy felső fedélzet, melyen fölül csak a parancsnoki hidak és a reflektorok állványai emelkednek. A főfedélzet 5,45 m magas. A hajó súlypontja 1 m-es metacentrum magasságot ad. A lengések csökkentése kiálló oldalgerinczekkel történik. A hajóorrban foglal helyet a Diós-Győrött készült 23 tonna súlyú aczélkos. a hajó végén pedig a kormányfő, mely 136 tonna súlyú. A hajótest 24000 tonna Martinféle aczélból készült. Fa és gyúlékony anyagok lehetőleg mellőzve vannak, csak a főfedélzet, esztétikai szempontból, kemény fa. A pánczélozás öv-, fedél-, citadella-és helyenkénti aknapánczéllal történt. Külön pánczéllal vannak a tornyok védve. Az övpánczél 1,l m magasságból 1,35 m (2,4 m széles az öv) mélységig nyúlik, és 220 mm vastag; a többi pánczél valamivel vékonyabb. A hajtóművek és kazánok, valamint az összes lőszerraktár teljesen páncélozott. A pánczélfedélzet 60 mm, a citadella 100 mm (amit elől és hátul 100 mm-es páncélfalak zárnak le., a 15 cm-es ágyúk kazemattái 135 mm vastagok, a két darab 24 cm-es ágyútorony falvastagsága 210 mm, a parancsnoki torony pedig 200 mm, mely alatt 50 mm vastag aknacső van. Az összes pánczél 8% nikkelaczél, mely kevésbbé rideg, de nagyon ellenálló anyag; súlya 2250 tonna. A tüzérségi felszerelés 3 drb L/40, 24 cm-es Krupp-ágyú, 12 drb L/40 15 cm-es Skoda-ágyú, 10 drb L/90 7 cm-es Skodaágyú, 12 db automatás 37 cm, 4 drb mitrailleuse (8 mm Skoda-Salvator), összesen 41 ágyú. Két 24 cm-es ágyú az elül levő toronyban párosan foglal helyet, a harmadik a hátsó toronyban. A tornyok elektromos

[2097] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg

berendezésűek, de szükség esetén kézzel is mozgathatók. A 12 db 15 cm-es gyorsan tüzelő ágyú a battéria és a főfedélzeten van ; különálló kazemattákban egymás fölött akként vannak elhelyezve, hogy a hajó minden oldalán levő hat ágyú közül négy a hajó hossztengelyébe fordítható. Mindegyik ágyú nyolcz lövést tehet perczenként. Az ágyúk tengelyei kellő magasságban vannak, úgy hogy még erős hullámjáráskor is használhatók. A kis kaliberű ágyúk szabadon állanak a fedélzeteken, a 8 mm-es mitrailleusek pedig kettesével az árboczok kosaraiban vannak elhelyezve. A torpedó-berendezés két vízalatti csőből áll. A két főgépet 16 drb Bellevilleféle kazán táplálja. Összes rostélyfelületük 795 m, öszszes fűtőfelületük 2821 m 2. A kazánokban 21 légköri nyomású gőzt állítanak elő, mely azonban redukált nyomással jut a fő- és segédgépekbe. A főgép 175 atmoszféra nyomású gőzt kap , a segédgépek pedig 11 nyomásút. A kazánok két csoportban vannak , mindegyik csoport fölött 2,9 m átmérőjű kéménnyel, 245 m magasságban a rostély fölött. A két főgép triplex gép, négy hengerrel, 760, 1240 és kettő 1430 mm átmérővel és 950 mm lökettel. A hajtórudak 1900 mm hosszúak. A tengelyek forgási iránya jobbról balra és balról jobbra tartó. A gép kormányműve Stephenson-rendszerű ; a fésűs csapágy nyomófelszíne mindegyik gépen 11750 cm 2. A tengelyek egy hüvelyburkolattal kinyúlnak a hajótestből, a végükön pedig 488 m átmérőjű és három szárnyú csavar van. A csavarok 11900 indító lóerővel percenként 136 fordulatot tesznek, és a hajót óránként 185 mérföldnyi sebességgel (35 km) hajtják előre. A kisnyomású hengerekből kijutó gőz egy 700 m2 felületű sűrítőbe kerül, ahol tengervízzel hűtött csövek felszínén lecsapódik. A hűtővizet külön centrifugális szivattyúk szolgáltatják. A segédgépek részben a főgépekhez tartoznak (szivattyúk, ventilátorok), részben a nautikai berendezésekhez (gőzkormány, vasmacskahúzó, csónakdaruk, vízszivattyúk), részben az elektromos berendezéshez , azonkívül a vízszűréshez, a konyhákba, a fürdőkbe és a fűtéshez is gőz kell. A kőszén a közfedélzet fölött és alatt van elhelyezve; a készlet 840 tonna. A szenet külön berendezésekkel a távoli helyekről a kazánokhoz lehet vinni. A kormány a hajótest hossz-szelvényének 1/35 része, 21,8 m2 felületű. Minden oldalra 34°-kal forgatható a Harfed-féle változó áttétellel; egyik szélső helyzetéből a másikba 30 mp. alatt jut. A mozgást gőzgép végzi, a gőzkormány, mely szükség esetén kézi kormánykerékkel helyettesíthető. A hajó hat helyről kormányozható. A Tyzak-rendszerű vasmacskák 5000 kg súlyúak s a hajó orrán vannak elhelyezve. A hajó fedélzetén 14 kisebb-nagyobb csónak és egy gőzcsónak van, melyek forgó darukkal könnyen vízrebocsáthatók. Az elektromos áramot hat dinamogép szolgáltatja, melyek részben egyenáramot, részben forgóáramot adnak. A ventilátorok hajtása, a nagy ágyútornyok mozgatása, a 15 cm-es ágyúk muníciójának szállítása elektromos erővel történik. Azonkívül van hat elektromos reflektor a felső hidakon. A hajó világítása is elektromos. Minden belső teret körülbelül 500 izzólámpa világít meg. A külső terepvilágítást hét ívlámpa biztosítja, egyenként 25 000 gyertya fényerővel.

A »Habsburg« hadihajó elsősorban csatahajó, mindazonáltal lakhatóság szempontjából is igen kényelmesen van berendezve. A lakosztályok a batteriafedélzeten vannak, elül a legénység, hátul a tisztek számára. Fűtő és hűtő berendezések sem hiányoznak, azonkívül fürdők és egyéb egészségügyi berendezések is vannak. A hajón vízvezeték van, mely tűzoltásra is használható. A »Habsburg« hadihajó előállítási költsége

12 123 810 korona, ebből 2 800 000 korona jutott az ágyúkra és 2 019 050 korona a municzióra. Ez a hajó haditengerészetünkben típusos hajó, melynek mintájára rövid időn belül még két ilyen hajót építenek.[2098]

A hajók színe sötétzöld, amolyan erős tengerszintek, amelyek teljesen hasonlók a víz színéhez s néha bizony — különösen a kis torpedónaszádokat — alig lehet őket észrevenni, amint füst nélkül, csöndesen vesztegelnek a vízen.[2099]

Fegyverzete:

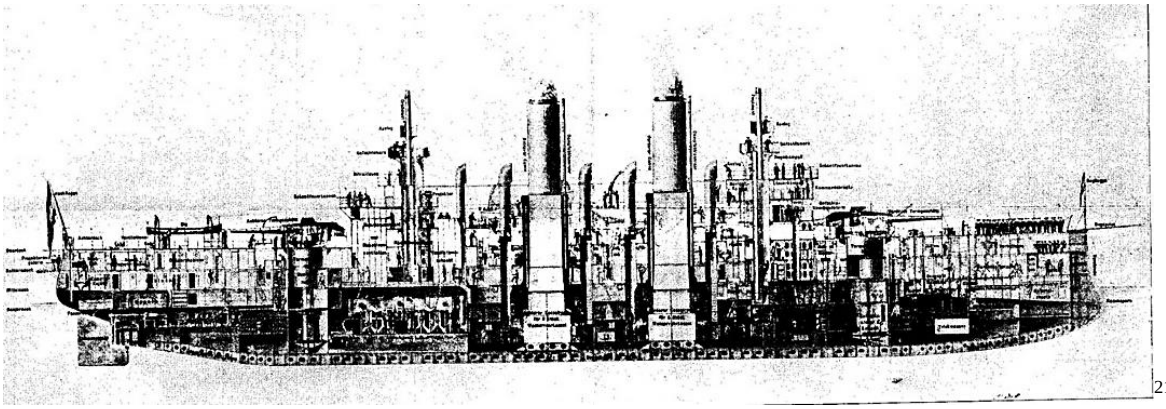
3 db (1x2 elől, 1x1 hátul) 24 cm-es (9,4 hüvelyk) L/40 C97 (Máshol M97 szerepel[2100]) Krupp ágyú (A hajóosztály fő tüzérségének ilyen kialakítása igen elhibázott volt. Az angol toronypáncélosok már 1873-tól 4 db 30,5 cm-es lövegeket használnak, A németek 24 és 28 cm-es lövegeket alkalmaznak ekkor, de ők és 4 löveget használnak hajónként. A franciáknál már általános a 4 db 30,5 cm-es löveg. De még az SMS Monarch osztály is 4 db 24 cm-es löveget

[2098] Természettudományi Közlöny 33. évfolyam, 1901-12-10 / 388. füzet
[2099] Soproni Napló, 14. évfolyam, 1910-11-13 / 259. szám
Reichspost, Juli 1900-07-22
[2100] Reichspost, Juli 1900-07-22

kapott. Tehát, a fő lövegek úrmérete és száma alulméretezett a kor hajóihoz képest.)
A löveg tízezer méteres távolságról a gránátok 12 cm vastag Krupp páncélt, illetve 18 cm vastag
Harvey páncélt tudtak átütni az SMS Habsburg osztály esetében.[2101]
A 215 kilogrammos lövedék kezdeti sebessége 750 méter/s, ami 6170 méter tonnás összenergiát és 400 milliméteres áthatolóképességet ér el a legjobban edzett króm tűacél páncélzattal.[2102] A Habsburg hajóosztály, financiális okok miatt kapott 4 nehézlöveg helyett, 3 nehézlöveget.[2103]

12 db 15 cm (5,9 hüvelyk) L/40 C96 Krupp ágyú
(Percenként 4-5 lövést tudtak leadni.)
10 db 6,6 cm (7 cm) (2,6 hüvelyk) L/18 (máshol L/45) Skoda ágyú
2 db 7 cm-es acél-bronz csónakágyú [2104]
6 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 Skoda QF ágyú
2 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/33 Skoda QF ágyú
2 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) torpedó[2105]

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Tervezte a hajóosztályt: Siegfried Popper
Építésvezető: Gustav von Lendecke
Építés kezdete: 1899.03.13.
Vízrebocsátás: 1900.09.09.
Hadrendbe állt: 1902.12.13.[2106]
Befejezve: 1902.12.31.[2107]
Ára: A hajótest, kazán stb. építési költségei 12,123.810 korona, ágyuk stb. 2,960.000 korona, lövőszer 2,019.050 korona.[2108]


[2109]

1900.
Spaun tengernagy balesete. Spaun tengernagyot Pólából Bécsbe való visszautazása közben a trieszti hajógyárban baleset érte, amely most az ágyhoz köti. Szeptember 9-én megy ugyanis végbe a Habsburg új csatahajó vízrebocsátása s a tengernagy az előkészületeket meg akarta tekinteni. A vizsgálat alkalmával a tengernagy megcsúszott és térdével egy vascsavarra esett. A szenvedett sérülést kezdetben nem vette figyelembe, de amidőn Bécsbe érkezett, már éles fájdalmat érzett és orvosa tanácsára ágyba kellett feküdnie. A tengernagy ma már jobban érzi magát és orvosa reméli, hogy pár nap múlva teljesen felépül.[2110]

[2101] https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235
[2102] Pester Lloyd, Jahrgang 47, nr. 1900-07-21 / nr. 174
[2103] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2104] Pester Lloyd, Jahrgang 47, nr. 1900-07-21 / nr. 174
[2105] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadóm Budapest, 1984
[2106] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg
[2107] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg
[2108] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám
[2109] Linzer Volksblatt, Oktober 1909-10-31
[2110] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-01 / 209. szám

Új hadihajó. Szeptemberben bocsátják vízre Triesztben azt az új csatahajót, amely most készül, az ottani Stabilimento tecnicón. Ez a hadihajó egyik azok közül a 8300 tonnás hajók közül, amelyeket a nyugalomba helyezett, ócska páncélosok helyett építenek. Az új hajót Habsburgnak fogják keresztelni.[2111]
A Habsburg 11.000 lóerejű gépezettel készül.[2112]

Szeptember 9-ikén Trieszt mellett San Marcoban megkeresztelik és vízre bocsátják Frigyes főherceg és Izabella főhercegnő jelenlétében a monarchia Habsburg nevű új hadihajóját. A hajót dr. Belopolocki Kálmán tábori püspök szenteli meg. Az új hadihajó első egysége a készülő új csatahajórajnak. Itthon tervezték s csaknem teljesen itthon készítették is el, s hajóhadunk legharcképesebb hajója. A hajót 2.4 méter magasságban 220 milliméter vastagságú páncélöv borítja. Hossza 107.60 méter, szélessége 19.80 méter. Két gépe 11.900 indicált lóerejű. Van rajta 3 Krupp- féle 24 centiméteres gyorstüzelő ágyú, 12 tizenöt centiméteres gyorstüzelő kisebb ágyú, két acél bronz 7 centiméteres naszádágyú, 22 gyorstüzelő és négy golyószóró. A hajó belsejét 500 izzólámpa, külsejét hét ívlámpa világítja.[2113]

[2114]

1902.
Fiatal tisztként a fedélzetére került Horthy Miklós, aki később a hajó parancsnoka lesz.[2115]
1902.01.18-i hír: Triesztben Hütterot elnök Adalbert porosz herceget a hajógyári helyiségeken keresztül a Habsburg osztrák magyar hadihajóhoz kísérte, amelyet kívülről megtekintettek.[2116]

1902.09.02-án hadgyakorlat kezdődött. A támadó fél, amely Triesztben száll hajóra, áll az 55. gyalog-hadosztályból Hötzendorf vezérőrnagy parancsnoksága alatt. A hadosztály átszállítására négy kibérelt Lloyd-gőzös fog szolgálni, a « Habsburg», az «Elektra», a «Bukovina» s a «Galicia». E hajók kísérői s a kiszállás fedezői a «Monarch», «Wien» és «Budapest» csatahajók, három cirkálóhajó és a melléjük beosztott torpedó-naszád-raj. Parancsnokuk Ripper ellentengernagy. A partraszállást Pólánál fogják megkísérleni. Ott várakozik a partvédő haderő, amelynek parancsnoka báró Minutill altengernagy. A szárazföldi haderőt az 5. gyalog landwehr-ezred adja. A tengeren a partot a «Kaiser Franz Joseph I.» torpedózuzó, tíz elsőosztályú és három harmadosztályú torpedónaszád védi. Részt vesz a védelemben még a részben Pólában állomásozó vártüzérség is. A parton mindenfelé figyelő állomások vannak, amelyekről rögtön tudatják a védelem vezetőségével az ellenséges hajók minden mozdulatát. Augusztus 29-én érkezett meg Triesztbe a hadihajóraj, 30-án úgy oda, mint Pólába megérkeztek a szárazföldi csapatok, 31-én szünetnap volt, ma pedig megérkezett a király is a nagy csataszínjáték nézőterére.[2117]

1902.10.11-i hír: „Pólából jelentik: A 8310 tonnás «Habsburg» csatahajó, amelyet a Stabilimento Tecnico Triestino épített az osztrák-magyar haditengerészet számára, az itt tartott kitartási próbán 14.000 lóerő kifejtése mellett 19-62 csomónyi középsebességet ért el, holott a szerződésben csak 18,5

[2111] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-06-14 / 161. szám
[2112] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-07-14 / 191. szám
[2113] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-07-22 / 149. szám
[2114] https://www.facebook.com/photo/?fbid=6859469530794569&set=pillant%C3%A1s-az-sms-habsburg-sorhaj%C3%B3-oldals%C3%B3-l%C3%B6vegeire-a-k%C3%A9p-az-1910-es-%C3%A1talak%C3%ADt%C3%A1s-
[2115] https://www.roncskutatas.com/node/6725
[2116] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-01-18 / 16. szám
[2117] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-09-02 / 241. szám

csomónyi sebesség volt kikötve 11.190 lóerő mellett. Ez által fényes rekordot értek el, mert a Habsburg 19,62 csomónyi középsebességével ezidőszerint a világ leggyorsabb csatahajója. A Habsburg tudvalevőleg egy három egyenlő hajóból álló osztálynak első hajója, a másik kettő az Árpád és Babenberg, amelyek közül az előbbi befejezéséhez közeledik, az utóbbit pedig e hó 4-én már vízre is bocsátották."[2118]

Téli flottagyakorlatok. A három nagy toronyhajóból és egy torpedótlotillából álló téli hajóraj, mint egy ízben említést tettünk róla, Kneiszler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alatt legközelebb megkezdi gyakorlatait az Adrián. A «Budapest» toronyhajót Bázeli Viktor sorhajókapitány, a «Wien»-t Schukies Lázár fregatakapitány és a «Habsburg»-ot Chiari A. sorhajókapitány vezeti. Egy fiumei híradás szerint, februárban vagy márcziusban egyik kisebb hadi flottánk a levantei vizekre indul.[2119] Csatlakozik hozzájuk a Szigetvár is.

Haditengerészet: 148 gőzös, ebből 13 csatahajó; a haditengerészet ágyúinak száma 924, ebből 331 a csatahajókon. Létszám: 8747 ember. [2120]

1903.
1903.01.15-i hír: A gyakorlatok most, január hóban kezdődnek az Adrián és február végéig tartanak. A Habsburg parancsnoka Chiari Arthur sorhajókapitány.[2121]

1903.01.21-i hír: „Hónapokkal ezelőtt köztudomású volt, hogy haditengerészetünk vezetősége, szokás szerint, téli gyakorló-hajóhadosztályt állít össze. Ez a hajóhadosztály Kneiszler Leodogár ellentengernagy parancsnoksága alatt a Habsburg, Budapest és Wien vértes csatahajókból és a Szigetvárral az élén torpedó-flotillából áll és december 31-én szállott ki a sík tengerre. Jelenleg az Adria északi vidékén végez gyakorlatokat, de lehet, hogy később a levantei vizekre, a Közép-tenger keleti részére vitorlázik, mintám a legutóbbi gyakorló hajóraj a múlt évben a Közép-tenger nyugati kikötőit látogatta meg. Amint látjuk, mindez megszokott, rendes dolog, amelynek magyarázása végett egészen fölösleges szenzációs kombinációk kieszelése."[2122]

1903.02.07-i hír: Fiuméból jelentik lapunknak. A Fiumében állomásozó helyőrséget készenlétbe parancsolták. A mozgósítás célját nem tudják, de lehet, hogy összefüggésben van hadiflottánk egy részének ideérkezésével. Az ideérkező osztály a következő hajókból áll: a Budapest, a Wien és a Habsburg páncélosok és 12 torpedó naszád. A napokban igen sok idegen tiszt járt Fiumében.[2123]

1903.03.13-i hír: „A Keletre rendelt hajóosztályban lesz három páncélos hajó: a Habsburg, Wien és Budapest nevűek, továbbá a Magnet nevű torpedóhajó , valamennyi Maixdorf-Kneiszler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alatt. Az idegen vizeken való vitorlázás mintegy két hónapig fog tartani, miközben a torpedóraj a dalmát partokon folytatja gyakorlatait. Immár öt éve múlt, hogy magyar-osztrák hadihajók taktikai kapcsolatban nem mutatkoztak a Levantén s ez nagyon is nagy idő, ha számba vesszük azokat a sokféle fontos kereskedelmi érdekeket, amelyeket a monarkiának ott megóvni és fejleszteni kell. Nem kell bővebben fejtegetni azt a hasznot, amely kereskedelmi összeköttetésünkre hárulna abból, hogy hadilobogónk gyakrabban jelenne meg a Földközi-tenger keleti részét. Magyarország és Ausztria kereskedelmi körei ezért örömmel fogadják a császári és királyi hajóraj mostani expedícióját, minthogy a kereskedelmi körök már ismételten hangoztatták azt a bizonyára nem jogosulatlan óhajtásukat, állandó földközi-tengeri hajóraj fönntartására vonatkozólag."[2124]

1903.03.23-án a Habsburg, Wien és a Budapest raguzai vizeken tartózkodik.[2125]

[2118] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-10-11 / 240. szám
[2119] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-12-30 / 306. szám
[2120] Kincses Kalendáriom, 1902 Európa államai és uralkodói
[2121] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-01-15 / 15. szám
[2122] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-01-21 / 21. szám
[2123] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-02-07 / 37. szám
[2124] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-03-13 / 71. szám
[2125] Salzburger Volksblatt, März 1903-03-23

1903.03.24-i hír: A cirkálóút, melyen a «Budapest» és «Wien» toronyhajók, a «Habsburg» parancsnoki hajó és a «Magnet» torpedóvadászhajó vesznek részt, három hónapig fog tartani a levantei vizeken. A flotta, melynek parancsnoka maixdorfi Kndszler Leodegar ellentengernagy lesz, **ellátogat Szira, Szmirna, Rodosz és Pireuszba és végül valószínűleg horgonyt vet Hanak-Kaleszi török kikötőben**, honnét a flotta tisztikara ellátogat Konstantinápolyba."[2126] Végül úgy tűnik, hogy az SMS Habsburg nem velük hajózott ki és utólag csatlakozott a hajórajhoz. Ezért lehetett az SMS Wien a zászlóshajó egy ideig. A kötelékhez utóbb a Monarch is csatlakozott.

1903.03.28-i hír: „Ferenc Ferdinánd királyi herceg trónörökös feleségével már visszatért egyiptomi útjáról és tegnap Raguzába érkezett. Ott, mint egy távirat jelenti, megszemlélte a hajórajt, amely a, Habsburg, Wien, Budapest, Szigetvár csatahajókból és a Magnet torpedónaszádból áll. A szemle után a trónörökös Pólába utazott. A hajóraj, a Szigetvár kivételével, Kneisler ellentengernagy vezetésével a levantei vizekre megy."[2127]

1903.04.05-én volt a kötelék Korfun. Innét Pireuszba mennek tovább. [2128]

1903.05.02-án a **Levante vizein Kneisler Leodegar altengernagy parancsnoksága alatt tartózkodó osztrák-magyar hajóraj a következő páncélos hadihajókból áll: „Habsburg", „Wien", „Budapest", „Magnet" torpedóhajó és több torpedó-naszádból. A hajóraj ápr. 12-én Rhodosnál volt, onnan Makriba, onnan pedig Szmirnába ment. Itt kapta meg a parancsot, hogy haladék nélkül Szaloniki felé vonuljon.** Hogy az egész escadre vagy csak egy része megy Szaloniki elé, az nem jutott nyilvánosságra.[2129]
„Polából jelentik, hogy Schiffer Rudolf tengerész hadapród, aki a „Habsburg" Szalonikibe hajózott csatahajón teljesített szolgálatot, a minap mérges kígyó áldozata lett A hajó fedélzetére ugyanis egy vipera került, mely a fiatal tengerésztisztet megmarta s a mérges seb folytán Schiffer néhány óra múlva meghalt."[2130]
A Monarch és a Budapest 1903.05.25-én ért vissza Polába. Az SMS Wien 1903.06.10-én futott be Pólába és csatlakozott a hajórajhoz.
Az út leírását lásd az SMS Wien partvédő páncélosnál.

1903.06.26- hír: A világ leggyorsabb csatahajója. Sokan talán el sem hiszik, hogy a világ leggyorsabb csatahajójával az osztrákmagyar tengerészet dicsekedhetik. Tavaly fejezték be a ‚Habsburg építését, mely 2.-od osztályú tornyos sorhajó, 8300 tonna vizeltolással és 11 ezer lóerejű géppel rendelkezik. Kipróbálásánál óránként 37 km. hosszú utat tett meg. Ilyen sebességet eddig még egy csatahajó sem ért el.[2131]

1903.07.20-i hír: „Fiuméból táviratoztak. A Tiger torpedo-vadászhajó vezetésével, ma délelőtt három elsőosztályú és tizenkét másodosztályú torpedónaszád érkezett ide, továbbá a Habsburg, Wien, Rudolf nagy páncélosok és a Magnet és Meteor torpedo - vadászhajók. Holnap reggel érkeznek az Árpád páncélos, a Szigetvár, Aspern és Leopárd cirkálók. A nyári flotta az isztriai szigeteknél végzett gyakorlatokat. Kneisler tengernagy a Habsburgon parancsnokol. Itt öt napig maradnak a hajók."[2132]
1903.07.25-i hír: „Fiuméból táviratoztak. A nyári hajóraj, mely kilenc nagy csatahajóból áll, a Habsburg admirális hajó vezetésével, valamint tizenöt torpedónaszáddal ma délután öt órakor öt napi itt időzés után Pólába ment."[2133]

1903.08.30-i hír: „folytatják. Itt említjük meg, hogy a gyakorlatozásokra kiküldött nyári hajóraj páncélosait szeptember 15-én szolgálaton kívül helyezik és leszerelik. Csupán a «Habsburg» admirális had marad felszerelésben, addig, míg a Triesztben épülő «Erzherzog Karl» nevű új toronyhajó

[2126] Alkotmány, 8. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám
[2127] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-03-29 / 87. szám
[2128] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1903-04-05
[2129] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-05-03 / 120. szám
[2130] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-05-12 / 129. szám
[2131] Pécsi Közlöny, 11. évfolyam, 1903-06-26 / 143. szám
[2132] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-07-20 / 196. szám
[2133] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-07-25 / 202. szám

vízrebocsátása megtörténik. Ez alkalomból ugyanis a «Habsburg» a pólai kikötő őrshajójának és az egyik tüzériskolahajónak kíséretében Triesztbe indulnak, hogy a vízrebocsátásnál jelen legyenek és az új toronyhajót felszerelésre Pólába kísérjék. Az új hajóraj csatahajóit, melyek télire is akcióban maradnak már most kijelölték. A téli hajóraj tehát a következő hajókból fog állani: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bának."[2134]

Trieszt, 1903.09.15. A Piccolo jelenti: Pólába szombaton éjjel egészen váratlanul távirat érkezett, amely elrendelte, hogy a Habsburg, Árpád, Wien, Szigetvár, Panther és Magnet hadihajókat azonnal helyezzék készenlétbe. Az arzenálban nyomban lázas munkába fogtak és vasárnap óta készen áll a hajóraj, hogy szükség esetén bármikor elindulhasson.[2135]

1903.09.17-én Triesztben volt az SMS Erzherzog Karl vízrebocsátásnál. A vizrebocsátás után a királyi hercegi pár a többi hadihajótól kisérve visszatér Triesztbe. Délután mulatság lesz a Habsburg hadihajón, melyre a királyi hercegi pár is megígérte megjelenését. Este kivilágítják a Habsburgot.[2136] Az SMS Erzherzog Karl vízrebocsátásával és 1906.06.17-i hadrendbe állásával indult meg az SMS Habsburg hajóosztály hanyatlása.

1903.09.21-i hír: „Fiume, szept. 20. (Saját tudósítónktól.) Miként már Pólából jelentették, a Habsburg, Árpád, Magnet és Szigetvár csatahajók harcra készen állanak. A pólai tengerész és szárazföldi tisztek nemzetiség szerint csoportosulva tárgyalják az eseményeket. Azzal tisztában vannak, hogy nem a balkáni események miatt van hadikészlet. Az osztrák tisztek Bécsből nyerik távirati értesüléseiket, amelyek szerint a fegyveres beavatkozást követelik Magyarország ügyeibe. Lehetséges, hogy olasz hadjárat van készülőben, mert Viktor Emánuel alatt az olaszok folyton Ausztria ellen agitálnak. Ez a hadjárat elterelné a magyar nemzeti követelésekről a figyelmet és az obstrukció leszerelődnék. Az ausztriai olaszok között oly féktelen gyűlölet uralkodik, hogy a tisztek Pólában és Triesztben borotvaélesre fent karddal és töltött revolverekkel járnak, minden eshetőségre készen."[2137]

1903.09.22-i cikk részlete. Az olasz szakértők szerint a Monarch osztály mozgékonyabb és jobban páncélozott a hasonló olasz hajóknál, továbbá a „Habsburg" és az „Árpád" korszerűbb felépítésű és fegyverzeti és oldaltüzelési manőverek szempontjából megfelelőbb, mint a „Ammiraglio Saint-Bon" és „Emanuele Filiberto", az olasz haditengerészet legfiatalabb hajói.[2138]
Az olasz Ammiraglio Saint-Bon és az Emanuele Filiberto valóban lassabb az SMS Habsburg-nál, de fegyverzete szerintem erősebb a 4 db 25,4 cm-es löveg által, noha a Habsburg másodlagos tüzérsége erősebb.

1903.09.30. A téli hajóraj tehát a következő hajókból fog állani: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bának."[2139]

1903.11.26-i hír: „Fiumei tudósítónk írja: A pólai haditengerészeti parancsnokság tegnap délután érkezett értesítése szerint hadi flottánk egy része, amely az Árpád, Szigetvár, Habsburg és Magnet csatahajókból áll, december elején Fiumébe érkezik. A hadihajók két hétig maradnak itt."[2140]

[2134] Hazánk, 1903. 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám
[2135] Friss Ujság, 8. évfolyam, 1903-09-16 / 257. szám
[2136] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-09-17 / 255. szám
[2137] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-09-21 / 258. szám
[2138] Grazer Volksblatt, September 1903-09-22
[2139] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám
[2140] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-11-26 / 325. szám

„Habsburg“ nagy czirkáló tornyoshajók továbbá a „Szigetvár“ kisebb czirkáló torpedóhajó és a „Magnet“ torpedóüző.[2141]

1904.
1904.01.08-i hír:” Kneissler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alá a következő hadihajókból álló flottát rendelték: Első hadiosztályba a »Habsburg« és »Monarch« tornyos hajókat, a »Zenta« torpedóhajót, a »Satellit torpedóütőt és a XXI»-XXX. számmal jelzett harmadosztályú naszádokat, mint kiegészítő torpedóflottillát.”[2142]

1904.02.06-i hír: „A rendkívüli szükségletek terhére építették a «Habsburg»-ot. E típusra épül még az Árpád és a Battenberg, egyenkint tizenkét és félmillió korona költséggel.”[2143] Az Árpád ekkor már hadrendben állt.

1904.03.13-i hír: A hajóosztály három nagyobb és egy kisebb hadihajóból áll, úgymint a Habsburg-ból (parancsnoka: Ziegler Lucián sorhajó-kapitány), az Árpád-bál (Couarde Guido sorhajó-kapitány), a Monarch-bál (Morelli Albert sorhajó-kapitány) és a Satelli-böl Cattarineich János korvetta-kapitány).[2144]
1904.03.21-én hadgyakorlatra készültek. Ezen már az SMS Árpád is részt vett.[2145]

1904.04.03-i hír: „Haditengerészetünk szaporítása. A bécsi Reicheswehr mai száma föltünést keltő cikket közöl haditengerészetünk szaporításának kérdéséről, s egész sereg új hadihajó építését követeli, vagy őszintébben szólva: jövendöli. A bécsi lap cikke annyival is inkább figyelemreméltó, mert nincs ellentétben a hadügyi kormánynak a februári delegációban tett nyilatkozatával. Sényi sorhajóhadnagy a delegációban a közös kormány nevében kijelentette, hogy a nagy csatahajók építését a most készülő hajóval befejezik. Az apróbb hadihajók, cirkálók, torpedónaszádok, monitorok és tenger alatt járó hajók építéséről azokban nem nyilatkozott a közös kormány, holott kétségtelen, hogy e téren óriási hiány van, amelyet igen ,rövid idő alatt pótolni kell és pótolni is fognak. "Haditengerészetünk olyan állapotban van, hogy a most készülő hajóval együtt lesz összesen kilenc hatalmas, egészen modern páncélos csatahajónk — de egyáltalán nincsenek versenyképes cirkáló- és torpedóhajóink, tenger alatt járó hajónk pedig egyetlen egy sincs. Ez katonai szempontból tarthatatlan állapot, és így kétségtelen, hogy a delegációktól mielőbb jelentékeny összeget fognak kérni kisebb hajók építésére. Az említett bécsi újság cikke szerint tizenöt cirkálóhajónk között egyetlen egy sincs, amely csak félig-meddig is használható volna. A tizenöt hajó közül csak háromnak (Zenta, Aspenn és Szigetvár) van modern szerkezete, de páncéljuk ezeknek sincs; a többi cirkáló-hajó óránként csak 20— 21 kilométer sebességgel járt— azaz a tengeri harctéren úgyszólván nem is számit. A torpedó-naszádok sem kielégítők. 1904-ben már nem veszedelmesek az 1872-ban épített torpedónaszádok. Újabban 1896—98-ban építettünk néhány új naszádot, de a teknika haladásával már ezek is versenyképtelenekké váltak, mert az olasz, német, francia és angol torpedó-naszádok gyorsaság dolgában már nagyon fölülmúlják őket. A hivatalos kimutatás szerint 82 kilométer a gyorsaságuk, ami azonban csak ábránd a Reichswehr cikke szerint, még szép időben is; ha pedig az időjárás rossz, akkor éppen keveset érnek a torpedó-naszádjaink. Építeni kell tehát kis vízi és óceánjáró torpedó-naszádokat és torpedó-rombolókat, s szaporítani kell, bár el sem tudjuk képzelni, hogy miért — a dunai flottillát. Építeni fognak továbbá néhány tenger alatt járó hajót is, mert elképzelhetetlen, hogy mindabból, ami más flottában megvan,, nekünk is ne legyen legalább néhány darab mutatóba. Tehát a megszavazott és elköltött tenger sokt millió árán sem szereztünk még hadi flottát; hajó-rajunk csak papíron van, s hajóink hetven százaléka lomtárba kívánkozik, úgynevezett kikötővédő hajónak, melyet csak azért tartunk még meg, mert föltüzelni, vagy ócska vasként eladni még sajnáljuk. A közös kormány pedig új flotta-hitelt fog kérni, mert azt mondotta, hogy 1906-ra csak a nagy csatahajók építését fejezik be; kisebb hajókra, apró részletek-ben, még csak ezután fogunk igazin költeni.”[2146]

[2141] Pécsi Napló, 12. évfolyam, 1903-11-26 / 271. szám
[2142] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-01-08 / 7. szám
[2143] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-02-06 / 37. szám
[2144] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-03-13 / 73. szám
[2145] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-03-21 / 81. szám
[2146] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-04-03 / 94. szám

1904.04.07-i hír:" A Monarch Kioszba, az Árpád Számoszba, a **Habsburg pedig Mytilénébe érkezett**. Mindhárom hajón minden rendben van."[2147]

1904.05.26-i hír: A flotta első hajóosztálya a következő csatahajókból fog állani: a Habsburg-ből (parancsnok: Ziegler Lucián sorhajó-kapitány), az Árpád-bál (Conarde Guidó sorhajó-kapitány) és a Babenberg-ből (Pleskott Herman sorhajó-kapitány), a második hajóosztályba, amelyet Beck Gyula ellentengernagy vezényel, a következő csatahajókat osztották be: a Monarch-od (parancsnoka: Lukics Lázár sorhajókapitány), a Wien-t (Sobieczky Adolf fregatta-kapitány), a Budapestet (Predanovics Dusán fregattakapitány). A torpedó-flottila parancsnokává Mauler Józsefet nevezték ki. A flottilához osztották be a Zenta torpedó-cirkálót, a Satellit, a Meteor és a Komat torpedóhajókat, két síktengertjáró és több elsőosztályú torpedó-naszádot.[2148]

Az 1904-ben a három Habsburg osztályú hajó alkotta az I. csatahajó osztályt.

„Hadiflottánk huszonegy hajója, amelyek 1904. június 15-én kezdték meg gyakorlataikat a tengeren, most a fiumei kikötőben horgonyoznak, ahonnan holnap, vasárnap indulnak el a dalmát partok mentére, a hadgyakorlatok folytatására. A Fiumében horgonyzó hajóraj három hajóosztályból áll. Az első hajóosztályba három 8300 tonnás csatahajó: a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg» tartozik. Parancsnokuk Ripper Gyula ellentengernagy. A «Habsburg» tornyoshajó, melynek Ziegler Luczián sorhajókapitány a parancsnoka és amely egyúttal a vezérlő hajó, 1901-ben a trieszti Stabilimento Technicoban épült. Hossza 108 és szélessége 20 méter. Pánczélöve 22 czm. vastagságú. Tüzérségi felszerelése három 24 cm.-es Krupp-féle toronyágyúból, tizenkét 15 czm.-es és huszonnégy 7 czm.-es Skoda-gyorstüzelőágyúból és hat 7 mm.-es Maximágyúból áll. Személyzete 718 főnyi. Az «Árpád« és «Babenberg» ugyanilyen méretűek. Az előbbinek Goccardo Guido sorhajókapitány a parancsnoka. Személyzete 647 főből áll. A «Babenberg»-en 645 főnyi személyzet van. [2149]

1904.08.17-én a Nyári Hajóraj Triesztbe érkezik. A hajóraj Ripper Gyula ellentengernagy vezénylete alatt áll, szerdán reggel vet horgonyt Trieszt előtt. A hajóhad a Habsburg nevű csatahajóból mint a parancsnok zászlóshajójából, az Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest csatahajókból, a Zenta cirkálóból, a Meteor, Satellit és Komet nevű torpedóhajókból és 12 torpedónaszádból áll.[2150]

1904.08.31-én a Nyári Hajóraj ismét Fiumében volt. „A flotta a miniszter új rendeletéből kifolyólag ezúttal is három-négy napig marad itt, hogy a most felveendő zsoldból a személyzet itt költekezzék."[2151]

1904.09.18-i hír:" Bécsből jelentik, hogy a király Siemuszova-Pietruski Micziszláv lovag ellentengernagyot nevezte ki a téli hajóraj parancsnokává. A téli hajóraj hír szerint a Habsburg, Árpád, Babenberg, Zenta, Satellit és Franz Josef hajókból fog áltani. Később e hajókhoz még a Mária Theresia csatahajó is járul."[2152]

1904.10.18-i hír: A Habsburg csatahajó parancsnokává Dennig Henrik sorhajókapitányt nevezték ki.[2153]

1904.10.21-i hír:" Fiumából jelentik, hogy a Habsburg, Árpád, Babenberg, FranzJosef és Mária Terézia csatahajókból, a Zenta és Szatellit torpedóhajókból álló hajóraj holnap odaérkezik. A hajóraj 24-ikéig marad Fiumében."[2154]

[2147] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-04-08 / 84. szám
[2148] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-26 / 145. szám
[2149] Magyar Szó, 5. évfolyam,) 1904-06-25 / 150. szám
Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-07-03 / 825. szám
[2150] Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-08-17 / 197. szám
Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 51, nr. 1904-08-16 / 186. szám
[2151] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-08-31 / 240. szám
Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám
[2152] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-09-18 / 224. szám
[2153] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-10-18 / 288. szám
[2154] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-10-21 / 291. szám

1904.11.25-i hír: gróf Montecuccoli Rudolf haditengerészeti parancsnok Szebenikóba, az odaérkező gyakorlatozó téli flotta felett tartott szemlét. A hajóhad a «Habsburg» vezérhajóból, az «Árpád», «Babenberg», «Mária Terézia», «Franz Joseph I.», a «Zenta» és a «Satelli» csatahajókból áll. A flotta parancsnoka Siemuszova-Pietruszki Miciszláv ellentengernagy.[2155]

1904.11.30-án A téli hajóraj Arsából (Arsia vagy Rasa Isztriában) Fiumába érkezett. A hajóraj a Habsburg, Badenberg, Zenta, Szigetvár és Satellit csatahajókból áll.[2156]

Az osztrák-magyar hadi hajóraj Fiumében. December végére várják a hadi hajóraj megérkezését Fiumába. A hajórajhoz tartoznak: A «Habsburg» tengernagyi hajó, amely a hajóraj parancsnokának, ziemuszovai Pietruszki Miciszláv lovag ellentengernagynak lobogóit hordja. A hajó parancsnoka Dennig Henrik sorhajókapitány. Az «Árpád» és a «Babenberg» tornyoshajót. Mind a három hajó egyenként 8300 tonnás, 12 000 lóerejű géppel és 43 ágyúval. Az «Árpád» parancsnoka Müller Frigyes sorhajókapitány, a «Babenberg»-é Pleskott Erazmus sorhajókapitány. Továbbá a következő három cirkálóhajó: a «Zenta», parancsnoka báró Pacit Róbert fregattkapitány, a «Szigetvár», parancsnoka gróf Lahus Ákost fregattkapitány és az «Aspern«, parancsnoka Kazareck Gusztáv fregattkapitány. Ezeknek a hajóknak mindegyike 2300 tonnás, 7200 lóerőt kifejtő géppel és 20 ágyúvá. A hajó kíséretében van még a «Satelit» torpedónaszád, melynek parancsnoka Cattarinich János korv. kapitány.[2157]

1905.
A mi csatahajóink közül tehát az »Árpád«, »Habsburg« vagy »Babenberg« toronyhajók, melyek egyenkint 8340 tonna deplacement-al bírnak, egyenkint több mint 16 és 13 millió korona értéket képviselnek.[2158]

1905.02.08-án az osztrák és a magyar haditengerészet 158 hadihajóból áll, ebből 183 páncélozott, és ehhez a hajórajhoz tartozik 21 000 fős legénység.[2159]
1905.02.01-én futott ki Polából a levantei hajóraj és 1905.04.22-én ért vissza Polába.
1905.03.12-i hír:" **A levantei magyar és osztrák hajóhadosztály Szalonikiből Lemnosz szigetére, majd Smyrnába megy**. Miután régi szokás, hogy török vizeken járó flotta parancsnoka tisztelegjen a szultánnál, ennek folytán Pietruski lovag ellentengernagy, az említett magyar és osztrák hajóhadosztály parancsnoka Smyrnából el fog látogatni Konstantinápolyba, ahova f. hó 22-én érkezik a Habsburg vértes csatahajón"[2160]
<u>A levantei utat lásd részletezve az SMS Babenberg-nél.</u>

1905.04.19-i hír:" Az osztrák - magyar hajóraj a közelmúltban vendégségben járt a **Piraus-öbölben** s a több napig tartó látogatás alatt vége-hossza se volt az ünnepélyeknek, melyeket hajórajunk tiszteletére rendeztek. Leszámítva a vendéglátás hivatalos jellegét a piräusi (Pireus) kirándulás majdnem kizárólag a tánc és mulatság jegyében folyt le. Egyik tengerésztiszt a «Hadsereg» című lapban a következő levélben írta le hajórajunk látogatását: A «Habsburg», «Árpád», «Babenberg» csatahajók, a «Szigetvár» és «Aspern» cirkálók és a «Satellit» torpedóromboló már 12 napja egy kis osztrák-magyar szigetet képeznek a mindig nevető görög ég alatt, Pireus belső kikötőjében. Kellemes a tengerész élete külföldön egy ilyen táborban s hamar elfelejti a tengeren töltött viszontagságos napokat, melyekben csak egy-egy vihar, erős hullámzás vagy egy scirokkos felhőszakadás szakítja meg a szolgálat egyhangúságát, melyet szélcsendben és viharban a legnagyobb pontossággal és szigorral végeznek. Farsang közepén vagyunk, táncosra itt is szükség van. És az athéni hölgyek kívánságát a kikötőben horgonyzó hajórajunk tisztjei a legnagyobb mértékben kielégítik, mert a báltermekben mindig ott csillognak fényes vállrojtjaik. Az első meghívó Scousée külügyminiszter három báljára már a «Habsburg» tengernagyi hajón volt, mielőtt ez az acélköteleket a szárazon megerősíthette volna. Ezt követte egymásután még öt báli meghívó a tizenkét nap alatt s tengerésztisztjeinknek alkalmuk volt bebizonyítani, hogy az éjjeli szolgálatot egész

[2155] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-11-25 / 967. szám
[2156] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-12-01 / 332. szám
[2157] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-12-22 / 353. szám
[2158] Magyar Szalon, 42. kötet (22. évfolyam, 1904-1905/2) Május
[2159] Illustrierte Kronen Zeitung, Februar 1905-02-08
[2160] Az Ujság, 3. évfolyam, 1905-03-12 / 73. szám

könnyedén viselik. A görög udvar ezen bálák legtöbbjén szintén részt vett. Csodálkozásomat kell kifejeznem, hogy a már 60 éves király mindezen mulatságokon a legjobb kedvben éjjeli 1—2 óráig is kitartott, nemkülönben Konstantin trónörökös, Miklós és András főhercegek. A királyné csak egy jótékonycélú bálon jelent meg, a trónörökösné, valamint Miklós főherceg neje, Helén orosz nagyhercegnő minden mulatságon részt vettek. Négyesen és bosztonon kívül mást ezen főúri bálakon nem táncolnak, hébe-korba egy lanciert. Minden boszton után négyes következik, úgy hogy ezek egymást az egész idő alatt fölváltják. Ez a táncmódszer különben már sok helyen kezd szokásossá válni. Az udvar tagjai csak a négyesben vettek részt, de ezek mindegyikében, és pedig a királlyal élükön. Nemcsak az udvar tagjai, hanem a többi jelenlévő hölgyek is részesültek a szerencsében, hogy ő felségével táncolhattak, nemkülönben az összes jelenlévő urak táncra kérhették a trónörökösnét és a többi főhercegnőket is. A melankolikus arcú görög hölgyek szintén, csakúgy rajongtak a táncért, mint hölgyeink nálunk Magyarországon s reggeli 4 óráig csak olyan tömött sorokat láthattunk a termekben, mint tíz órakor este. A kissé éles, de finom vonások soha a legkevesebb fáradságot sem árulták el, ellenkezőleg a vágyat a «még és még» után. Kitűnően sikerült osztrák-magyar nagykövetünk Machio báró és neje Rosenberg grófné soiréeja, melyet az udvar megjelenésével kitüntetett. A zenét a «Habsburg» tengernagyi hajó zenekara szolgáltatta. A követségi palotát, mely Athén főutcáját, a Stadion, utat szecesiós külsejével ékesíti, a bál alkalmával különös ízléssel díszítették föl. A földszint két nagy termében, melyek tágas ajtajaik által egy bálteremmé egyesültek, elegendő hely volt a 300 táncos számára. A nagy fényűzéssel berendezett buffetek a tánctermekkel korrespondáltak, a földszinten, míg a dohányzótermeket és toilettszobákat keleties pompában az első emeleten ideállítva rendezték be. Követünk és neje Athénben a legnagyobb és általános tiszteletben részesülnek, mit megfigyelnem a nyolc bálon alkalmam volt. Ő felsége az esték nagy részét az ő társaságukban töltötte s Rosenberg grófnét esténként nem egyszer tüntette ki táncra kérésével. — Reggel különvonat vitt bennünket Piräusba, hogy újból előkészülhessünk az esti bálra, mely Mauromichalis hadügy- és tengerészminiszter fényes termeiben folyt le hasonló jókedvben. Harmadnap Athén operette-színházában találkoztunk a tánckedvelő görög hölgyekkel. A király védnöksége alatt álló szegénysegélyző egyesület rendezte e bált, melyen az udvar hajnalig jelen volt. Itt a polgári családok is nagy számban voltak képviselve s nem egy görög csillag könnyed táncában gyönyörködhettünk. A hajóraj február 14-én a tengernagyi hajón, a «Habsburg»-on adta a revanchebált, melynek fényét Konstantin trónörökös, a trónörökösné, Miklós és András főhercegek emelték megjelenésükkel. A görög király ő felsége már napokkal előbb meglátogatta az egész hajórajt. Ez alkalommal az összes hajók az előírt 21—21 ágyúlövéssel és a legénység ötszörös hurrával és sapkalengetéssel üdvözölte az osztrák-magyar ezredesi egyenruhájában megjelenő Felséget. A bálra már több nap előtt megkezdődött a «Habsburg» díszítése az egész, a hajórajon található dísztárgyakkal, jelzőzászlókkal, virággal, stb. A 108 méter hosszú és 20 méter széles fedélzet pompás tánctermet szolgáltatott, míg a battériában (második emelet felülről) a buffeteket, dohányzó fülkéket, ruhatárakat stb. helyezték el. Minden hajó 4—5 feldíszített csónakot küldött a tengerparton lévő vasúti állomáshoz, hol az athéni vendégeket már tisztjeink fogadták. Az olajos gép és a füstös ágyuk szagát nemsokára kellemes parfümillat nyomta el s a szigorú szolgálati ábrázatok a vállalkozó szellemű Don Juanok vonásait öltötték magukra. Ezer és ezer villanylámpa és nagy csillár fényében suhogtak a selyemuszályok a 24 cm. kaliberű ágyuk közül és nem egy fiatal hölgy üde ajkáról lehetett a kissé naiv kívánságot hallani: «De szeretnék mindig ilyen hajón élni». Talán megváltoznék az óhaja, kedves nagyság, ha csak egy délutánt is át kellene élnie a parancsnoki hídon, vagy az ágyú mellett kis scirukkos időben! A bál délután 3 órától késő estig tartott s pompás hangulatban folyt le. Az első négyest 112 pár táncolta. A szünetek alatt a battériában pezsgő mellett folytatódott, a hölgyek vidám gondatlan csevegése, mely mindig hangosabbá és fesztelenebb lett. A görög tengerész- és szárazföldi tisztek meghívására másnap nagy számban jelentünk meg ezek közös kaszinójában «five o'clock tea»-ra, amikor ismét alkalmunk volt ezek kedvességéről meggyőződnünk. A tisztek intelligens képzett emberek, kik legtöbbje 2—3 nyelvet tökéletesen beszél és sok tekintetben versenyezhetne a legnagyobb államok legelőkelőbb tisztjeivel. Kedves és hízelgő toasztokban és a pezsgőben nem volt hiány. E február 18-án Piräust elhagyva, erős scirokkóval várt reánk Neptun istenünk, zokon vévén, hogy a szárazon olyan nagyon is kellemesen éreztük magunkat, büntetésül ő is meg akart farsangoltatni bennünket. A viharos hullámzás mindegyre erősebb lett, úgy

hogy késő este kénytelenek voltunk a Karystos-öblöt menedékül felkeresni, hol most bevárjuk, mig Neptun apó haragja lecsillapul. Azután Szalonikibe indulunk."[2161]

1905.04.21-én bocsátották vízre Triesztben az Erzherzog Ferdinand Max hadihajót. Délután az SMS Habsburg fedélzetén fogadás volt.[2162]

1905.07.01-i hír:" Fiumébe jelentik . A hadi gyakorlatra ideérkezett flotta egy napi késéssel ma kötött ki az itteni kikötőben. A késés oka az volt, hogy a Zenta gyakorlatozás közben Zaravecchiánál zátonyra került, de nem szenvedett komolyabb sérüléseket és rövid idővel a flotta ideérkezése után a Zenta is beérkezett. A hajóraj Ripper Gyula ellentengernagy parancsnoksága alatt 3 hadosztályból áll. Az első hadosztály hajói: A «Habsburg» tengernagyi hajó, az «Árpád» és «Babenberg» csatahajók és a «Szigetvár» torpedóvadászhajó. A második hadosztályt a következő hajók képezik : A «Monarch» tengernagyi hajó, továbbá a «Budapest» és «Wien» nevű cirkálók. A 3. hadosztály vezérhajója a «Zenta», hozzátartoznak még a «Setally» és «Komet» torpedónaszádok. A torpedóflottillát kiegészíti a Boa és a Cobra és a 26., 27., 30., 33., 34., 35., 36., 37. és 33. számú torpedónaszád. A hajóraj összes személyzete 4199 személyből áll. A flotta vasárnap hagyja el Fiumét. Ripper parancsnok ma látogatást tett a hatóságok vezetőjénél, akik a látogatást a Habsburgon viszonozzák.[2163]

1905.07.21-i hír: „Pólából táviratozzák. A hajóhad harcszerű lövőgyakorlatai közben a Habsburgon egy 15 centiméteres ágyú elsütése közben gázrobbanás következtében egy tengerész szörnyethalt, egy pedig megsebesült."[2164]
1905.07.22-i hír: „Pólából táviratoztak, hogy a Habsburg hadihajón történt gázrobbanás alkalmával Ripper ellentengernagy és hadsegéde is megsebesült. Sebük, nem jelentékeny. —: A szerencsétlenségről még a következőrészleteket jelentik Bécsből: A baleset a közben történt, mialatt a hajó részt vett a céltáblára való díjlövésben. A hajóütegek egy alkalmas távolságban elhelyezett céltáblára lőttek. Három díj volt kitűzve a legtöbbet találónak. Montecuccoli admirális fél kettőkor a Habsburg fedélzetére ment, mert a jelentés szerint e hajóról történt a legtöbb találó lövés. Az admirális a 12. számú redout-ba (páncélos helyiség, ahonnan, az ágyú irányítása történik) ment, ahol egy 15 centiméteres ágyúval Kiskele irányzó a legtöbbször talált. Kiskelének kellett volna megkapnia a díjat. Éppen az utolsó lövésre irányozta az ágyút és el is sütötte. Ebben a pillanatban nagy láng csapott ki a závárzatból és Kiskele olyan súlyos égett sebeket szenvedett, hogy az admirális szeme láttára tíz perc alatt meghalt. Az ágyúval foglalatoskodó második irányzó matróz súlyosan megsebesült. Az admirális alig pár lépésnyire állott a baleset helyétől, tehát maga is veszedelemben forgott. Megőrizte azonban hidegvérét, azonnal megvizsgáltatta az ágyút és elszállíttatta a halottat és sebesültet. A vizsgálat kiderítette, hogy a szabályzatot pontosan betartották és hogy főképpen nem az ágyú anyagában, vagy szerkezetében való hiba okozta a balesetet, hanem a löveghüvely-szakadás. A szerencsétlenül járt irányzó holttestét a Habsburg fedélzetén ravatalozták föl és zászlóval borították le. A beszentelés után torpedóhajó vitte a holttestet Raguzába, ahol katonai pompával temették el. "[2165]

A baleset után a Habsburg javításra szorult, ami még 1905.08.04-én is tartott.[2166]

1905.09.24-i hír:" A téli gyakorló hajóraj a Habsburg, az Árpád és a Babenberg csatahajókból, a St. Georg, a Mária Terézia vértes cirkálókból, a Szigetvár torpedó cirkálóból, a Satellit torpedó hajóból, a Huszár torpedó zúzóból, a Kaiman síktengert járó torpedó naszádból és a Harpie, Gaukler és a Reicher torpedó naszádokból áll."[2167]

1906.
Az SMS Habsburg és testvérhajói alkották a III. csatahajó divíziót.

[2161] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-04-09 / 86. szám
[2162] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1905-04-27
[2163] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám
[2164] Népszava, 33. évfolyam, 1905-07-21 / 133. szám
[2165] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-22 / 200. szám
[2166] Magyar Nemzet, 24. évfolyam, 1905-08-04 / 187. szám
[2167] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-09-24 / 264. szám

S.M.S. Schlachtschiff Habsburg.

[2168]

1906.02.13-i hír: „Habsburg“ (parancsnoka v. Kemsti Alajos sorhajókapitány), „Árpád“ parancsnoka (Bazelli Viktor báró sorhajókapitány), és „Babenberg“ (parancsnoka Praprotnik Alajos sorhajókapitány). Ezekhez jön a „St. Georg“ czirkáló (parancsnoka Boekman Vilmos lovag tengerészkapitány) és a „Huszár“-torpedó (parancsnoka Caliga Ervin korvettkapitány.) A tornyos hajóknak egyenként 8300 tonna vízkiszorításuk van. Gépezetük 11.900 lóerejű és mindegyiken 43 ágyú és 638 főből álló legénysége lesz. A „St. Georg“-nak 7300 tonna vízkiszorítása van és 36 ágyút visz magával. A „Huszár”-nak 400 tonna a vízkiszorítása és 6000 lóerejű gépezetével 28 tengeri mérföldet (5,1 kilométer) érhet el óránként. A hajóraj parancsnoka Jedina Lipót ellentengernagy, a vezérkar főnöke Fiedler Pál korvettkapitány.”[2169]

1906.03.10-én az Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a St. Georg és a Szigetvár cirkálók, valamint a Huszár romboló kifutottak egy levantei cirkálásra, Pólából.
Az útvonalat kidolgozva lásd az SMS Babenberg-nél.

1906.05.11-i hír:” Pólóból írják nekünk: **Hajórajunk, mely most járta be a Levantét**, s a mely a Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a St. Georg és Szigetvár cirkálókból és több torpedóűzőből áll (köztük a Huszár nevű torpedónaszád-romboló), hazatérőben van külföldi útjáról. A rendesen Pólában tartózkodó s a Monarch, Budapest és Wien partvédő vértesekből álló tartalékhajóraj május 13-án indul el Pólából a hazatérő hajók elébe, mégpedig több torpedónaszáddal. A két raj között éjjeli támadógyakorlat lesz. E gyakorlat az isztriai partokon megy végbe. Mindkét hajóraj valószínűleg május 19-én tér vissza a pólai kikötőbe. A gyakorlatra ideérkezik a haditengerészet parancsnoka, Montecuccoli gróf tengernagy is.”[2170]

1906.06.13-i hír: Az 1906.06.15-i hadgyakorlatra készülő kötelék lovag Jedvig Lipót ellentengernagy parancsnoksága alatt szolgálatba állítják. A hajóraj vezérkari főnöke Fiedler Pál fregattkapitány, lesz. A hajóraj összeállítása, a következő: Első hadosztály (a hajóraj parancsnokának vezetése alatt). ..Habsburg“ (parancsnok: Kundi Alajos sorhajókapitány), „Árpád“ (parancsnok báró Baselli-Süssenberg sorhajókapitány), „Babenberg“ (parancsnok: Strinzenberger Frigyes sorhajókapitány),

[2168] https://livedoor.blogimg.jp/irootoko_jr/imgs/7/c/7c602235.jpg
[2169] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-02-15 / 45. szám
[2170] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-05-11 / 129. szám

„Károly főherceg“ (lovag Schwarz Konstantin sorhajókapitány) és „Zenta“ (Kastner Mihály fregattkapitány.) — A második hadosztály parancsnoka Haus Antal ellentengernagy, vezérkari főnöke Hansa Antal korvettkapitány. Hajói: „Monarch“ (főparancsnoka: wellenburgi gróf Lantos Károly sorhajókapitány), „Wien" (Obermutter Károly fregattkapitány), „Budapest“ (lovag Kirchmayer György fregattkapitány) és „Aspern“ (Seltner Lipót fregattkapitány.) A hajóhad parancsnoka Ziegler Lucián ellentengernagy, vezérkari főnöke lovag Winterhalder Tivadar korvettkapitány. Hajói: „St. Georg“ (parancsnok, lovag Böckmann Vilmos) sorhajókapitány), „Kaiser Karl II.“ (Pikal Vince sorhajókapitány), „Szigetvár“ (lovag Schwarz József fregattkapitány), „Huszár“ (caligai Koisg Ervin fregattkapitány), „Trabant“ (Janitts Ármin korvettkapitány), „Komet“ (lovag Keit Ferenc korvettkapitány.) Ezeken a hadihajókon kívül a hadgyakorlaton még részt vesznek: a ..Kaiman“ nevű első osztályú torpedónaszád Töpler sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt és még kilenc másodosztályú torpedónaszád. Ez a hajóraj pénteken hagyja el a pólai kikötőt.[2171]

1906.07.27-i hír: A Habsburg nevű hadihajó belelőtt (20-án) egy hétcentiméteres golyóval az Erzherzog Karl nevű csatahajóba. A hajó több helyen megrongálódott s három tengerész súlyosan, többen pedig könnyebben megsebesültek.[2172]

1906.08.01-i hír: Ekkor fizették ki az SMS Habsburg építési költségének az utolsó tételeit.[2173]

1906.08.17-i hír: „A magyar-osztrák hajóraj Fiumében, Fiuméból telefonálják. Ma délután 3 órakor érkezett meg Fiumába a magyar-osztrák hajóraj, amelyben a következő csatahajók voltak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói : Szigetvár, Zenta és Aspern, a Trabant, Hemet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók és még 9 első osztályú torpedónaszád. A kikötőt, ez alkalommal még körülbelül 30 kisebb-nagyobb hajó kereste fel. A hajóraj három hadosztályból és a torpedóhajók osztályából áll. A flotta és az első hadosztály parancsnoka Jedina Lipót lovag ellentengernagy. Az első hadosztályba tartozik a Habsburg-csatahajó, amelynek Funfti Alajos sorhajókapitány a parancsnoka, azután az Árpád Baselli sorhajókapitány parancsnoksága alatt; a Babenberg Grinczenberger Frigyes sorhajókapitány vezetése alatt; az Erzherzog Karl, Schwartz és Konstantin sorhajókapitánynyal az élén; továbbá az Aspern czirkáló Fellner Lipót fregattkapitány vezetése alatt. A második hadosztályba Hauss ellentengernagy parancsnoksága alatt tartoznak: a Budapest, a Monarch csatahajók; Lányius Károly gróf sorhajókapitány vezetése mellett; a Wien, amelynek Obenmüller Károly fregattkapitány, továbbá a Zenta czirkáló, amelynek Jehtner Mihály fregattkapitány a parancsnoka.”[2174]

1906.08.18-i hír: Nákó gróf, Fiume kormányzója 19 üdvözlő lövés hangja mellett elhagyta a Lacroma jachtot és a „Habsburg“ csatahajón Jedina Lipót lovag ellentengernagyot látogatta meg. Ez után felkereste a St. George és a Monarch hadihajókat is.[2175]

A hadgyakorlat idejére (1906.09.13.) a hajóhad két hajóhadosztályra oszlott. A támadó hajóhadosztály a Habsburg, az Erzherzog Karl és az Árpád sorhajókból, a Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálókból, az Aspenn, Szigetvár és Zenta cirkálókból és a torpedónaszád-flotillából állott és hadműveleti bázisul Lussinre jelölték ki. A támadó japán taktika szerint járt el. És idején, minden világítás nélkül nyomultak be az ellenséges hadihajók a polai vizekre. A védelmezők az ellenség hadimozdulatait léghajóról figyelték meg és úgy sikerült nekik a mintegy 8—10 tengeri mértföld távolságból közeledő hajókat észrevenni. Az ellenséges hajók közeledtéről az összes erődítményeket távirati úton értesítették, amire rögtön kigyúltak a villanyos fényszórók és rávilágítottak az ellenséges hadihajókra. E mellett azonban szigorúan ellenőrizték a kikötő bejáratát is, hogy az ellenséges torpedócsónakok befutását megakadályozzák. Mikor az ellenség látta, hogy manővere fel van fedezve, nagyobb távolságra visszavonult a nyílt tengeren és délnek fordult.. A védelmezők azonban tisztában voltak, hogy ez csak színleges manőver és hogy rövid időn belül új támadásra lehetnek elkészülve. Úgy

[2171] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-06-13 / 160. szám
[2172] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-07-27 / 205. szám
[2173] Budapesti Közlöny, 40. évfolyam, 1906-08-01 / 177. szám
[2174] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám
[2175] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-18 / 200. szám

is történt. Alig másfél óra múlva ellenséges torpedóhajók közeledtét jelezte. A fényszórók újra működni kezdtek, két torpedócsónaknak azonban mégis sikerült észrevétlenül a kikötőbe nyomulni, ahol egy portyázó gőzöst meg is torpedóztak. A torpedócsónakokat, azonban a védelem bekényszerítette a kikötőbe és foglyul ejtette. A többi torpedó támadását meghiúsították. Ezenközben a támadó flotta kint a nyílt tengeren két részre oszlott, amelyek közül az egyik csoport, rögtön támadást intézett, de heves tüzelés után visszavonulásra kényszerittetett. Manővrírozás közben a 26-ik számú torpedó megsérült s így a küzdelmen kívül került. A második gyakorlati napon a támadók csapatokat akartak partra szállítani, hogy az erősséget a szárazföld felől támadják meg. A partraszállás azonban nem sikerült. 17-én a bádói kikötőben nagy partratétel manőverek voltak, amelynél a csontokat tutajokon és csónakokon szállították a szárazföldre. [2176]

1906.09.16-i hír: Részlet a hadgyakorlatról: „A dörrenések között feltűnik a kettős füst. A fekete, mely az erősen fűtött hajó, kéményeinek a füstje s a lőpor szürkés, fehér ködbe. A dörrenések mind erősebbek, lassanként összeolvadva úgy hallatszanak ide, mintha a tenger mennydörögne. S amint a két hosszú sor páncélos feltűnik, már hallhatjuk az ágyuk dörrenésének éles, süketítő csattanását is. A Habsburgon a jelző lobogó is látszik már. S szemünk előtt kifejlődik a legérdekesebb francia négyesek egyike. Mindegyik oldalon elöl-közül egy-egy páncélos hajó, amelyet szabályos formájában vesz körül a többi. Bömböl, csattan az ágyú s a hajóóriások, mint egy bakaszázad, szabályosan pillanat alatt fordulnak félre, felfejlődésbe, egyenes, félbal-állásokba. Isten tudja, hány sebesülést, elsüllyedést és felrobbanást konstatáltak már, lehet, hogy a bíró szemében a hatalmas Árpád már fogoly vagy éppen a tenger fenekén fekszik, de az ágyuk csattannak, dördülnek, hogy remeg belé a dalmát part egész hosszában ... Az árbocokon apró lobogók repülnek fel és le, amint az admirális hajón a jelzést olvassák!”[2177]

1907.
Ebben az évben a Habsburg és az Árpád felfegyverzésének költségét még fizetik a Badenberg költségeivel együtt.[2178]

1908.
1908.01.18-i hír a delegátusok Polai látogatásának eredményéről. „Ha a tengerészeti parancsnokságnak a pólai kirándulás rendezésével az volt a czélja, hogy a két 'delegáczónak bemutassa haditengerészetünk gyönge voltát, akkor ezt a czélját teljesen elérte. Kitűnt, hogy igazán modern csatahajónk nincs több háromnál, ezek a legújabb-ban elkészült 10.600 tonnás «Erzherzog» hajók: a Karl, Ferdinand Max és Friedrich. A 8300 tonnás Habsburg, Árpád és Babenberg közül a legutolsó a dokkon fekszik, az 5600 tonnás Monarch, Wien és Budapest pedig sokkal kisebbek, hogysem a 18 és 20 ezer tonnás csatahajók korszakában valami nagy számot tennének.”[2179]

„— (Hajórajunk Fiumében.) Az osztrák-magyar hajóraj, mint fiumei tudósítónk táviratozza, de hónap 29-én (1908.07.29.) több napra Fiumába érkezik. A flottához tartoznak a következő hajók: az Erzherzog Karl vezérlőhajó, továbbá az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Friedrich, a Budapest, a Wien, Monarch csatahajók, a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI. elsőosztályú páncélosok, a Kaiserin Elisabeth második osztályú páncéloshajó, a Pelikán torpedó vezérhajó, a Lakroma hadiyacht és végül az egész torpedóflottila, amely 12 torpedóhajóból és B naszádból áll. A flotta nagy hajói a kikötő előtt fognak horgonyt vetni, míg a torpedóhajók a belső kikötőben helyezkednek majd el. A hajóraj e hó 29-től augusztus 3-ig marad Fiumében.”[2180]

1908.08.01-i hír: A »Habsburg« nevű 8.340 tonnás erősített partvédő hajó (»I« csatahajó), a 12,123.810 K-nyi összes szükséglet hatodik és utolsó részlete 163.997 korona 69 fillér. Lőszer a »Habsburg« (I) csatahajó ágyúi részére; a 2.019.050 K-nyi összes szükséglet negyedik, utolsó részlete 1.228 korona 65 fillér. [2181]

[2176] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám
[2177] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-16 / 254. szám
[2178] Budapesti Közlöny, 41. évfolyam, 1907-01-16 / 13. szám
[2179] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-18 / 16. szám
[2180] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-07-25 / 178. szám
[2181] Budapesti Közlöny, 40. évfolyam, 1906-08-01 / 177. szám

1908.12.13-i hír: „— A haditengerészet köréből, Bécsből telefonálják nekünk. A Zeit értesülése szerint a király kinevezte Brandmayer fregattkapitányt a »Zenta« parancsnokává, Zaccaria korvettkapitányt pedig a haditengerészeti osztály II. csoportjának főnökévé , továbbá Ivancich fregattkapitányt a »Habsburg« parancsnokává, Koerber fregattkapitányt az »Árpád« parancsnokává, Benigni lovag sorhajókapitányt a pólai kikötői admiralitás katonai osztályának főnökévé, végül berendelte Gasseamayr sorhajókapitányt a haditengerészeti osztályhoz Bécsbe."[2182]

1909.
1909.04.18-i hír: „A német császári pár Korfuban, Korfuból táviratozzák. Vilmos császár és Auguszta Viktória császárné ma délben a Hohenzollern fedélzetén ideérkezett. A görög király a Hohenzollern fedélzetére ment, hogy a császári párt üdvözölje. Korfuból táviratozzák. A császár hajója tegnap délelőtt Póla közelében elhaladt a Habsburg és Badenberg osztrák-magyar páncélos hajók előtt, amelyek éppen lövőgyakorlatokat végeztek. A páncéloshajók a Hamburggal üdvlövéseket váltottak."[2183]

1909.04.23-i hír: Triesztbe. A hajóraj Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt három hajócsoportból áll. Az első csoportban vannak a Károly herceg, a Frigyes herceg és a Ferdinánd Miksa herceg nevű páncélosok, a második csoportban a Habsburg, az Árpád és a Badenberg páncélosok, a harmadik csoportban pedig a VI. Károly, a Zenta és a Pelikán nevű csatahajók. Ugyaneme divízióhoz tartozik négy torpedó és három nyílt tengeri torpedónaszád is. Az első csoportnak Bars ellentengernagy, a másodiknak Mutter ellentengernagy és a harmadiknak Schukich ellentengernagy a parancsnoka.[2184]

1909.04.23-i hír: „Osztrák-magyar hajók a török vizeken. Póla, április 22. A flotta úgynevezett főherceg- és Habsburg-osztálya készen állnak az indulásra, az indulási parancsot azonban még nem kapták meg. Az „Erzherzog Ferdinand Max" csatahajó és a „Satellit" torpedóvadászhajó ma este elindulnak. Bécs, április 22. Különböző kisázsiai kikötővárosokból érkező aggasztó hírek, amelyek a csőcselék durva kihágásairól adnak számot, arra bírták a tengerészeti kormányt, hogy két osztrák-magyar hadihajót, mégpedig a VI. Károly páncélos cirkálót és a Zenta cirkálót a Földközi-tenger keleti részeibe küldje."[2185]

1909.04.23-án a Habsburg osztály hajói alkották a második hadihajó köteléket.[2186]
1909.06.01-én a második hadosztályban Habsburg admirális hajó Löffler Ferenc parancsnokságával 611 emberrel, a Babenberg Hausner Mátyás parancsnokságával 538 emberrel volt Fiumében.[2187]

1909.06.04-i hír:" Fiumei levelezőnk Írja: Haditengerészetünk nyári hajóraja, amely az «Erzherzog Carl», «Erzherzog Ferdinand Max», «Erzherzog Friedrich», «Habsburg», «Babenberg», «Árpád» csatahajókból, a «Pelikán» torpedóvezérhajóból, továbbá a «Turul», «Pandur», «Tryton», «Hydra» torpedóhajókból áll, szombaton délután érkezett a fiumei kikötőbe."[2188]

1909.06.15-i hír:" Pólából jelentik' nekünk' a következőket: A török és görög vizeken kéthónapi czirkáló útjáról most érkezett idő a haditengerészetnek «Habsburg», «Árpád», «Babenberg», «Meteor», «Zenta», «Magnet» és a «Kaiser Karl VI.» nevű csatahajója. A hajók matróza szabadságot kapva, tömegesen árasztották el a várost, de jövetelükkel különös jelenség is volt tapasztalható. A város számtalan nyilvános helyén sok hamisított arany buszkoronásokat és angol fontokat találtak, amelyeket a tengerészkatonák hoztak forgalomba. A vizsgálat megállapította, hogy a hamis pénzek a hadihajók horvát legénységétől származnak."[2189]

[2182] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-12-13 / 298. szám
[2183] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-04-18 / 92. szám
[2184] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám
[2185] Népszava, 37. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám
[2186] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám
[2187] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-06-01 / 128. szám
[2188] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[2189] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-15 / 140. szám

1910.
Az egyik felépítmény-fedélzetét eltávolították a tömeg csökkentése és a hajó korszerűsítése érdekében. A hajó körvonalrajza is kisebb felületet mutatott ez után. Ekkor, a kémények alatti 7 cm-es lövegek a fedélzet alá kerültek áthelyezésre.[2190] A barbeták között nyílásokat vágtak a hajóoldalon a 7 cm-es gyorstüzelő lövegek számára. (1911-1912-ben az SMS Árpádot is átépítették ugyan így.) Ez után a Habsburg hajóosztályt partvédő hajókká minősítették át.

1910.03.05-i hír: Ferenc Ferdinánd trónörökös szemlét tartott a tartalék eskadre fölött s részt vett a „Habsburg“ és „Dinara“ gyakorlatain.[2191]

1910.04.13-án Triesztben volt az SMS Zrínyi csatahajó vízrebocsátásánál. A Habsburg hadihajón reggeli volt, amelyen Müller ellentengernagy, hajóraj-parancsnok, az egyes hajók parancsnokaival, a katonai attasékkal, több magasrangú törzstiszttel és Vaszilievits budapesti alpolgármesterrel, valamint a budapesti küldöttség tagjaival vettek részt.[2192] Ekkor itt volt az SMS Árpád is.[2193]

1910.07.14-i hír: „Fiumából jelentik: A Hans Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt álló megerősített nyári hajóosztály pénteken, e hónap 15-én a fiumei kikötőbe érkezik be s hétfőig marad ott. A hajóosztálynak két hadosztálya van: az első hadosztályban vannak az Erzherzog Franz Ferdinánd, Erzherzog Ferdinánd Max és Erzherzog Friedrich csatahajók, a másodikban a Habsburg és Babenberg csatahajók, a Kaiserin Maria Theresia, Zenta, Szigetvár cirkálók s a Komét, Velebit, Dinara, Csikós és Réka torpedójároművek. Az első osztály parancsnoka Hans ellentengernagy, aki egyúttal az egész hajóhad parancsnoka, a második osztályé Müller ellentengernagy, vezérkari főnökök, Begnini lovag sorhajókapitány és Raisp fregatt-kapitány. A hajóosztályhoz ezenkívül kilenc torpedónaszád és a Gáa torpedó-anyahajó tartozik, Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok, aki szabadságáról most tért vissza Bécsbe, a jövő hónapban, a hajóhadhoz megy s résztvesz gyakorlatain.”[2194]

1910.07.18-án Fiumében volt az SMS Habsburg és az SMS Badenberg és az SMS Árpád.[2195] A hajók már 16-án befutottak a kikötőbe.[2196]

1910.09.18-i hír: „volt. A Custoza (7100 tonna. 26 cm.-es ágyuk), Tegetthoff (7500 tonna. 24 cm.-es tüzérség), Kronprinzessin Erzherzog in Stephanie (5100 tonna. 30.5 cm.-es ágyuk), Kronprinz Erzherzog Rudolf (6900 tonna, 30.5 cm.-es üteggel). Wien, Monarch, Budapest (5600 tonna) és a Babenberg. Árpád, Habsburg (8300 tonna, mind a két típus nehéz tüzérsége 24 cm.-es) aligha lettek volna abban a helyzetben, hogy az olasz flottával szemben az odavetett kesztyűt sikerrel fölvegyék.”[2197]

1910.11.02-i hír: „Amíg tehát Olaszország 13 nagy csatahajót és velük egyenrangú hét páncélos cirkálót állíthat csatasorba, addig az osztrák tengerészet ezzel szemben csak a Radetzky-hadosztálynak még nem is egészen kész hajóira, továbbá a Habsburg- és Monarch-hadosztály három jelentéktelen hajójára és három cirkálóra támaszkodhatik, így tehát haditengerészetünk számbelileg és a tüzérség szempontjából már most is mögötte marad az olasz haditengerészetnek. Ha viszont figyelembe vesszük, hogy az utóbbi a legközelebbi három évben négy új Dreadnoughttal fog rendelkezni, akkor előre látható, hogy az olasz flotta egy esetleges küzdelemben a mi győzelmünk esélyét teljesen kizáró feltétlen szupremáciával fog rendelkezni. Figyelembe veendő az is, hogy az egész világon, de különösen Németországban elfogadott praxis szerint minden csatahajó és cirkáló vízrebocsátása után legkésőbb húsz évvel átépítendő frigy a Monarch- és Habsburg-hadosztály hajóit legkésőbb 1915-ben, illetve 1920-ban hajógyárba kell küldeni

[2190] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg
[2191] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-03-05 / 54. szám
[2192] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám
[2193] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-17 / 91. szám
[2194] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám
[2195] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-07-18 / 171. szám
[2196] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-07-16 / 168. szám
[2197] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám

s hogy 1913—14-ig legjobb esetben csak négy Dreadnoughtunk lesz. Az olasz flotta fejlődése tehát egyenesen rákényszeríti a monarchiát, hogy flottáját szintén rohamosan fejlessze."[2198]

1911.
Soroljuk fel mindenekelőtt –az olaszok- vértezett sorhajóikat, mert ma páncél és ágyú együttvéve dönti el a csatát (kihagyva mindazáltal a kiselejtezendőket, t. i. a huszadik évüket múltakat.) Ezek : a Regina Elena, Vittorio Emanuele, Roma, Napoli, Benedetto, Brin, Regina Margherita, Saint Bont, Emanuele Filiberto, Sicilia, Sardegna, Re Umberto, Italia, azután a páncélos cirkálókat : San Giorgio, San Marco, Amali, Pisa, Ferruccio, Garibaldi, Varese, Carlo Alberto és Pisani, összesen 244.211 tonnával és 301 páncéltörő ágyúval (30.5 kalibertől le a 15 centiméter üregűekig.) A számosabb kisebb kaliberűek a torpedónaszádok elleni védekezésre szolgálnak. Ezekkel szembeállíthatók a mi részünkről : a Zrinyi, Radeczky, Erzherzog Franz Ferdinand, Ferdinand Max, Friedrich, Karl, Babenberg, Árpád, Habsburg, Budapest, Monarch, Wien és a következő vértes cirkálók : Sant Georg, Karl VI. Maria Terézia, összesen 143.300 tonnával és 190 páncéltörő ágyúval, aránylagos számával a kisebb ágyúknak a torpedónaszádok támadása ellen. Van azonkívül Olaszországnak még 24 páncéltalan cirkálója, 29 torpedórombolója, 124 siktengerjáró torpedónaszádja és 19 tenger alatt járó naszádja. Nekünk van 8 páncéltalan cirkálónk, 19 torpedórombolónk, 24 siktengerjáró és 42 kisebb torpedónaszádunk, valamint 11 víz alatt járó naszádunk.[2199]

1911.02.25-én már a Habsburg osztályt rövidesen teljesen elavulónak tekintik.[2200]

1911.07.20-a előtt már átépítették a Habsburg-ot és az Árpádot, de a Badenberg-et még nem, de azt is tervezik. A hajókat az első tartalékba helyezték át.[2201] Végül a Babenberg-et nem építették át.

1912.
A Habsburg osztályt átsorolták a IV. csatahajó osztályba.

1913.
1913.03.31-én Polában Ferenc Ferdinánd trónörökös a Habsburg hadihajón egy tizenöt centiméteres ágyú legénységét kitűnő munkájáért nagyobb jutalomban részesítette. [2202]

Ebben az évben a flottafejlesztés már a Monarch és Habsburg osztályú hajók utáni korszakra gondolt. „Bécsből jelentik. Az új flottaprogram értelmében, mint ismeretes, a Monarch-típusú és Habsburg-típusú csatahajók helyébe egészen modern építkezésű dreadnoughtok kerülnek majd. A Monarch-típusú csatahajók helyébe jövő dreadnoughtok mindegyikét tíz-tíz 35,5 centiméteres ágyúval látják el. A hatalmas ágyuk csőhossza 15.9 méter, a cső súlya 710 kg., a lőpor súlya 215 kg. lesz, a lövedék kezdősebessége pedig 800 méter. Egy ily lövedék képes 110 centiméteres páncélt átütni. Ezzel azonban hadiflottánk még nem érte el a legnagyobb ágyúkalibert. A Habsburg hajóosztályt pótló dreadnoughtok ugyanis 38 centiméteres ágyukat kapnak majd."[2203] Ezekből végül semmi sem valósult meg.

Az SMS Habsburg átépítése nem volt olcsó. „Nagyobb átalakítási munkálatokra a »Habsburg« nevű hadihajón a célsík kisebbítésére; a körülbelül 400.000 korona lett elkülönítve, amit részletekben fizettek ki.[2204] Ennek ellenére a hajót továbbra is elavultnak tartották már.[2205]

1914.

[2198] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-11-02 / 261. szám
[2199] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-02-07 / 32. szám
[2200] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-02-25 / 48. szám
[2201] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-07-20 / 170. szám
[2202] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-01 / 77. szám
[2203] Világ, 4. évfolyam, 1913-12-27 / 305. szám
[2204] Budapesti Közlöny, 47. évfolyam, 1913-12-31 / 299. szám
[2205] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-05-14 / 113. szám

Tagja volt 1914. július 28. és augusztus 10. között az SMS Geoben és SMS Breslau fedezésére kifutott hajóköteléknek, de Brindisinél visszafordultak, mivel a német hajók nem az Adriát, hanem Törökországot választották.

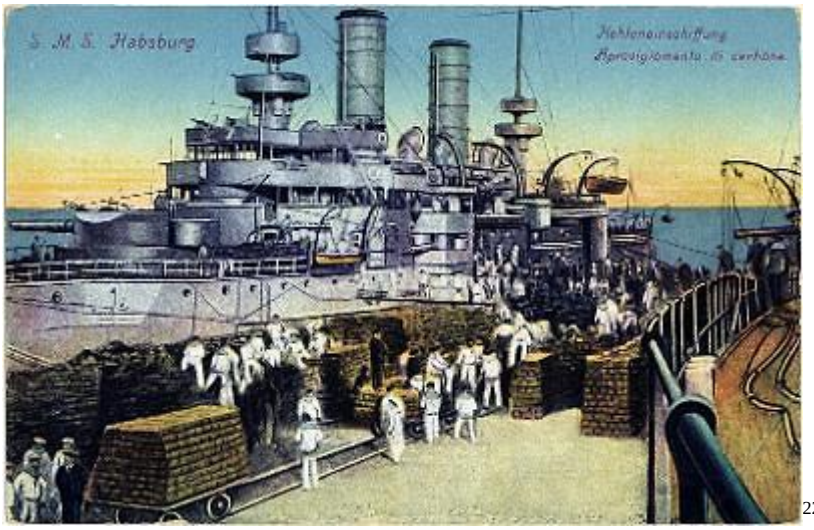
1914 július – augusztusában a III. csatahajóosztály zászlóshajója. Parancsnoka nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitány.

Horthy Miklós a Habsburg csatahajó fedélzetén. Négy tengerésztiszt áll az SMS Habsburg parancsnoki hídján, valószínűleg Horthy Miklós kapitányi kinevezésekor. Balról egy segédtiszt, mellette Karl von Seidensacher ellentengernagy, Horthy Miklós parancsnok és a hajó első tisztje. 1914. augusztus[2206]

1915.

1915.05.24-én részt vett az Ancona elleni támadásban. Az olasz kikötőváros elleni támadás során Habsburg bombázta a város vasútállomását, a St. Stefano katonai tábort és az anconai parti ütegeket. Ancona bombázása volt Habsburg egyetlen harci művelete. A támadást a „Habsburg“, az „Árpád“ a „Babenberg“ kezdte meg a 15 cm-es srapnelesővel[2207]. Az Anconai hadművelet alatt Haus admirális zászlóshajója volt.[2208] A hadművelet után a Habsburg osztály Polába tért vissza, ahonnét szénhiány miatt már többé nem indult harci bevetésre.

[2206] https://www.museumap.hu/record/-/record/oai-aggregated-bib10735323
[2207] Váci Hirlap, 29. évfolyam, 1915-06-16 / 46. szám
[2208] Uj Idők, 21. évfolyam, 1915-06-13 / 25. szám / Pillanatfelvételek / Társadalmi, ismeretterjesztő cikkek, genreképek, leírások



2209

A hajó szénrakodás közben 1915-ben.

1917.
1917 szeptemberétől iskolahajó.[2210]
A háború második felében a Habsburgot leszerelték, és újra kikötői védelmi hajóként használták fel. Legénységét áthelyezték tengeralattjárókra és repülőgépekre.

1917.01.20-i fedélzeti kép.[2211]

1918.
1918-ban ismét az Osztrák Tengerészeti Akadémia kiképzőhajójaként helyezték üzembe.

[2209] https://mandadb.hu/tetel/755492/Kepeslapon_az_SMS_Habsburg_hadihajo
[2210] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg
[2211] https://www.roncskutatas.com/node/6725

Az 1918 október végén a volt cs. és kir. Haditengerészet birtokaban volt hadihajók jegyzéke.

Tengeri haderő.

Szám	Hajótipus	Vízkiszorítás tonnában Vízreboczátás ideje	Név	Érték új állapotban korona	Megjegyzés
3	Dreadnought	20.000 — 1911—12	Prinz Eugen Tegetthoff Viribus Unitis	187,500.000	1 Viribus Unitis szv. 1.-ére, az utolsó vízre, elsüllyedt.
3	Fél-Dreadnought	14.500 — 1908—10	Erzh. Franz Ferdinand Radetzky Zrinyi	130,477.000	
3	Csatahajó	10.600 — 1903—05	Erzh. Karl Erzh. Friedrich Erzh. Ferdinand Max	79,907.000	
3	—	8.300 — 1900—02	Habsburg Árpád Babenberg	58,716.000	
2	Páncélos partvédő	5.600 — 1895—96	Monarch Budapest	28,226.000	
4	Nagy cirkáló	7.300 — 1909 6.300 — 1908 5.200 — 1903 4.000 — 1889	St. Georg Kaiser Karl VI. Maria Theresia Franz Joseph I.	42,096.000	
4	Kis cirkáló	3.500 — 1909 3.500 — 1912 3.500 — 1912 3.500 — 1913	Admiral Spaun Saida Helgoland Novara	39,501.000	
2	Kis cirkáló	3.400 — 1909 2.300 — 1900	Aspern Saigetvár	9,270.000	
2	Kis cirkáló	1.530 — 1885 1.530 — 1885	Panther Leopard	3,877.000	
4	Torpedó-romboló	850 — 1912 — 1913	Tátra Balaton Csepel Orjen	12,000.000	
4	Torpedó-romboló	850 — 1917	Ersatz Triglaw Ersatz Lika Uszok Dukla	19,253.000	
			Átvitel:	605,823.000	

1919-1921.[2212]

A háború után Anglia kapta meg hadizsákmánynak. Az angol hadizsákmány a következő volt: „Nagy-Britanniának 1 csatahajó az Erzherzog osztályból, 3 csatahajó a Habsburg osztályból, 2 partvédő hajó, 2 nagyobb és 4 kisebb cirkáló, 13 torpedónaszád, 26 régi parti torpedónaszád és 2 aknavető.”[2213]

Lebontásra eladták Olaszországnak 1920.01.01.

1921-ben lebontották.

[2212] A magyar békeszerződés. A magyar béketárgyalások 1-2. (Budapest, 1920-1921) A Magyar béketárgyalások II. kötet / C) Kísérőjegyzék

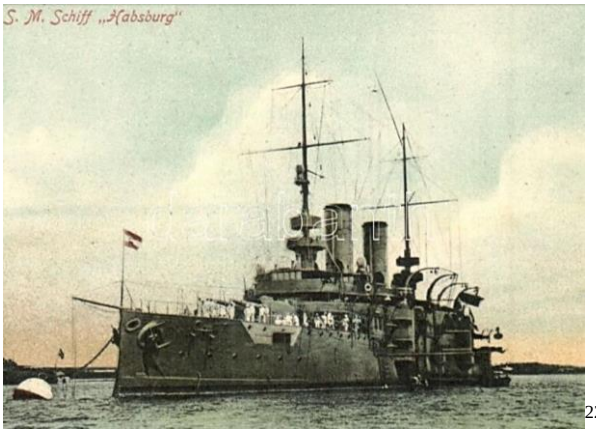
[2213] Reggeli Hirlap, 30. évfolyam, 1921-05-03 / 99. szám

Alexander Kircher festményén az SMS Habsburg és egy testvérhajó éjszaka utazás során[2214]

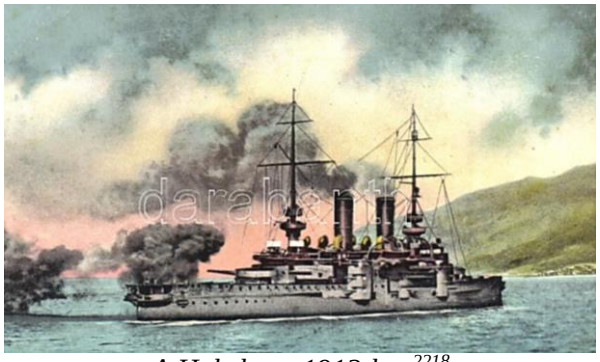
[2215]

SMS Babenberg és SMS Habsburg. Az SMS Habsburg
már átépítése után van, míg az SMS Babenberg az eredeti formájában látható[2216]

[2214] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg
[2215] https://www.facebook.com/photo/?fbid=6884858964922292&set=pillant%C3%A1s-az-sms-habsburg-sorhaj%C3%B3-oldals%C3%B3-l%C3%B6vegeire-a-k%C3%A9p-az-1910-es-%C3%A1talak%C3%ADt%C3%A1s -
[2216] https://axioart.com/tetel/sms-habsburg-es-sms-babenberg-az-osztrak-magyar-haditengeres-ae485a33



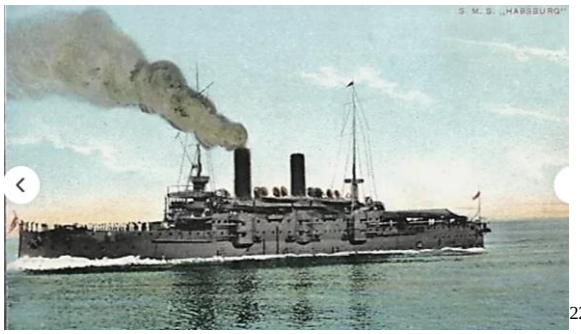
[2217]



A Habsburg 1912-ben[2218]

1907-ben egy képeslapon[2219]

1902-ben egy képeslapon[2220]



[2221]

[2222]

[2217] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/304/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~300065/SMS-Habsburg-az-Osztrak-Magyar-Monarchia-egyik-Habsburg-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajoja-K~II1548802

[2218] https://axioart.com/tetel/1912-sms-habsburg-az-osztrak-magyar-haditengereszet-habsburg

[2219] https://www.mutargy.com/konyv-papirregiseg/1907-sms-habsburg-osztrak-magyar-habsburg-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajo-k-u-k-kriegsmarine-sms-habsburg-art-postcard-s-ramberg-ek--1

[2220] https://www.mutargy.com/konyv-papirregiseg/1902-sms-habsburg-az-osztrak-magyar-haditengereszet-habsburg-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajoja-k-u-k-kriegsmarine-schlachtschiff-austro-hungarian-navy-battleship-sms-habsburg-5-heller-ga-eb--1

[2221] https://www.ebay.com/itm/296890997750

[2222] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/307/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~400073/SMS-Habsburg-az-Osztrak-Magyar-Monarchia-egyik-Habsburg-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajoja-Sc~II1664487

A fedélzet részlete 1916-ban[2223]

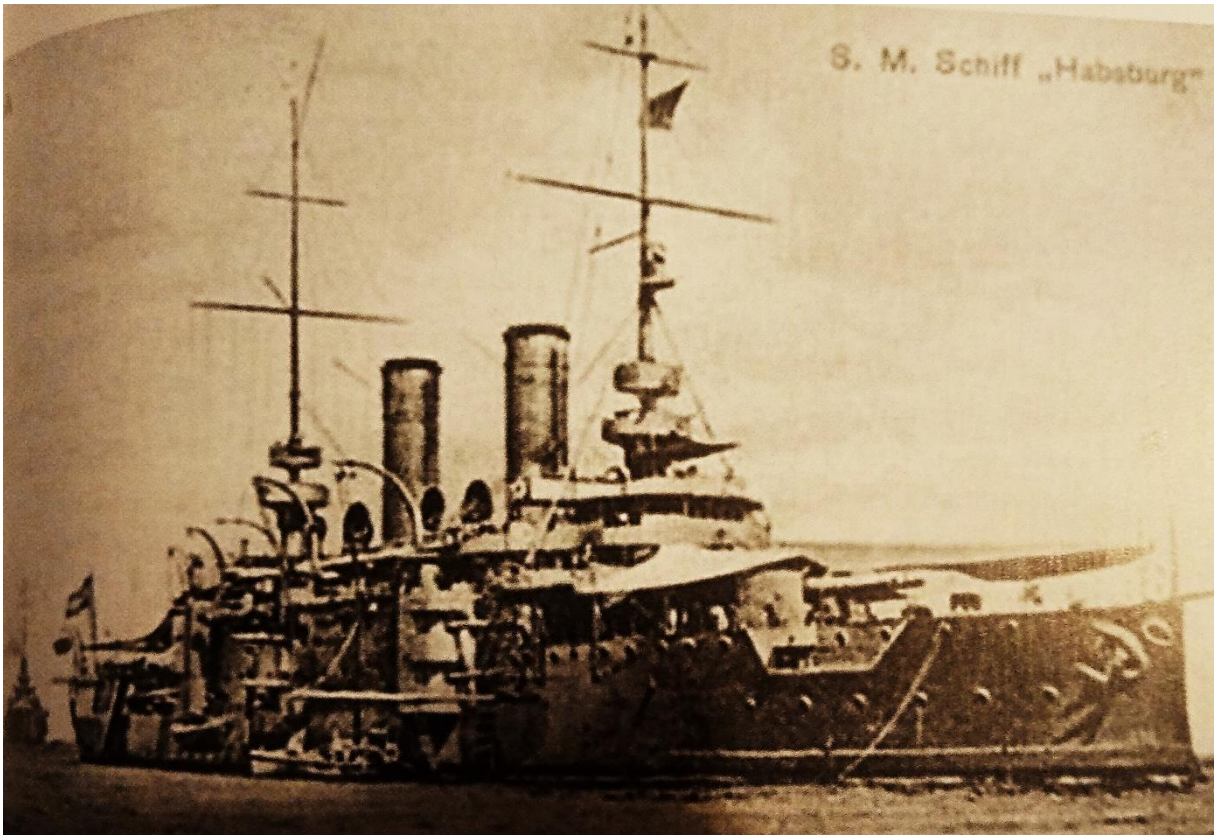
Tengerészetünk Írta: Montecuccoli Rudolf gróf, titkos tanácsos, cs. és kir. tengernagy. A háború kitörése nagy és nehéz feladatok elé állította tengerészeteinket, amely — bármilyen hirtelen érték őt a feladatok — fényesen megoldotta valamennyit. Ma, a háború harmadik esztendejének végén ezt minden hiú kérkedés nélkül elmondhatjuk. Mikor a politikai helyzet egyre súlyosabb bonyodalmai fegyverbe kényszerítettek bennünket, teljesen felkészült hajóink állománya a következő volt: 3 nagy csatahajó (Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen), mindegyik 20.000 tonna hajóűrrel, tartalék-rajul 3 sorhajó (Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi), egyenként 14.000 tonna, és ezek mellé egy cirkáló- és torpedó-raj volt beosztva. Kevéssel a hadüzenet után az Erzherzog Karl, a Habsburg és a Monarch-osztály többi divízióit — minden osztályban 3 egység volt — a legénység és a tartalék behívása és azok bevonulása után rövid időközökben szintén szolgálatba állították. A tisztekre és a legénységre természetesen szokatlanul nagy feladatok hárultak. **Békeidőben rendszerint hat hónap áll rendelkezésre, amíg egy hajó teljesen harckész állapotba kerül, amíg a szükséges gyakorlatok befejeződnek, a tisztek és a legénység összeszoknak, ami a tengerészetnél elengedhetetlen feltétel**. A hadsereg is szívesen tartja a régebbi embereket megszokott helyükön, mert a folytonosság igen fontos szerepet játszik. Most azonban mindez sebtében, amellett mégis a legnagyobb alapossággal néhány hét alatt történt meg. Az akkori tengernagy és későbbi vezértengernagy, Haus — a fáradhatatlan gondoskodásnak és odaadó önfeláldozásnak ez a ragyogó példaképe — igazán emberfölötti munkát végzett, hogy a hajóhadat a legsürgősebben szolgálatba állíthassa. Az ő szellemre buzgott minden tengerészünkben. A sorhajókkal egyidejűleg összeállították a különböző cirkáló- és hajóraj-kötelékeket, úgy, hogy hajóinkat kevéssel a hadüzenet után már szétküldhették különböző állomásaikra. Egyik részük a partvidéken helyezkedett el, a hajóhad főtömege pedig a központi kikötőkben maradt. A háború megindulásakor tehát tengerészetünk már készen állt. Ellenségeink a tengeren — akkor még csak Anglia és Franciaország — jelentékeny számbeli túlsúlyban voltak, és így nagyobb előre törésekre az Adriában nem vállalkozhattunk. Annál is kevésbbé, mert saját hajóhadunk még rászorult a „drill"-re. Az ellenség kezdetben nem küldött ki nagyobb haderőket. 1914. augusztusában azonban egy 17—18 nagy hajóból álló francia flotta ment a cattarói öböl elé, angol egységek kíséretében. Augusztus 16-án őfelsége Zenta hajója Pachner Pál fregattkapitány parancsnoksága alatt a Panfilli Egon korvettkapitány parancsnoksága alatt levő Ulan torpedójárművel együtt az antivári öböl előtt cirkált, hogy blokád alatt tartsa a montenegrói partokat. A Volovica és Menders hegyfokok közt, a parttól mintegy 5 tengeri mértföldre, reggel 7 óra 45 perckor füstoszlopokat észleltek, melyek sebesen közeledtek délnyugati irányból. 17 francia egység és több angol cirkáló megtámadta a Zentát, amely fölvette az egyenlőtlen harcot és több mint 120 lövést adott. Több csatahajó legnehezebb kaliberű ágyukkal belőtte magát a Zentára. A hajó, melyet a vízvonalon találat ért, láthatóan süllyedni kezdett. Ami titkos irat a hajón volt, elsüllyesztették, csak aztán parancsolta meg a kapitány a hajó elhagyását. A Zenta ekkor körülbelül öt tengeri mértföldnyire van a parttól, Castel-Lastuánál. Hősiesen küzdött az utolsó pillanatig és lobogó zászlóval süllyedt a hullámokba. Az ellenség délnek fordult és elhagyta a küzdőteret, meg sem kísérelve a hajótöröttek mentését. Genfi lobogó alatt haladó csónakok halászták ki és kérelmükre a S. Domenica-szirten tették le őket, nehogy montenegrói fogságba jussanak. Néhány óra múlva azonban mégis montenegrói katonák jelentek meg és elvezették a kimerült embereket. A Zenta tengerészei, a végsőkig harcolva, megmutatták az ellenségnek, milyen is a mi haditengerészetünk merész, áldozatkész szelleme. A véletlen néha

[2223] https://axioart.com/tetel/1916-sms-habsburg-az-osztrak-magyar-haditengereszet-habsburg-cfd9958b

különös játékokat eszel ki. Franciák fúrták fenékbe túlerejük révén a Zentát, pedig az 14 évvel azelőtt, ugyanazon a napon, nagy segítségükre volt a franciáknak. A Zenta egy különítménye a boxerlázadás idején Pekingben vitézül és sikeresen védte a franciákat, akik aztán hálás szívvel ültek össze velük testvéresülési ünnepre. És most a franciák magukra hagyták a Zenta 137 emberét, és kisujjukat sem mozdították értük. A következő hónapokban kisebb afférok voltak a Boccheben. Hajóágyúink hatásos tüzelése elnémította a Cattaro fölötti magaslatokon elhelyezett montenegrói ütegeket és megmentették az öblöt további zaklatásoktól. A Lovcsen meghódításánál is nagy érdemeket szereztek hajóink a nehéz ágyuk pontos munkájával és alaposan előkészítették a gyalogság rohamát. **Egy francia tengeralattjáró, a Curie egészen a pólai kikötő bejáratáig merészkedett, de 1914. december 21-én elsüllyesztettük**, aztán kiemeltük és most nekünk dolgozik. Ugyanaznap történt, hogy beltengerünk bejáratánál a **23,467 tonnás „Jean Bart dreadnoughtot, a 16 egységből álló francia középtengeri flotta zászlóhajóját a flotta szeme láttára megtorpedózta és súlyosan megrongálta a Lerch Egon sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt működő 12. sz. tengeralattjárónk.** Sajnos, a derék Lerch a következő nyáron hősi halált halt tengeralattjáróján, amelyet egy ellenséges torpedólövés elsüllyesztett. **1915. március 1-én reggel már 3 órakor három torpedónaszádunk, három romboló kíséretében benyomult az antivári kikötőbe és partraszállított egy különítményt, amely a kőmóló raktáraiban felhalmozott készleteket felgyújtotta és elpusztította. A francia szállítógőzösök gyorsabb kikötésére újonnan épült famólót vágányaival és daruival együtt robbantással tökéletesen megsemmisítették**. Az úgynevezett **Rumija yachtot**, amely évek óta már csak áruszállításra, legutóbb pedig az Albániában dugáruval megrakott vitorlások vontatására szolgált és eddigi műveleteinknél mindig kímélték, a belső kikötőből kihozták és a kikötő bejáratánál elsüllyesztették, miután a nagy viharban nem lehetett elvontatni. Mind a műveletek alatt járműveinket 5 üteg állandóan lőtte, de nem találta. Április 27-én az **5. sz. tengeralattjáróparancsnoka Trapp György lovag, sorhajóhadnagy a jóni-i tengerben megtorpedózta és elsülyesztette a Leon Gambetta nevű francia páncélos cirkálót**. 1915. május 23-án Olaszország hadat üzent. Az új ellenségnek nem volt elég alkalma, hogy a háború tapasztalataiból tanuljon és flottáját megfelelően fölszerelje. Olaszország nagyszabású és áldozatkész flottapolitikája révén olyan hajóhaddal rendelkezett, amely az egységek számában és típusai harci erejében messze fölülmúlja a mienket. Ez nemcsak a nagy csatahajókra áll, amilyennel Olaszország a háború előtt néggyel-öttel rendelkezett és amelyekhez a háború alatt még egy egység csatlakozott, hanem a nagy torpedórombolókra és tengeralattjárókra is, amely utóbbiakból Olaszország 20-al rendelkezett. De már 1911/12-ben, a tripoliszi háború idején jelei mutatkoztak annak, hogy az olasz flotta szelleme és lövészeti képzettsége nem a legkitűnőbb.

Néhány órával az olasz hadüzenet után flottánk megtámadta az olasz keleti partvidéket. Pünkösd hétfőjén hajnali szürkület ben Rimini, Sinigaglia, Ancona, Viesti, Manfredona és egyéb, még délebbre fekvő helységek előtt tűz alá vette a teljesen vagy részben katonai célokra szolgáló objektumokat, így különösen az erődítéseket, az arzenálokat, kaszárnyákat, csapattáborokat, és érzékeny kárt tett az Adria parti vasútjában, amelynek a nyugati vasúti hálózat mellett a délvidéki csapatokat kellett volna az arcvonalra szállítania. Ezzel a tüzeléssel megfosztottuk az ellenséget egyik felvonulási útjától. Sok fontos objektum mellett **elpusztították ennél a műveletnél a Turbine nevű olasz torpedózuzat** is. Flottánk ismételten előnyomult az olasz partok ellen és az Adriában. **Június 10-én és 11 -én ellenséges tengeralattjárókat sülyesztett el, június 27-én és július 2-án pedig ellenséges torpedójárműveket**. **Július 7-én egyik tengeralattjárónk fenékbe fúrta az Amalfi olasz páncélos cirkálót, amely 10,000 tonna nehéz volt és erősen fel volt fegyverezve.** Ez a sikerünk külön méltatást érdemel. A tengeralattjáró éppen próbaután volt, mikor egy ellenséges hajóosztályt vett észre és telitalálattal torpedózta meg az Amalfi zászlóhajót. Néhány nappal később, **július 18-án egyik tengeralattjárónk Singule Rudolf sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt Ragusától délre merészen megtámadta és elsülyesztette a 7350 tonnás Giuseppe Garibaldi olasz páncéloscirkálót**, egy cirkálóosztály zászlóhajóját. A süllyedő hajó magával rántotta a cirkálóra parancsnokát és 50 embert. Az olaszok hatalmukba kerítették Pelagosa szigetét, de torpedórombolóink és repülőgépeink annyira zaklatták őket, hogy rövidesen örökre búcsút vettek Pelagosától. Flottánk ismételt felderítő járatai az Adriában olyan súlyos veszteségeket okoztak az olaszoknak, hogy azok rémületükben hosszabb ideig nem adtak alkalmat hajóinknak hadi vállalkozásokra. Flottánk azonban nem feledkezett meg soha feladatáról és ismételt előretörések alkalmával fontos olasz objektumokat pusztított el. Távol tartotta az ellenséget partjainktól, és ezzel tökéletesen teljesítette háborús feladatát. Otranto és Valona közt többször előretört az olasz zárlat ellen, és mindig sikerrel. Legutóbbi tengeri győzelmünk az Otrantoi-szorosban és Horthy

sorhajókapitány hőstette még mindig mindnyájunk emlékezetében van. Nagyszerű munkát végeztek tengerészeti repülőink is, akik halálmegvető bátorságban és hidegvérben egymást múlják felül. Nyomban a háború kitörése után, az első háborús éjszakán megjelent központi kikötőink előtt a Citta di Ferrara nevű nagy olasz léghajó, de repülőink megakadályozták abban, hogy flottánk ellen támadásokat intézhessen. Június 8 -án L 48 tengerészeti repülőgépünk — Klasing sorhajóhadnaggyal — Lussintól délnyugatra utolérte a **Citta di Ferrarát, föléje repült, megrongálta és leszállásra kényszerítette, mire egy hydroplán szállt melléje, fölgyújtotta és teljesen elpusztította**. **Augusztus 6-ikára virradó éjszaka Póla előtt leszállásra kényszerítették és a kikötőbe vontatták a Citta di Jesi olasz léghajót**. Kötött ballonokat és repülőket ismételten lelőttek derék repülőink, Veronát, Ravennát és egyéb, katonailag fontos helyeket, ismételten bombázták. A felderítés szolgálatában rendkívül fontos munkát végeztek, egészen sajátságos dolgokat rögtönözve, így például egyik repülőnk, miután gépe megsérült, nem tudott felszállni, erre a vízre dobta magát, elszántan felfordította szárnyait és vitorlázva érte el partunkat. Az isonzói csatákban, különösen a tizedikben önfeláldozó tengerészeti repülőink nagy mértékben hozzájárultak sikerünkhöz. Mesterpilótánk, Ranfield hőstetteiből egész kötetek telnének ki. A tizedik isonzói csatában négy héten át minden éjszaka órák hosszat volt a levegőben. A hálás trieszti lakosság méltán nevezte el Trieszt védőjének, mert az olaszok rettentően respektálják Banfieldet. Az ő körletébe egy sem merészkedett még.
Tömérdektelenséges repülőt leküzdött Barfield, tengerészetünk joggal lehet büszke erre a hősére.
A támadás szelleme volt az, amely flottánkat mindig győzelemre vitte, mert flottánk mindig kész harcolni, kész győzni vagy meghalni Éppen a tengerészetnél kerülnek sokszor egészen fiatal tisztek abba a helyzetbe, hogy jelentős tetteket vihessenek véghez és minden sikerült cselekedet újabbra sarkantyúzza őket, utánzásra ösztökéli bajtársaikat. Mindenesetre nagyon meg lehetünk elégedve hajóhadunkkal, mert alaposan ért ahhoz, hogy állandóan szorongásban tartsa az ellenséget. Bárcsak hajóhadunk főtömegének is megadatnék, hogy értékét, vitézségét kimutathatná, a zászló becsületére és a haza dicsőségére! [2224]



2225

[2224] Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-07-11 / 156. szám
[2225] Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai" – Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft, 2024, ISBN 978-963-668-024-4

Parancsnokai:
1902-1903 Chiari Arthur sorhajókapitány
1904.10.18-ig Ziegler Lucián sorhajó-kapitány
1904.10.18-tól Dennig Henrik sorhajókapitány (1906-tól ellentengernagy)
1906 Kemsti (Kundi) Alajos sorhajókapitány
1906 Punfil (Funfti) Alajos sorhajókapitány[2226]
1908-1909 Ivancich József fregattkapitány (1908-ban már sorhajókapitány)
1909 Löffler Ferenc sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)
1914-1914 december nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitány (utóbb altengernagy, flottaparancsnok)

Admirálisok:
1903 maixdorfi Kndszler (Kneisler Kneiszler) Leodegar ellentengernagy
1904 Ripper Gyula ellentengernagy
1904 ziemuszovai (Siemuszova) Pietruszki Miciszláv lovag ellentengernagy
1906 Jedina Lipót lovag ellentengernagyot
1910 Müller-Elblein ellentengernagy
1915 Haus tengernagy

[2226] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám

SMS Árpád 1901

SMS Árpád sorhajó

(Testvérhajói: SMS Habsburg és SMS Babenberg)
Vízkiszorítása: 8232 t hosszú tonna (8364 metrikus t.) a konstrukciós vízkiszorítása
8784 t hosszú tonna (8888 metrikus t) teljes rakománnyal

Hossza: 114,55 m (375 láb 10 hüvelyk)
113,11 m (371 láb 1 hüvelyk) a vízvonalon
107,6 m hosszú az egyenesek között[2227]
Szélessége: 19,86 m (65 láb)
Szélessége a kazamatáknál: 21,2 m
Merülése: 7,1 - 7,5 m (24 láb 6 hüvelyk)
Szabad oldala: (a vízvonaltól a felső fedélzetéig mért távolsága 5,8 m (19 láb) elől, és 5,5 m (18 láb) volt hátul.
A szerkezeti vízvonal területe pedig: 1584 m2.[2228]
Metacentrikus magassága: 0,82 m (2,7 láb) és 1,02 m (3,3 láb) között mozog.

Meghajtása: 16 db Belleville vízcsöves kazán
2 db álló, négyhengeres háromszoros expanziós gőzgép
2 db tengely
2 db hajócsavar (4876 mm átmérőjű)

Teljesítménye: 2 db 7500 LE-rős motor, összesen 15 000 LE
(Máshol 14 307 LE /10 669 kW/)
Az elektromos vezetékek hossza 40 000 méter gyenge és 3 000 méter erősáramú kábel.
A villamosságot a hajón hat dinamógép állítja elő.

Sebessége: 20,12 csomó, átlagsebessége 19.65 csomó (36,39 km/h)
A hajó sebességét úgy tesztelték, hogy a hajó legnagyobb sebessége után egy mérföldet (1609 métert) tettek meg szélirányba, majd széllel szemben. A maximális sebességet az elért idők átlagából számolták ki.[2229]

Hatótávolsága: 3600 tmf/12 csomó

Üzemanyaga: 500 – 840 tonna szén

Személyzete: 32 tiszt és 606 tengerész

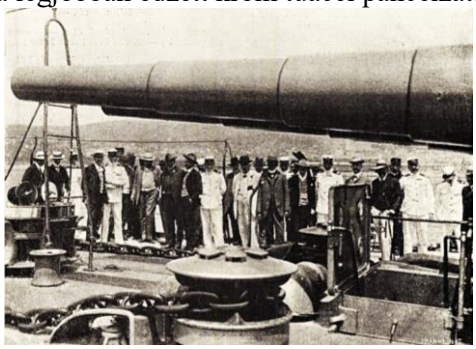
Páncélzata:
vízvonalon az övpáncél a hajóhossz 63%-át fedi. 180-220 mm (7,1–8,7 hüvelyk)
(A hajó középső részében, ahol a lőszertárak, a gépterek és más kritikus területek helyezkedtek el, volt a legerősebb az övpáncélzat.)
Az övpáncélnak mintegy folytatását képezi a hajóorr páncél. Ez 4 centiméternyi vastagságú. Megjegyzendő, hogy a hajónak lehető nagy munkaképességet biztosítottak azáltal, hogy elől és hátul az úgynevezett holt rudat elhagyták.
fedélzet 40 mm – 66 mm (1,6 hüvelyk)
felépítmény 150-200 mm (5,9 hüvelyk)

[2227] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2228] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-03 / 54. szám
[2229] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1903-04-16

lövegtorony 210-280 mm (8,3–11,0 hüvelyk)
kazamata 135 mm
Azokat a helyeket ellenben, amelyek megvédése nem elsőrangú fontosságú, mint pl a fedélzet páncélozása, csupán 8 százalékos nickelacél-lemezekkel védték meg. Föl- és lecsavarható széles lemezek alkotják az övpáncélt. (Általában valamennyi páncéllemez csavarokkal le- és fölerősíthető.)[2230]

Árpádnak volt egy síkba süllyesztett főfedélzete, amelyet fával borítottak, míg a felső fedélzeteket linóleummal vagy korticinnal borították.

Fegyverzete:
3 db (1x2, 1x1) 24 cm-es (9,4 hüvelyk) L/40 Krupp C97 ágyú
A löveg tízezer méteres távolságról a gránátok 12 cm vastag Krupp páncélt, illetve 18 cm vastag Harvey páncélt tudtak átütni az SMS Habsburg osztály esetében.[2231] A 215 kilogrammos lövedék kezdeti sebessége 750 méter/s, ami 6170 méter tonnás összenergiát és 400 milliméteres áthatolóképességet ér el a legjobban edzett króm tűacél páncélzattal.[2232]



Az Árpád fő orr lövegei a fiumei kormányzó beiktatásakor[2233]

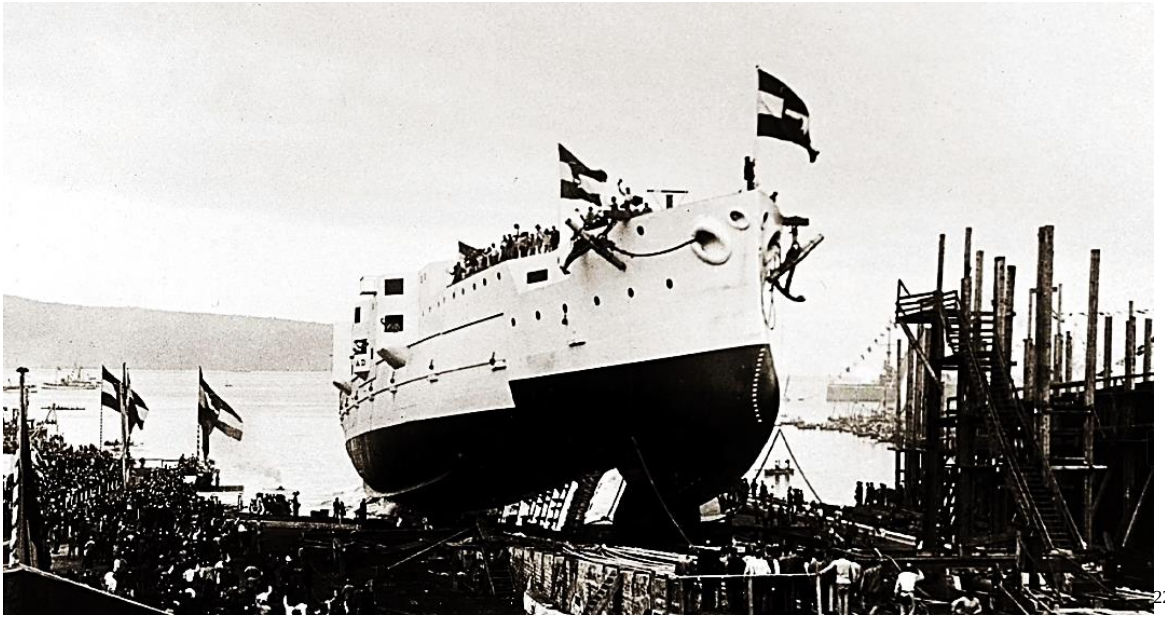
12 db 15 cm (5,9 hüvelyk) L/40 Krupp C96 ágyú
(Percenként 4-5 lövést tudtak leadni. 1905-ben ezen lövegeket lövegparancsnoki állással szerelték fel.)
10 db 6,6 cm (7 cm) (2,6 hüvelyk) L/45 Skoda ágyú
12 db 3,7 cm Vickers gépágyú
(1905 őszén ezen lövegeit 4,7 cm-es L/44-es gyorstüzelő lövegre cserélték le.)
1905-ben 2 db 7 cm-es L/18-as löveget kapott
4 db 8 mm-es Skoda géppuska[2234]
2 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) torpedó[2235]
20 db vízi akna
Világítás:
Az összes belső helyiségek megvilágítása 500 izzólámpával történik. Az előtér megvilágítására 7 drb, egyenként 25.000 gyertyaláng erejű ívlámpa szolgál, amelyek 60 cm-es vetítőkészülékekben vannak elhelyezve. A világító készülékek közé egy Sellner-féle 98 c. m. éjjeli jelzőkészülék is van elhelyezve. Ezenkívül a hajó gőzbárkáiban is vannak kis világítógépek, amelyek 35 centiméteres fényvetítőkben 4000 gyertyafényű ívlámpákat táplálnak.[2236]

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Tervezte a hajóosztályt: Siegfried Popper
Építésvezető: Gustav von Lendecke
Építés kezdete: 1899.06.10.
Vízrebocsátás: 1901.09.11.

[2230] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-03 / 54. szám
[2231] https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235
[2232] Pester Lloyd, Jahrgang 47, nr. 1900-07-21 / nr. 174
[2233] Vasárnapi Ujság – 1906-07-08 / 27. szám / Római levél. Balla Ignácz 439. oldal / Tárczacikkek; napi érdekű közlemények
[2234] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2235] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadóm Budapest, 1984
[2236] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-03 / 54. szám

Hadrendbe állt: 1903.06.15.[2237]
Ára: A hajótest, kazán stb. 12,756.430 korona, ágyuk 2,865.000 korona, lövőszer 2 020 000 korona.[2238]
1901.
A magyar tengerpart pólai tudósítója jelenti, hogy végleges megállapodás szerint a most építés alatt levő „Árpád“ nevű új csatahajót a király születése napján, augusztus 18-ikán bocsátják vízre. Ez idő szerint három egyforma páncélos hajó van építés alatt, s ezek az osztrák-magyar haditengerészetnek legerősebb csatahajói lesznek. Az egyik a „Habsburg,“ melyet még tavaly bocsátottak vízre s a jövő hó folyamán végzik be fölszerelését; a második az „Árpád“ és a harmadik „Babenberg“ lesz, melyet csak most kezdenek el építeni Mind a három hajót óriási méretekben építik és a legmodernebb fölszereléssel látják el. Munkában van még az Oliva szigeti hajógyárban egy koscirkáló-hajó is, melynek gépezetét 12,000 lóerőre készítik.[2239]

„Hajóhadunk legújabb csatahajóját augusztus 18-án fogják vízrebocsátani. – Végül szeptember 11-lett belőle.- A hajó neve Árpád lesz. Az új csatahajó ugyanakkora, mint a múlt évben vízre bocsátott Habsburg. 8300 tonna térfogatú, hossza 108 méter, szélessége 20 méter, 7 méter mélyen jár. Két gépe 11.800 lóerejű. Föl van szerelve három 24 centiméteres, tizenkét 15 centiméteres és két 7 centiméteres, ezenkívül 21 kis ágyúval, összesen 41 ágyúval. Egy órában 18 és fél tengeri mérföldet (mintegy 34 kilométert) járhat.”[2240]

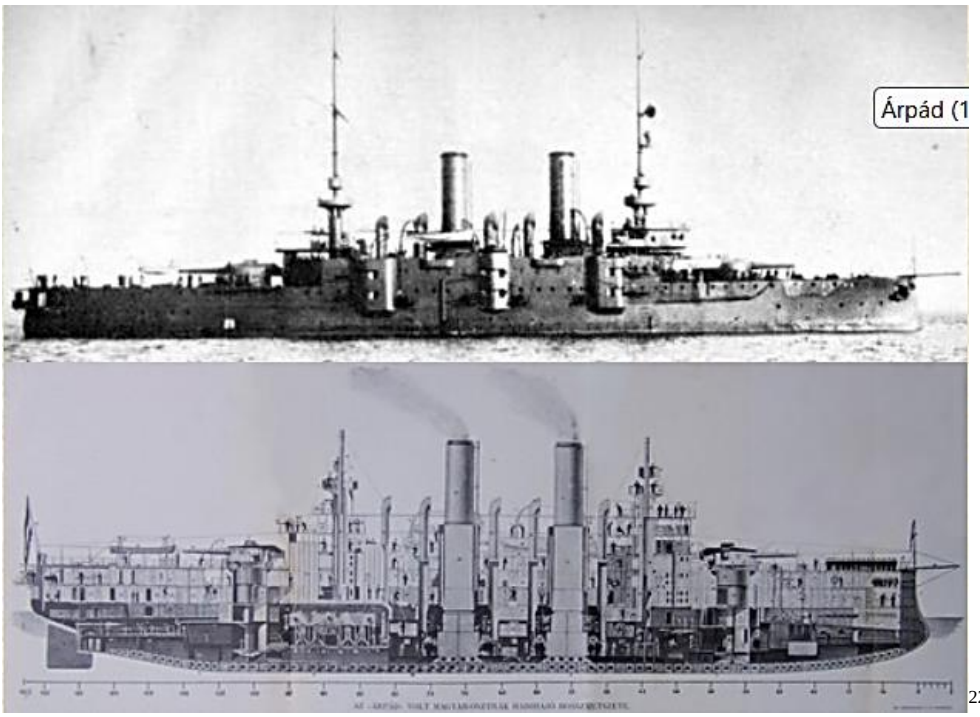

[2241]

SMS Árpád vízrebocsátása

Az «Árpád» csatahajó, mely ikertestvérével, a «Habsburg»-gal kettős monarkhiánknak leghatalmasabb hadihajója, szeptember 11-ikén fog Triesztben, ahol épült, nagy pompa kifejtése közt József Ágoston főherczeg, mint Ő Felsége képviselője jelenlétében, vízre bocsáttatni. Keresztanyja a király unokája, Auguszta főherczegnő, József Ágoston főherczeg neje lesz.[2242]

[2237] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_%C3%81rp%C3%A1d
[2238] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám
[2239] Magyar Szó, 2. évfolyam, 1901-03-24 / 72. szám
[2240] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-03-14 / 73. szám
[2241] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
Gazdasági Mérnök, 25. évfolyam, 1901-10-06 / 40. szám
[2242] Vasárnapi Ujság – 1901-08-18 / 33. szám / Santos-Dumont kormányozható léghajója (képekkel) 535. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

[2243]

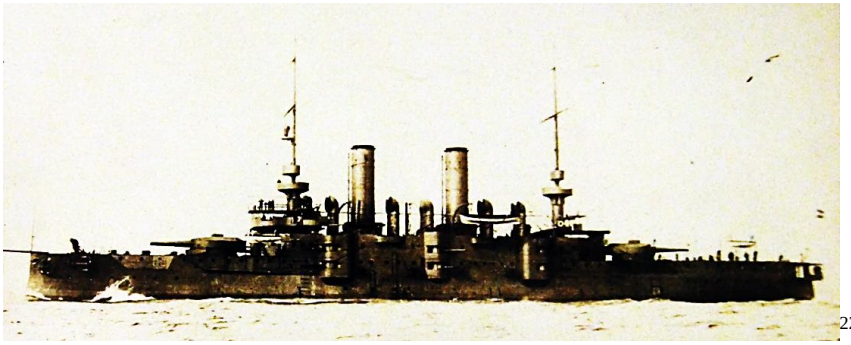


[2244]

1901.09.12-i hír: „Pompás időben, óriási közönség előtt vízrebocsátották ma reggel –valójában 11-én délelőtt 9 órakkor- az osztrák-magyar haditengerészet hatalmas, új csatahajóját, az Árpádot. Emlékezetessé teszi a magyaroknak ezt az ünnepet nemcsak a hajó neve, hanem az a lelkes, magyar szívet derítő beszéd is, amelyben a keresztanya, Auguszta kir. hercegnő aposztrofálta Árpád fejedelem szellemét. A hajóavatáson, amelyre Budapest főváros is elküldte képviselőit, mint Triesztből táviratozzák, megjelent József Ágost kir. herceg felesége, Auguszta kir. hercegnő és Lipót bajor herceg. Amikor már együtt volt a Stabilimento Tecnico Triestino szanmarkói hajógyárában az ünneplők serege, Spaun báró, tengernagy, a haditengerészet parancsnoka a következő beszédet intézte a keresztanyához: Egy évvel ezelőtt ugyaninnen vízrebocsátották 8 felsége Habsburg nevű hajóját, mint elsőt egy hatalmas, modern hadihajó-típusból. Ma az elsőhöz hasonlóan a második acélóriás, a hazai iparnak és hazai hajóépítésnek ékesen szóló bizonysága várja azt a pillanatot, hogy császári és királyi fenséged fenséges kezétől megkeresztelten elemébe menjen. Engedje meg fenséged, hogy haditengerészetünk nevében legtisztelettelje sebben köszönetemet fejezzem ki azért, hogy kegyesen elfogadta a keresztanya tisztét, amivel ő felsége hajóraja iránt való legkegyelmesebb érdeklődését méltóztatott bebizonyítani. Vajha a fenséges keresztanya keresztelése szerencsét és áldást hozna erre a hajóra! És most, kérem fenségedet,

[2243] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 31. kötet (Budapest,1902)
[2244] http://arpad.lapok.hu/keret.cgi?/arpad/hajo.html

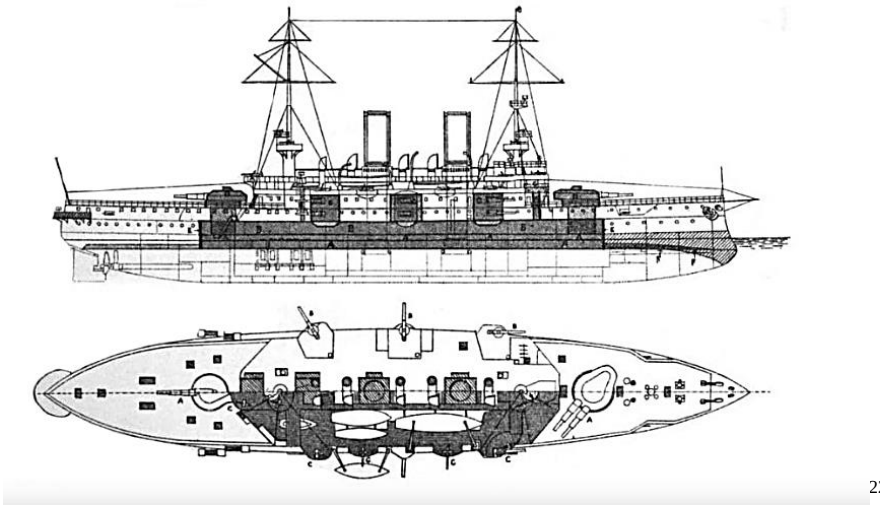
kegyeskedjék a keresztelés aktusát végrehajtani. Auguszta kir. hercegasszony ezzel a szép beszéddel válaszolt a tengernagynak: Rendkívüli örömömre szolgál, hogy ez új, büszke hajó keresztanyjának megtisztelő tisztét elvállalhatom és ő felsége derék haditengerészete iránt való legmelegebb rokonszenvemről bizonyságot tehetek. Hazai gyárban épült hajó, amelynek építésére jogosan büszkék lehetünk, megy most rendeltetése útjára. A midőn ezt a hatalmas hajót átadjuk elemének, minden tengerjáró különös oltalmába ajánljuk. Történelmi név az, amelyet ez az acélóriás viselni fog. Árpád, Álmos fia, a magyaroknak az első évezredben szabadon választott első fejedelme, Árpád, Szent Istvánnak, Magyarország nagy királyának őse, hozzon neved szerencsét ennek a hajónak viharban és harcban, mindennemű vállalkozásban! Váljék be dicsőségesen. Szép mű, amelyet emberkezek szorgalommal és gonddal alkottak hazánk szolgálatára, ha majd szükség lesz rá, hogy monarkiánkat és jogait megvédje. Adja Isten, hogy úgy legyen! A királyi hercegasszony erre a közönség éljenzése közben megnyomta a villamosgombot, amitől összetört a pezsgős palack az Árpád ormán. Az óriási hajó aztán méltóságos lassúsággal lecsúszott a tengerbe. A miközben ez történt, még ezt az üdvözletet küldte utána a királyi hercegnő: — Szállj le a tenger hullámaiba, új elemedbe, harcos társaid vastorkától üdvözölve! Ágyúdörgéssel és üdvrivalgással ért véget az emlékezetes hajóavatás."[2245]


[2246]

„De lássuk most már az «Árpád» alkatrészeit. Az «Árpád» deplacement-ja 83,400 méter mázsa, t. i. ily súlyú vizet szorít ki. Hossza 1076 méter, legnagyobb szélessége 19 s méter, felülete a vízszínvonalon 1584 m 2. A hajóépítészet legújabb vívmányai alkalmaztattak szerkesztésénél. Vízbeömlések ellen a lehetőség határáig biztosíttatott azzal, hogy hosszának 63 %-a kettős fenékkel láttatott el, mihez járul még, hogy a belsejében úgy hosszában, "mint keresztben beépített vízmentes falak által összesen 174 vízmentes rekeszre van felosztva. Azonkívül a tíz hatalmas gőzszivattyú, melyek óránként 20,000 méter mázsa súlyú vizet bírnak az igen czélszerűleg berendezett csőhálózat segélyével a hajó testéből eltávolítani, nagy mértékben hozzájárul a hajó elsüllyedésének meggátlásához. Tűz esetében oltásra hat hatalmas gőzszivattyú szolgál. Az azokhoz vezető lőcsövek a pánczéllal védett legalsóbb fedélzet alatt vannak elhelyezve. Hogy hengergése a hullámzó tengerben minél csekélyebb legyen, a hajó fenekéből két oldalt 65 cm. magasságú oldaltörzsgerendák nyúlnak ki. Ez hadihajóknál annál fontosabb, mivel a lövedékek czélba találása nagy mértékben attól függ, hogy a hajó hánykódása minél kisebb legyen. A hajó egész teste és belszerkezete a legjobb aczélból való. Külső övét, a hajó 63% hoszszában, 22 cm. vastagságú, Krupp-rendszerű chromnickel-aczél pánczél védi, mely 1,35 méterig terjed a vízszín alá és 1,1 méterig a víz fölé. Ott, ahol az övpánczél végét éri, s azzal egybekapcsolva, úgy elől, mint hátul 20 cm. vastagságú pánczél zárja el keresztben a hajó belsejét, s védi meg legfontosabb részeit. Ehhez sorakozik a hajó elejének négy centiméteres vértje. Hasonló minőségű aczélból készítvék a 24 centiméteres ágyúk tornyai, a lövedékeket hozzájuk szolgáltató paternosterek aknái, és a többi ágyúk védfalai, valamint a parancsnoki torony, míg a többi vértezésre valamivel kevésbbé kemény, de szintén igen ellenálló nyolcz százalékos nickel-aczél szolgál. Az említett vértezett keresztfalak alsó széléhez csatlakozik a 6-s cm. vastagságú víz alatti alsó fedélzet, mely a gépeket és kazánodat védi, míg a négy centiméter vastagságú középső fedélzet felülről határolja el vízszintesen az övpánczélt. Ezen középső fedélzettől a fölötte való u. n. üregfedélzetig emelkedik fel, az övpánczél oldal- és keresztfalai folytatásakép, a 10 cm. vastag pánczéllapokkal védett citadella. Az üregfedélzeten, valamint a felső (tehát negyedik) fedélzeten felállított 15 cm. kaliberű ágyúk 12 bástyában vannak felállítva, melyeknek

[2245] Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-09-12 / 251. szám
[2246] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw

kifelé szolgáló falait 135 centiméteres, a befelé fordított falait pedig hét centiméter vastag pánczél óvja. A felső fedélzet szabad részein állanak a 24 cm kaliberű óriás ágyúkat védő, 21,1 centiméter vastag pánczéllapokkal fedett barbette- (felül nyílt) tornyok. A parancsnoki torony elejét 22 cm, hátulsó részét pedig 10 cm. vastag pánczél védi. A pánczélzat összes súlya 22,5000 méter mázsa. A hajó könnyebb forgathatósága végett úgy az eleje, mint a fara szabadon nyúlik fel a vízből. A timon-készüléket a 22 négyszögméter felületű kormánylapáttal együtt rendesen a két főgép egyike hajtja. Ezek sérülése esetében kézi készülék segítségével is kezelhető. Két fővasmacskája egyenként 5000 kilogrammot nyom, úgy ezeket, mint a hozzájuk tartozó, 600 kilogramm súlyú lánczjárókat a diósgyőri aczélmű készítette.



[2247]

A villamos erő nemcsak a világításra használtak fel, hanem a ventillátorok üzemére is, továbbá a 24 centiméteres ágyúk kezelésére, a lőszerszállításra a hajó aljából, úgy ezen, mint a 15 centiméteres ágyúkhoz. Az áramot ha pánczél védte dynamo-gép szolgáltatja. Az «Árpád» 900 tonna szenet befogadó helyiségekkel rendelkezik, amely mennyiséggel tizenkét csomó óránkénti sebesség mellett, 3600 tengeri mérföldet futhat át. A két főgép együtt 11,900 lóerőt bír kifejteni s a két csavar útján 185 tengeri mérföld óránkénti sebességgel hajtja előre a hajót. A két, egymástól fallal elválasztott helyiségben felállított 16 Bellevillé-féle vízcsőkazán 4760 csövet tartalmaz. Géperővel való ellátásáról fogalmat nyújt, hogy a hadihajózási szolgálat teljesítésére a két főgépen kívül még 65 önálló gőzgép áll rendelkezésre. A hajó főfegyverzete három 24 cm, kaliberű 9,6 méter hosszú Krupp-féle gyorsan töltő ágyú, anyaguk nikelaczél. Kettőjük az elülső, a harmadik a hátulsó toronyban van felállítva. A csőnek súlya 280 métermázsa, a kettős toronyágyútalpnak súlya 1440 métermázsa, az egyágyús toronyé a védőpajzszsal együtt ezer méter mázsa. A 215 kilogramm súlyú lövedékeknek kezdeti másodperces sebessége 750 méter és 40 cm. vastag, legkeményebb khromnickelaczél pánczélt át bír törni. A tornyok forgatását s az ágyúk igazítását, valamint a lőszernek hozzájuk szállítását villamos erő segélyével végzik. További fegyverzete tizenkét 15 cm. kaliberű gyorsantöltő 6 méter hosszú ágyú, ezek egymás fölött a két felső fedélzeten akkor vannak felállítva, hogy négyük előre (a törzsgerenda irányát értve) és négyük hátra, hat pedig mindkét oldalt tüzelhet. Mindegyikük perczenként nyolc lövést tehet. Egyenkénti súlyuk a nickel-aczélból való pajzzsal együtt 105 méter mázsa, egy-egy lövedékük súlya 45,5 kilogramm, kezdeti sebességük másodperczenként 700 méter. Van továbbá a hajón 22 gyorstüzelő 7 cm, kaliberű 315 méter hoszszú ágyú, 12 darab 37 mm-es és négy kisebb golyószóró. Közülök négy darab 37 mm-es v egy nyolcz mm-es golyószóró a két árbocz mindegyik terebén (vagyis kosarában) van felállítva. Végre két 7 cm-es aczélbronz csónakágyú partraszállás esetére szolgál. A hajó belső megvilágítására 500 izzólámpa szolgál. Külső világításra (főleg a torpedónaszádok éjjeli támadása ellen való megvédhetés czéljára) hét ívlámpával van fölszerelve, egyenként 25,500 gyertyafénynyel, amelyek projectorokban (fényszórók) vannak felállítva. A világítási berendezéshez tartozik még egy éjjeli jelzőkészülék. A hajó gőzbárkái is 4000 gyertyafényű fényszórókkal vannak fölszerelve. Óhajtjuk, hogy a büszke «Árpád,» hozzájáruljon a béke fentartásához, de ha kell, — csatában és viharban újabb dicsőséget hozzon a hazára

[2247] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw

és haditengerészetünk lobogójára! Óhajtjuk továbbá, hogy a későbbi «Árpádok» ne Triesztben, hanem a — fájdalom — még mindig arra való hajógyár nélkül szűkölködő Fiumében épüljenek."[2248]

A hajó egy másik leírása:
Emlékezetes ünnepélynek néz elébe Trieszt, ahol szeptember 11-én a San Marco-öbölben az Árpád hadihajót, mely ikertestvérével, a Habsburg-gal leghatalmasabb csatahajója kettős monarchiánknak, nagy pompa kifejtése közt fogják a király képviseletében megjelenő magyar főherczeg, József Ágost jelenlétében vízrebocsátani, hogy a merre csak jár, ország világnak hirdesse a nagy honalapító nevét és hazánk dicsőségét. Pánczélos tornyaiban hordozott óriás ágyúival hiteléül fog szolgálni az ellenségnek: «Ne bántsd az Adriát». Spaun báró, haditengerészeti főparancsnok külön meghívókat küldött úgy a magyar kormány, mint a törvényhozás mindkét háza tagjainak, valamint Budapest székesfőváros magistrátusának és hisszük, hogy hazánkfiai minél számosabban fognak lerándulni, hogy tanúi legyenek a bennünket legközelebb érdeklő ritka ünnepélynek. Óhajtjuk, hogy a büszke «Árpád» hozzájáruljon a béke fentartásához, de ha kell, csatában és viharban újabb dicsőséget hozzon a hazára és haditengerészetünk lobogójára. Óhajtjuk továbbá, hogy a későbbi «Árpád»-ok ne Triesztben, hanem a — fájdalom — még mindig arra való hajógyár nélkül szűkölködő Fiumében épüljenek. A Popper Szigfrid haditengerészeti jeles főmérnök által tervezett remek csatahajó deplacementja 83,400 mm., t. i. ily súlyú vizet szőrit ki. Hossza 1076 m., legnagyobb szélessége 198 m, felülete a vízszínvonalon 1584 m. A hajóépítészet legújabb vívmányai alkalmaztattak szerkesztésénél. Vízbeömlések ellen a lehetőség határáig biztosíttatott azzal, hogy hosszának 63°/C-a kettős fenékkel láttatott el, biztosságához hozzájárul még az is, hogy belsejében úgy hosszában, mint keresztben beépített vízmentes falak által összesen 174 vízmentes rekeszre van felosztva. Azonkívül 10 hatalmas gázszivattyú, melyek óránként 20,000 méter mázsa súlyú vizet bírnak az igen czélszerűleg berendezett csőhálózat segélyével a hajó testéből eltávolítani, nagy mértékben hozzájárul a hajó elsüllyedésének meggátlásához. Tűz esetében oltásra hat hatalmas gőzszivattyú szolgál. Az azokhoz vezető főcsövek a pánczéllal védett legalsóbb fedélzeti alatt vannak elhelyezve. Hogy ingása a hullámzó tengerben minél csekélyebb legyen, a hajó fenekéből két oldalt 65 cm. magasságú oldaltörzsgerendák nyúlnak ki. Ez hadihajóknál annál fontosabb, mivel a lövedékek czélbatalálása nagy mértékben attól függ, hogy a hajó hánykódása minél kisebb legyen. A hajó egész teste és belszerkezete a legjobb aczélból való. Külső övét, a hajó 63°/0 hosszában 22 cm. vastagságú, Krupp-rendszerű chrom-nickel- aczél pánczél védi, mely 1,35 m.-ig terjed a vizszin alá és 1,1 m.-ig a víz fölé. Ott, ahol az övpánczél végét éri s azzal egybekapcsolva, úgy elől, mint hátul 20 cm. vastagságú pánczél zárja el keresztben a hajó belsejét s védi meg legfontosabb részeit. Ehhez sorakozik a hajó elejének 4 cm. es vértje. Hasonló minőségű aczélból készültek a 24 cm.-es ágyuk tornyai, a lövedékeket hozzájuk szolgáltató paternosterek aknái és a többi ágyuk védfalai, valamint a parancsnoki torony, míg a többi vértezésre valamivel kevésbbé kemény, de szintén nagy ellenállású 8%-os nickel - aczél szolgál. Az említett vértezett keresztfalak alsó széléhez csatlakozik a 63 cm. vastagságú vízalatti első fedélzet, mely a gépeket és kazánokat védi, míg a 4 cm. vastagságú középső fedélzet felülről határolja el vízszintesen az övpánczélt. Ezen középső fedélzettől a fölötte való u. n. üregfedélzetig emelkedik fel, az övpánczél oldal- és keresztfalai folytatásakép, a 10 cm. vastag pánczéllapokból védett citadella. Az ütegfedélzeten, valamint a felső (tehát negyedik) fedélzeten felállított 15 cm. kaliberű ágyuk 12 bástyában vannak felállítva, melyeknek kifelé szolgáló falait 135 cm., a befelé fordított falait pedig 7 cm. vastag pánczél óvja. A felső fedélzet szabad részein állanak a 24 cm. kaliberű óriás ágyukat védő, 211 cm. vastag pánczéllapokkal fedett barbette (felül nyílt) tornyok. A parancsnoki torony elejét 22 cm., hátulsó részét pedig 10 cm. vastag pánczél védi meg. A pánczélzat összes súlya 22,500 méter mázsa. A hajó könnyebb forgathatósága végett úgy az eleje, mint a fára szabadon nyúlnak fel a vízből. A timon-készüléket a 22 négyszögméter felületű kormánylapáttal együtt rendesen a két fakép egyike hajtja. Ezek sérülése esetében kézi készülék segítségével is kezelhető. Két vasmacskája egyenként 5000 kg.-ot nyom, úgy ezeket, mint a hozzájuk tartozó 6000 kg. súlyú lánczjárókat a diósgyőri aczélmű készítette. A villanyos erő nemcsak a világításra használtatott fel, hanem a ventilátorok üzemére is, továbbá a 24 cm.-es ágyuk kezelésére, a lőszerszállításra a hajó aljából, úgy ezen, mint a 15 cm.-es ágyukhoz. Az áramot 6 pánczélvédett dynamógép szolgáltatja. Az „Árpád" 900 t. szenet befogadó térhelyiségekkel rendelkezik, amely mennyiséggel 12 csomó óránkénti sebesség

[2248] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 30. kötet (Budapest,1901)
Reichspost, September 1901-09-12

mellett, 3600 tengeri mérföldet futhat be. A gőzerőt két vertikális, négyhengerű, háromszoros expanziós gép viszi át két hajócsavarra, 18,5 teng. mérföld óránkénti sebességet nyújtván a hajónak.
Egy-egy gépnek főméretei ezek:
A magas nyomású hengernek 760 mm
A közép 1240”
Mind a két alacsony nyomású hengernek 1430”
A dugattyú lökete mindegyik hengernél 950”
A kondenzátorok hasító felülete együttv. 1400 m.,
Egy csomó egyenlő egy tengeri mértfölddel, 1852 5 m.
A két főgép 11,900 indulóerő kifejtésénél 136 körforgást fog tenni perczenként.
A két háromszárnyú ágyúfémből készült propeller átmérője 4,88 m. A két egymástól fallal elválasztott helyiségben felállított tizenhat Belleville-rendszerű vízcsökazán 4760 csövet tartalmaz. Az egész futófelület mértéke 2881 m2. A rostély felülete 795 m2. A gőzfeszültség a hengerekben kitesz 21 kg. pro 1 cm2, ez azonban a gépek előtt 175 pro 1 cm2 száll le. A kazánok vízzel való ellátására 4 Bellevilleféle gőzszivattyú szolgál. A kazánok itató vizének kiegészítésére, valamint a szükséges ivóvíz előállítására egy szűrőkészülék szolgál, mely 24 óra alatt 105 t. édes vizet tud tengeri vízből elkészíteni. Az egész gépkomplexusnak súlya, gázkészen 1098 t. A hajó géperővel való ellátásáról fogalmat nyújt, hogy a hadihajózási szolgálat teljesítésére a két 11,900 lóerős tógépen kívül még 65 önálló gőzgép áll rendelkezésre. A hajó főfegyverzete három 24 cm. kaliberű 96 m. hosszú Krupp-féle gyorstüzelő ágyúból áll, melyek anyaga nickel-aczél. Kettejük az elülső, a harmadik a hátulsó toronyban van felállítva. A csövek súlya 28 t., a kettős torony ágyútalpának súlya 144 t., az egyágyús toronyé a védőpajzszsal együtt 100 t. A 215 kg. súlyú lövedékeknek másodperczi kezdetsebessége 750 méter s egy 40 cm. vastag, legkeményebb bromnickel-aczél pánczélt bír áttörni. A tornyok forgatását s az ágyuk igazítását, valamint a lőszernek szállítását hozzájuk vezetett villanycsere segélyével végzik. További fegyverzete tizenkét 15 cm. kaliberű gyorsantöltő 6 m. hosszú ágyú, ezek egymás fölött a két felső fedélzeten akként vannak felállítva, hogy négy előre és négy hátra, hat pedig mindkét oldalt tüzelhet. Mindegyikük perczenként nyolc czélzott lövést tehet. Egyenkénti súlyuk a nickel-aczélból való pajzzsal együtt 105 t., egy-egy lövedékük súlya 45,5 kg. Kezdeti sebességük másodperczenként 700 m. Van továbbá rajta 22 gyorstüzelő, 7 cm. kaliberű 3,15 hosszú ágyú, 12 darab 37 mm.-es és 4 kisebb golyószóró. Közülök 4 darab 37 mm.-es s egy 8 mm.-es golyószóró, a két árbocz mindegyik terebén (vulgo árboczkosár) van felállítva. Végre két 7 cm.-es aczélbronz csolnakágyú a partraszállás esetére szolgál. A hajó belső megvilágítására 500 izzólámpa szolgál. Külső világításra (főleg a torpedónaszádok éjjeli támadása ellen való megvédhetése czéljára) hét ívlámpával van felszerelve, egyenként 25,000, gyertyafénynyel, amelyek projectorokban vannak felállítva. A világítási berendezéshez tartozik még egy éjjeli jelzőkészülék (Sellner cs. és kir. korvétakapitány találmánya). Ezen készülékek üzeméhez két gazdynamógép egyenként 50 kilo- 1 watt teljesítménnyel szükségeltetik. Azonkívül a 24 cm-es ágyuk kezelésére szolgáló négy, hasonló teljesítményképességű dynamógép kisegítségül szintén igénybevehető az elektromos világításra. A hajó gőzmárkái is 4000 gyertyafényű fényszórókkal vannak fölszerelve, melyhez az erőt Laval-féle gőzturbinák szolgáltatják.[2249]

A hajó vízrebocsátása:
„A Triest melletti San Marco partján a Stabilimento Tecnico hajógyár csúszdáján még csöndesen nyugodott az osztrák-magyar haditengerészet legerősebb csatahajója az «Árpád», mikor báró Spaun főparancsnok meghívása folytán a magyar főváros küldöttsége az ünnepély színhelyén megjelent. Az öbölben félkörben horgonyoztak: «VI. Károly», «Donau», «Saida», «Blitz», «Fantasie» (Spaun báró lobogójával) s a «Pelikán» hadihajók, utóbbi a főherczegi párral fedélzetén. Szemközt a vízrebocsátandó hajóval fel volt állítva egy lobogókkal, szőnyegekkel és délszaki virágokkal díszített pavilion a keresztanya, Auguszta főherczegnő és férje József Ágoston főherczeg számára, aztán mellette egy magyar és osztrák czimerekkel ékített tribün, melyen Budapest főváros küldöttsége, az idegen hatalmak képviselői, a közélet meghívott nevezetességei s a hölgyek foglaltak helyet. A pavilion közelében láttuk Call osztrák kereskedelmi minisztert, számos osztrák képviselőt, gróf Szapáry László fiumei kormányzót, gróf Wickenburg István osztálytanácsost, Gonda Béla kér. min. osztálytanácsost, gróf Zichy Ágostont és Klobusitzky János képviselőt. A hatalmas hajótest szánalakú szerkezetben nyugodott,

[2249] Gazdasági Mérnök, 25. évfolyam, 1901-09-08 / 36. szám

mely vastag kötelekkel és lánczokkal volt a hajótesthez megerősítve. E szán alatt látható volt a víz felé hajló, rézsútos, falazott sólya, felül sima, erős pallókkal ellátva, melyen a támaszok s a visszatartó kötelek és lánczok eltávolítása után, a szánjában nyugodó s azzal összekötött hajó útját a vízbe veszi, ami, hogy könnyebben végbemehessen, a pallókat zsírral és zöld szappannal vastagon megkenik. A hajó előormához egy szalagokkal feldíszített üveg pezsgő volt megerősítve és villanyteleppel összekötve, melynek huzala a pavilonban elhelyezett asztalhoz vezetett, ahol egy billentyűben végződött, melynek érintésével az üveg villámsebességivel félkört leírva, a hajó oldalához csapódik s ott összetörik. A hajósnép rossz jelnek tartja, ha ez a művelet kudarczot vall, annál nagyobb az öröm, ha sikerül. Auguszta főherczegnő, a hajó keresztanyja a napilapokból ismert gyönyörű avatóbeszédet elmondta. Ezen szavainak elhangzása után, miután előbb a hajó utolsó támaszai is eltávolítottak és a marina-püspök a hajót fölszentelte, a főherczegnő a keresztelést foganatosító, ujjaival érintvén az asztalon elhelyezett egyik billentyűt. A művelet szerencsésen sikerült s a pezsgős üveg ezer darabra tört össze a hajó oldalán, mire hurrá kiáltásokban tört ki a közönség. A második billentyű megnyomásával pedig jelt adott a főherczegnő, hogy a hajót még tartó utolsó kötelékek is eloldassanak. Ezrek szemei a hajó felé fordultak, melynek hatalmas arányai mély benyomást tettek a nézőkre és elfojtott lélekzettel várták a főeseményt. Egyszerre csak a tengeri óriás megmozdult s eleinte alig észrevehetőleg indult előbbre több mint két éven át elfoglalt helyéről a víz felé. Az aláhelyezett gerendák ropogtak és megtüzesedtek a hatalmas súrlódás folytán. Füstfelhők emelkedtek, mozgása pillanatról pillanatra növekedett, míg végre szédületes sebességgel siklott lefelé s a hullámokat elosztva a tengerbe bukott és mintha érző lény lenne, oly büszkén szelte a körülte felforrt és fehér tajtékkal borított hullámokat előhaladásában. A vízrebocsátás kifogástalanul sikerült. Már mikor a hajó megmozdult, a tengerészeti zenekar rázendítette a himnust és a matrózok az árboczrudakról eget verő hurrá kiáltásokkal s az összes hadihajók fülsüketítő, dörgő ágyúlövésekkel üdvözölték és tisztelték meg új társukat. Az ezrekre menő közönség pedig, mely a partról, a lobogókkal feldíszített számtalan hajó és csónakról feszült várakozással leste az érdekes látványt, öröm kiáltásokba tört ki s kalap- és kendő lobogtatással üdvözölte az új jövevényt.[2250]

Érdekes, hogy a hajó teljesen tűzmentesen van megépítve, amennyiben a faalkatrészek helyett mindenütt vaslemezeket és aszbesztet alkalmaztak. Szintén aszbesztből készültek a hajóbeli összes bútorok. [2251]

1901.09.10-én a Trieszti Olajgyárban tűz ütött ki, igen közel az SMS Árpád-hoz. Így előkészületeket tettek arra, hogy veszély esetén a hajót azonnal vízre bocsássák.[2252]

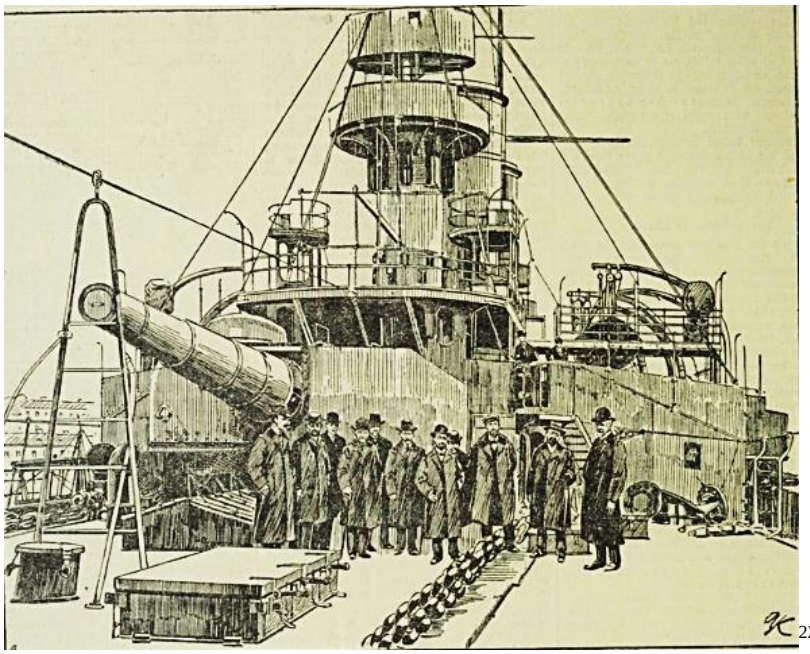
1903.
1903.03.12-i hír: Az «Árpád» hadihajó — mint Triesztből távirják — tegnap indult el Triesztből Polába, ahol átadják a cs. és kir. haditengerészetnek.[2253]

1903.03.12-i hír: „Triesztből írják: Puccini «Tosca» czimü dalművét adták elő a városi színházban vasárnap este. A második felvonás előtt nagy lárma keletkezett a földszinten. Két úr perlekedett egymással. Az egyik egy hadihajó tisztjének egyenruháját viselte, a másik czivilben volt. A perlekedés, amely azért keletkezett, mert a czivil a hajóstiszt kíséretében levő nőket nézegette, azzal végződött, hogy a felek összeverekedtek, úgy kellett őket rendőrökkel kivezettetni. A verekedő felek Zwiczkerski lovag, az Árpád hadihajó egyik tisztje és dr. Bozza ügyvédjelölt voltak. Ebből az afférből tegnap délután kardpárbaj volt. A párbajnál mind a ketten megsérültek, Dr. Bozza azonban olyan súlyosan, hogy most haldoklik.”[2254]

1903.04.10-i hír: „Pólából jelentik, hogy tegnap ment ott végbe a Stabilimento tecnico Triestino által épített »Árpád« csatahajó négy órás próbaútja. A kísérlet olyan fényesen vált be, hogy az eredmény még a »Habsburg« hajó világrekordot teremtő eredményét is túlszárnyalta. Az »Árpád« menetsebességének

[2250] Gazdasági Mérnök, 25. évfolyam, 1901-10-06 / 40. szám
[2251] Magyarország, 10. évfolyam, 1903-05-27 / 124. szám
[2252] Neues Wiener Journal, September 1901-09-12
[2253] Magyarország, 10. évfolyam, 1903-03-12 / 61. szám
[2254] Magyar Szó, 4. évfolyam, 1903-03-12 / 61. szám

maximuma ugyanis 20,12 tengeri mértföld óránként, az egész után átlagos menetsebessége pedig óránként 19,65 tengeri mértföld volt."[2255]


[2256]

A képen az Árpád kivitelezői és tervezői

1903.05.05-i hír:" **Szalonikiben** azonban előreláthatólag hosszabb helyőrségi és rendőri szolgálatra lesz szükség, alighanem meg kell erősíteni a tengeri haderőt, ami a napokban fog eldőlni. Erre a czélra az **Aspern, Pauther, Tieger, Leopárd** és esetleg még az **Árpád** hadihajók vannak kiszemelve."[2257]
1903.05.14-én a Kontre-Admiral v. A Kneiszler Levante-i flottillája megkezdte átkelését a Földközi-tenger keleti részén, és úton van Szmirnába, hogy ott szenet gyűjtsön. A kiképző osztag jelenleg csak a „Habsburg" zászlóshajóból, a „Budapest" partvédőből és a „Magnet" torpedócirkálóból áll.
Tehát, ezen a **levantei úton** az SMS Árpád, testvérhajói nélkül vett részt, 4 hajótól kísérve.[2258]

1903.07.20-i hír: „Fiuméból táviratoztak. A Tiger torpedo-vadászhajó vezetésével, ma délelőtt három elsőosztályú és tizenkét másodosztályú torpedónaszád érkezett ide, továbbá a Habsburg, Wien, Rudolf nagy páncélosok és a Magnet és Meteor torpedo - vadászhajók. Holnap reggel érkeznek az Árpád páncélos, a Szigetvár, Aspern és Leopárd cirkálók. A nyári flotta az isztriai szigeteknél végzett gyakorlatokat. Kneisler tengernagy a Habsburgon parancsnokol. Itt öt napig maradnak a hajók."[2259]

1903.07.25-i hír:" Fiuméból írják, hogy az ottani kikötőben horgonyzó «Árpád» hadihajóról tegnap este 9 óra tájban a tengerbe esett Spitalszki József gépész-szállásmester. A hajón levő tengerészkatonák mentésére siettek, s jelt adtak a kikötőben állomásozó többi hajónak is, amelyek villamos fényszórókkal világították meg a tengert, de minden kísérlet hiábavaló volt. A szerencsétlen katona nyomtalanul eltűnt a vízben. Holttestét idáig még nem találták meg."[2260]

1903.08.30-án a Téli Hajóraj része. [2261]

[2255] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-04-10 / 99. szám
Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-04-09 / 98. szám
Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-04-12 / 101. szám
[2256] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1903-04-16
[2257] Friss Ujság, 8. évfolyam, 1903-05-05 / 124. szám
[2258] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1903-05-15
[2259] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-07-20 / 196. szám
[2260] Magyar Szó, 4. évfolyam, 1903-07-25 / 175. szám
[2261] Hazánk, 1903. 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám

Trieszt, 1903.09.15. A Piccolo jelenti: Pólába szombaton éjjel egészen váratlanul távirat érkezett, amely elrendelte, hogy a Habsburg, Árpád, Wien, Szigetvár, Panther és Magnet hadihajókat azonnal helyezzék készenlétbe.[2262] A kötelék 1903.09.21-én már harcra készen állt. [2263]

1903.09.17-én Triesztben riadóztatták a hajót.[2264]
1903.09.30-án a Téli Hajóraj tagja. ."[2265]
1903. december elején Fiumába várták az SMS Árpád-ot. [2266]

1904.
1904.03.13-i hír: A hajóosztály három nagyobb és egy kisebb hadihajóból áll, úgymint a Habsburg-ból (parancsnoka: Ziegler Lucián sorhajó-kapitány), az Árpád-bál (Couarde Guido sorhajó-kapitány), a Monarch-bál (Morelli Albert sorhajó-kapitány) és a Satelli-böl Cattarineich János korvetta-kapitány).[2267]
1904.03.21-én hadgyakorlatra készültek. Ezen már az SMS Árpád is részt vett. Az egyik hadosztály vezetőhajója az Árpád lesz Couarde Guido sorhajókapitány parancsnoksága alatt. A második hadosztály felett a Habsburg-hajón Ziegler Lucián sorhajókapitány fog parancsnokolni.[2268]

1904.04.07-i hír:" A Monarch Kioszba, az Árpád **Számoszba**, a Habsburg pedig Mytilénébe érkezett. Mindhárom hajón minden rendben van."[2269] Az Árpád-nak ez volt az első levantei hajóútja.

1904.05.26-án az Első Hajókötelék tagja. Az SMS Habsburg és az SMS Babenberg-el együtt. [2270]

[2271]

Az 1904. június 15-én kezdődött tengeri hadgyakorlaton részt vett, 647 fős személyzettel. Ekkor az SMS Habsburg és az SMS Babenberg alkotta az első hajórajt.[2272]

1904.08.17-én a Nyári Hajóraj részeként, Triesztbe érkezett. [2273]

1904.09.04-i hír:" A muhi pusztán állítandó emlékműre küldött 44 koronát — az Árpád csatahajó magyar legénységének adományát" — megkapták a címzettek.[2274]

1904.09.18-i hír szerint a Téli hajóraj tagja. [2275]

[2262] Friss Ujság, 8. évfolyam, 1903-09-16 / 257. szám
[2263] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-09-21 / 258. szám
[2264] Friss Ujság, 8. évfolyam, 1903-09-16 / 257. szám
[2265] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám
[2266] Pécsi Napló, 12. évfolyam, 1903-11-26 / 271. szám
[2267] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-03-13 / 73. szám
[2268] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-03-21 / 81. szám
[2269] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-04-08 / 84. szám
[2270] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-26 / 145. szám
[2271] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2272] Magyar Szó, 5. évfolyam,) 1904-06-25 / 150. szám
Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-07-03 / 825. szám
[2273] Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-08-17 / 197. szám
Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 51, nr. 1904-08-16 / 186. szám
[2274] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-09-04 / 212. szám
[2275] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-09-18 / 224. szám

1904.10.22-én Fiumába várták a hajót, ahol két napot tartózkodott. [2276]

1904.11.25-i hír: gróf Montecuccoli Rudolf haditengerészeti parancsnok Szebenikóba, az odaérkező gyakorlatozó téli flotta felett tartott szemlét. A hajóhad a «Habsburg» vezérhajóból, az «Árpád», «Babenberg», «Mária Terézia», «Franz Joseph I.», a «Zenta» és a «Satelli» csatahajókból áll. A flotta parancsnoka Siemuszova-Pietruszki Miciszláv ellentengernagy.[2277]

1904.12.09-én tették közzé Müller Frigyes sorhajókapitány kinevezését az Árpádra.[2278]

1904.12.10-én Polában riadókészültségbe helyezték a Téli hajórajt. Ez állt: Habsburg" (zászlóshajó), „Árpád" és „Babenberg" toronyhajókból, a „Zenta", „Aspern" és „Szigetvár" cirkálókból, valamint a „Satellit" torpedójárműből. Ennek oka, hogy a scutari török hatóságok vámosokat és csendőröket használtak az osztrák posta szállításának erőszakos megakadályozására. Ez diplomáciai feszültséget okozott Törökországgal, és a Monarchia kész volt hadihajókat küldeni a térségbe.[2279]

1904.12.22-én az Árpád hajó parancsnoka Müller Frigyes sorhajókapitány, a Babenberg hajóé Pleskott Erazmus sorhajókapitány.[2280]

1904 december végén a flottakötelékkel Fiumében volt. [2281]

1905.
1905.02.01-én a hajórajjal együtt kifutott Polából Levante felé. A hajóraj tagja még az SMS Habsburg és az SMS Babenberg és a kísérőhajó.
1905.04.19-i hír:" Az osztrák - magyar hajóraj a közelmúltban vendégségben járt a **Piraus-öbölben**." Ennek a köteléknek az SMS Árpád is tagja volt. [2282]
A hajóraj ezen levantei útját lásd kidolgozva az SMS Babenberg-nél.

1905.05.21-én jelen volt az SMS Erzherzog Ferdinand Max vízrebocsátásánál. „A magyar képviselőház tagjai közül jelen voltak: Nyáry Béla, Bittó Dénes, Pogány Lajos, Ruszka István és Pap Cs. István országos képviselők, akiket nagy előzékenységgel fogadtak. A «Ferdinánd Max» vizrebocsátása után meghívták őket az Árpád hadihajó fedélzetére, ahol a hajó parancsnoka a legszívélyesebben kalauzolta őket s megmutatta nekik az egész hajót, a hajóparancsnok fényes uzsonnát is adott a magyar képviselők tiszteletére, akiknek nevében Nyáry Béla meleg szavakkal köszönetet mondott neki előzékenységéért, mire a parancsnok a magyar képviselők nagy lelkesedése közben a királyra és a hazára ürítette poharát."[2283]

1905.07.01-én a hadgyakorlatra készülő hajókötelék részeként Fiumébe érkezett. [2284]

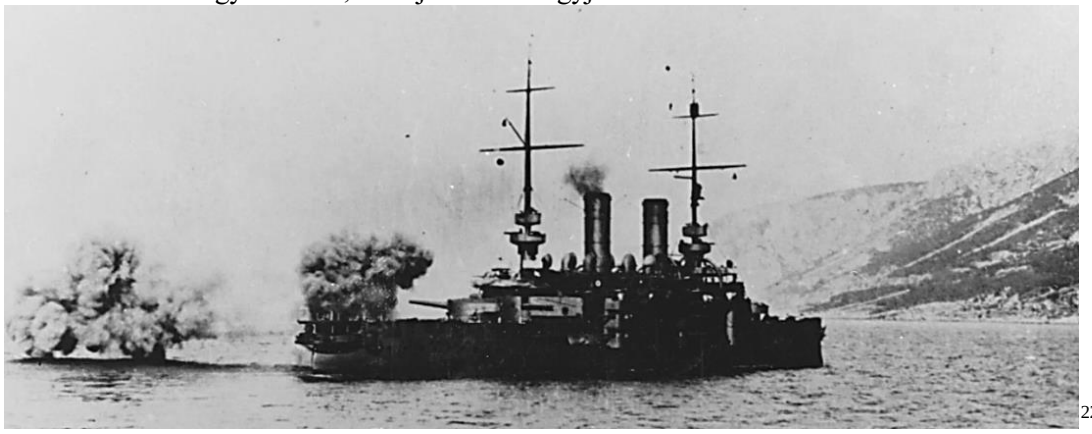
1905.07.28-i hír:" Ugyanazon a napon, amikor az ismeretes ágyúszerencsétlenség történt a Habsburg fedélzetén, mint Pólából jelentik, hasonló eset fordult elő az Árpád hadihajón is. Itt is megrepedt a hüvely, amelyben a töltést az ágyúba helyezik, s a kiáradó lőporgázak az ágyú tüzelő személyzetéből két emberen meglehetősen súlyos égési sebeket okoztak. Abból a körülményből, hogy ezek a hüvelyek ugyanazon a napon két ilyen súlyos balesetet is okoztak, azt kell következtetni, hogy anyaguk nem felel meg a követelményeknek. A „Habsburgon" történt szerencsétlenségre vonatkozólag pótlólag még azt

[2276] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-10-21 / 291. szám
[2277] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-11-25 / 967. szám
1904.12.10-én Polában a [2278] Budapesti Hírlap, évfolyam, 1904-12-09 / 340. szám
[2279] Linzer Tages-Post, Dezember 1904-12-10
[2280] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-12-22 / 306. szám
[2281] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-12-22 / 353. szám
[2282] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-04-09 / 86. szám
[2283] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-05-23 / 123. szám
[2284] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám

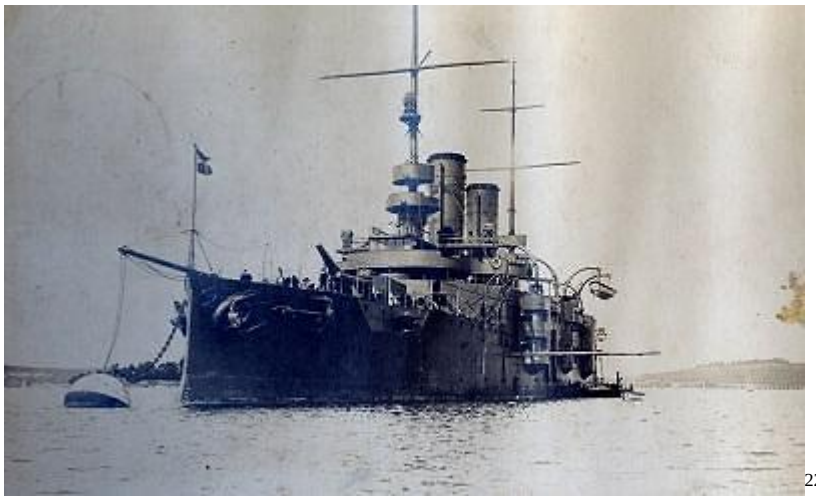
jelentik, hogy a robbanás okozta légnyomás úgy Montecuccoli gróf tengernagyot, mint Ripper ellentengernagyot földhöz vágta. Hogy a robbanás az ágyúkamrában levő összes személyt meg nem ülte, csak annak volt köszönhető, hogy az ágyúkamra ajtaja nyitva volt."[2285]

1905.09.24-i hír szerint a téli gyakorló hajóraj a Habsburg, az Árpád és a Babenberg csatahajókból, a St. Georg, a Mária Terézia vértes cirkálókból, a Szigetvár torpedó cirkálóból, a Satellit torpedó hajóból, a Huszár torpedó zúzóból, a Kaiman síktengert járó torpedó naszádból és a Harpie, Gaukler és a Reicher torpedó naszádokból áll."[2286]

1905-ben részben átfegyverezték, és hajtóművei nagyjavításon estek át.[2287]


2288

Ebben az évben a Habsburg osztály egységeit, darabonként 16 ½ millió koronára értékelték.[2289]


2290

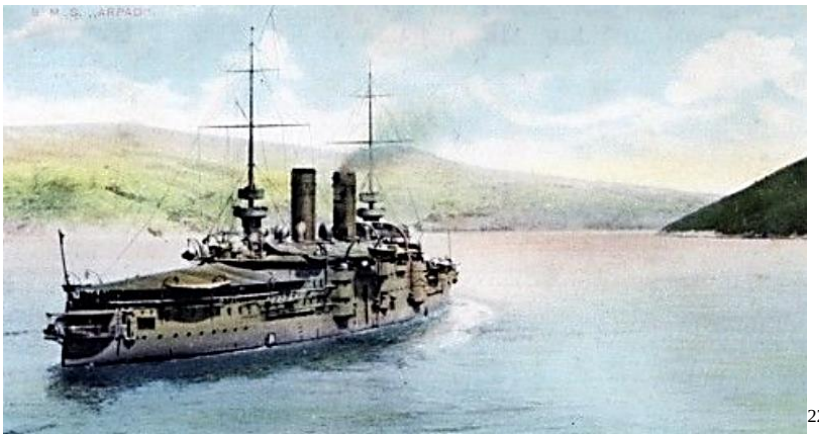
1905.11.30-án Müller Frigyes lovag sorhajókapitányt, az Árpád- hadihajó parancsnokát szemelték ki.[2291]

1906.
1906.02.13-i hír szerint a parancsnoka Bazelli Viktor báró sorhajókapitány. [2292]

[2285] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-07-28 / 184. szám
[2286] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-09-24 / 264. szám
[2287] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2288] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2289] Magyar Szalon, 42. kötet (22. évfolyam, 1904-1905/2) Május
[2290] https://mandadb.hu/tetel/486161/SMS_Arpad_csatahajo
[2291] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-11-30 / 331. szám
[2292] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-02-15 / 45. szám

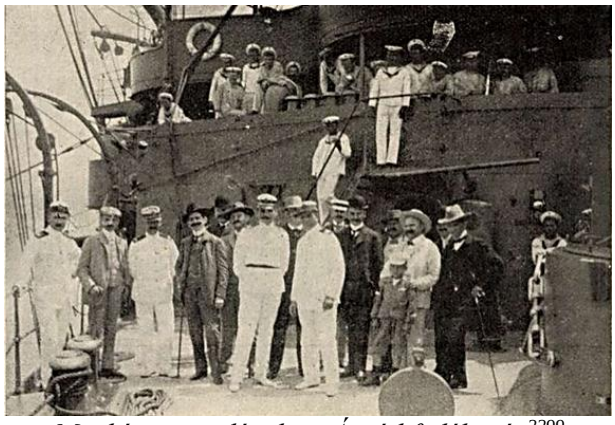
1906.03.10-én az Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a St. Georg és a Szigetvár cirkálók, valamint a Huszár romboló kifutottak egy levantei cirkálásra Pólából.
1906.05.11-i hír:" Pólóból írják nekünk: **Hajórajunk, mely most járta be a Levantét**, s a mely a Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a St. Georg és Szigetvár cirkálókból és több torpedóűzőből áll (köztük a Huszár nevű torpedónaszád-romboló), hazatérőben van külföldi útjáról. [2293]
A hajóraj ezen levantei útját lásd kidolgozva az SMS Babenberg-nél.

1906.04.26-án Zárából táviratoztak: Sebenicoban ma főbelőtte magát Heinzel Gusztáv tengerészeti orvos, aki az „Árpád" hadihajóra volt beosztva. Azt hiszik, hogy a közkedvelt tengerészeti orvos amerikai párbaj áldozata.[2294]


[2295]

1906.06.13-i hír: Az 1906.06.15-i hadgyakorlatra készülő „Árpád" (parancsnok báró Baselli-Süssenberg sorhajókapitány. [2296] Ez azonos Bazzeli Viktorral.

1906.06.24 –i hír: „Nákó Sándor gróf fiumei kormányzó beiktatására az Árpád nevű hadihajó Bazelli báró sorhajókapitány parancsnoksága alatt Fiumába érkezik. A hadihajó tisztjei és legénysége tisztelegni fognak a kormányzónál s az installáczió programmjának megfelelő pontjánál a hadihajó ágyúi disztüzet adnak."[2297] A kormányzó vonatát az SMS Árpád ágyúlövéssel köszöntötte. Ekkor Batheldi (Bazelli) fregattkapitány, az Árpád-csatahajó parancsnoka.[2298]


Meghívott vendégek az Árpád fedélzetén[2299]

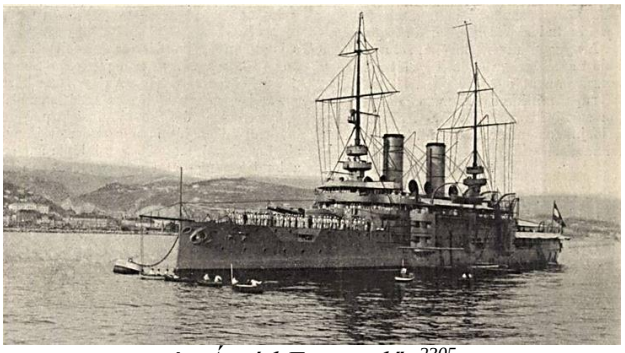
„Fiuméból telefonozza munkatársunk, Gróf Nákó Sándor kormányzó Gaál kormányzóhelyettessel és az újságírók társaságában meglátogatta az Árpád hadihajót, hogy visszaadja, a tisztikar tegnapi látogatását.

[2293] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-05-11 / 129. szám
[2294] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-04-26 / 114. szám
[2295] http://arpad.lapok.hu/keret.cgi?/arpad/hajo.html
[2296] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-06-13 / 160. szám
[2297] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-06-24 / 171. szám
[2298] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-06-27 / 174. szám
[2299] Ország-Világ, 27. évfolyam, 1906-07-08 / 28. szám

A hajón luncheot szervíroztak és a szokásos üdvözlő lövésekkel fogadták Nákót. Az Árpád este visszatért Pólóba. A kormányzó ma délelőtt a különböző vállalatok tisztelgő küldöttségeit fogadta. A sok üdvözlés között, mely a kormányzóhoz az ország minden részéből érkezett, ott van Kossuth Ferencé is, aki ezt a telegrammot küldte. Midőn Fiume és a magyar tengerpart Méltóságodat ünnepies beiktatása alkalmából lelkesedéssel és szeretettel üdvözölte, nem mulaszthatom el, hogy magam részéről is kifejezést ne adjak belső örömteljes érzelmemnek. Meggyőződésem, hogy Méltóságodnak Fiume és a magyar tengerpart fölvirágoztatása érdekében kifejtendő nemes munkálkodását a magyar kormány által is melegen óhajtott fényes siker fogja koronázni. Kossuth, Fiuméból telegrafálják éjjel. Gróf Kakó Sándor délelőtt tíz órakor viszonozta a beiktatás alkalmából iderendelt „Árpád“ hadihajó tisztikarának tegnap nála tett tisztelgő látogatását. A kormányzó délelőtti kocsiba szállott dr. Gaál Tibor kormányzóhelyettes kíséretében és az Adamich-mólóra hajtattak, hol egy diszcsónakba szálltak, hogy az „Árpád“ hajóra menjenek. A díszcsónakra ez alkalommal a magyar címeres nemzeti lobogót húzták fel. A kormányzót a csatahajó feljárójának lépcsőjénél a fegyveres tisztelgő őrség élén báró Bateldi (Bazelli) sorhajókapitány, az „Árpád“ hadihajó parancsnoka és az egész tisztikar fogadták. Az üdvözlés után a kormányzó megtekintette a hadihajót, majd lement a parancsnoki terembe, ahol félóra hosszat beszélgetett a tisztekkel. Fél tizenkét órakor a kormányzó eltávolít a hajóról, mire a hajón megtették a szokásos tizenkilenc ágyúlövést, amit a kormányzó kalapját levéve köszönt meg. A „Klotild“ gőzös által vontatott diszcsónak valamivel háromnegyed tizenegy óra után érkezett meg a kormányzóval a kikötőbe. A kormányzó után a budapesti vendégek, a főrendek, képviselők és újságírók mentek ki a kikötő előtt horgonyzó „Árpád“ hadihajóra. A látogatás egy óra rosszat tartott és a hadihajó tisztjei kiváló szívélyességgel kalauzolták a vendégeket. Tizenegy órakor Ilatuska tábornok tett látogatást a hadihajón.”[2300]

1906.08.17-án Fiumába érkezett. [2301]
1906.08.19-én a hajón Fiumében lunch volt. „Vasárnap Fiumében az Árpád hadihajón lunch volt, amelyen a kormányzó, a hajóraj főbb tisztjei, továbbá a helyőrség számos tisztjei vettek részt. Este a kormányzó palotájában vendégül látta Montecuccoli tengernagyot a flotta főbb tisztjeivel, valamint a helyőrség számos tisztjét.”[2302]

Részt vett az 1906.09.13-i hadgyakorlaton, a támadó hajókötelék részeként. [2303] A hadgyakorlaton a szabályok szerint az Árpád-ot elfogták, vagy elsüllyesztették. [2304]



Az Árpád Fiume előtt[2305]

„A mi hadihajónk. Verőfényes szép délelőtt van, a kikötőben ügyes-bajos emberek, bámészkodó semmittevők nyüzsögnek a parton föl-alá. Egyszer csak mindenki meglepetve áll meg s a távolba néz, a tenger felé, ahonnan néhány tompa ágyúdurranás hangzik át s rezzenti meg a czivil idegeket. Az osztrák-magyar hajóhadnak egyik óriási pánczélvára, az Árpád hadihajó áll kinn a nyílt vízen, szilárdan, mozdulatlanul, mint egy szürke, fenyegető vár, amely mintha a tengerfenékbe volna beleépítve s úgy

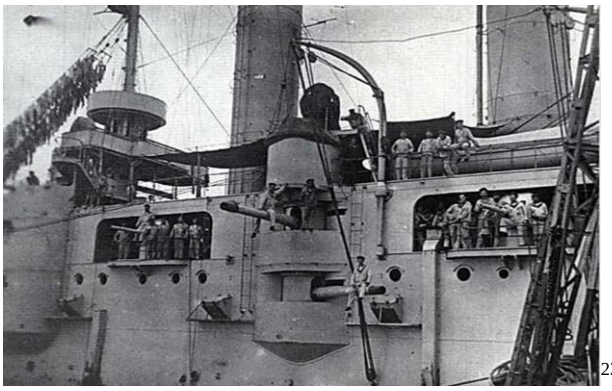
[2300] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-06-28 / 175. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1906-06-29
[2301] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám
[2302] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-21 / 229. szám
[2303] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám
[2304] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-16 / 254. szám
[2305] Vasárnapi Ujság –1906-07-08 / 27. szám / Római levél. Balla Ignácz 439. oldal / Tárczacikkek; napi érdekű közlemények

nyúlna ki a víz színéből. Ez a szürke tömeg, amint két nagy hadicsónakon közeledünk feléje, kezd lassanként kibontakozni egyes markánsabb részleteivel. Először két óriási ágyúcső mered hosszú sötét üregével a világnak, mint két fenyegető memento mori. Közelebb érve, a fedélzeten össze-vissza elhelyezett, különféle titokzatos gépezetek, lánczok, czölöpök között előtűnnek a hajó matrózkatonái tisztjeikkel együtt, vakító fehér ruhában és a hajó szélén sorakoznak, hogy tiszteletteljes üdvözléssel fogadják az érkező vendégeket. Valami borzongás, az ismeretlen, csak sejtett hatalomnak közelérzése kellemetlenkedik a czivil szívekben, amint fellépünk ennek az aczélóriásnak a fedélzetére. De a tisztek csakhamar eloszlatják ezt a félelemfélét: oly nyájasak, udvariasak és oly szeretettel tudják megmagyarázni egy-egy ágyúnak használatát, kitűnőségét s oly természetes hangon mondják el, milyen távolságból mekkora pusztítást tudhat véghez vinni embertársainkban, hogy lassankint megbarátkozunk velök mi is s azzal az érdeklődésféle vonzalommal közeledünk hozzá, amivel állatkertben az ordító oroszlán ketreczét szoktuk megközelíteni. S csodálatos dolgokat tudnak ezek a tisztek a világ legtermészetesebb hangján előadni, így például megtudjuk, hogy a hajó három legnagyobb ágyújából egyetlen komoly lövés ezer forintba jön körülbelül. S járunk föl-le, keskeny lépcsőkön, néha öt-hat méterrel a vízszíne alatt vagyunk, a hajó fenekén, ahol a torpedókat tartogatják. Ez egy fél méter átmérőjű henger, elől kúpban végződik, mint az ágyúgolyó, körülbelül két és fél méter hosszú hátsó részén csavar van, hogy a kilövés után a víz alatt tudjon mozogni épp úgy, mintha hajó volna. Úgy rémlik, hogy ez a kúp, ha felrobban, egész világot tudna széjjelrombolni. Odébb sorjába rakott fegyverek állanak szép fényesre tisztogatva, a hajó oldalán pedig két egymás alatti sorban ágyak merednek kifelé, a legénység pedig mindenütt a helyén van. A tiszt magyarázza: Állandóan készen vagyunk a harczra, s úgy hogy bármikor félóra alatt csatát tudunk kezdeni. Mikor aztán kórházat is mutattak, a sok borzalmas gondolatot kötelességüknek is tartják elkergetni, a tisztek szobájában egy pohár sörre, jó szivarra s néhány vidám szóra összejönnek a vendégek és a tisztek, s csakhamar víg zongoraszó mellett kedélyes beszélgetés fejlődik, mintha valamely elsőrangú szálló termében volnánk."[2306]

1906.10.06-i hír: Eredetileg úgy tervezték, hogy II. Rákóczi Ferenc koporsóját az Árpád viszi Fiumába, nagy katonai dísszel a fedélzetén. Ez ellen tiltakozás hallatszott a mostani kormány köréből, mert a katonai pompától, talán nem ok nélkül, elválaszthatatlannak hitték a Cotterhalté-t, mely disszonancziát vetett volna az ünneplésbe. Nagy nemzeti jellegű gyászpompát kívántak a fejedelemnek.[2307] Ezért, végül ideken hajó vitte a koporsót Konstancába, ahonnét vonaton vitték tovább.

1906.11.24-én Fasana-ból Triesztbe érkezett az SMS Erzherzog Karl", SMS „Árpád",SMS „Babenberg" és az SMS „Szigetvar".[2308]

1907.
Ebben az évben a Habsburg és az Árpád felfegyverzésének költségét még fizetik a Badenberg költségeivel együtt.[2309]


[2310]

[2306] Magyar Nemzet, 25. évfolyam, 1906-06-30 / 153. szám
[2307] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-10-06 / 274. szám
[2308] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1906-11-24
[2309] Budapesti Közlöny, 41. évfolyam, 1907-01-16 / 13. szám
[2310] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw

1907-ben feszültté vált a helyzet Olaszországgal, mivel az veszélyeztette a Monarchia tengeri értékeit. Már ekkor felvetődött az, hogy Ottrantónál harcra kellene hívni az olasz flottát és a tengeren kellene azt megsemmisíteni, ha lenne hozzá elég erős hadiflotta. A sajtó az Árpád-ot és a Budapestet, avagy ezt a két hajóosztályt egy ilyen csata megvívására gyengének tartja.[2311]

1908.
1908.01.18-i hír szerint a delegátusok Polai látogattak, ahol megnézték az SMS Árpád-ot is. [2312]
1908.05.25-én Spalato-ban volt az SMS Babenberg-gel és az SMS Kronprinz Rudof-al együtt.[2313]
1908.12.13-i hír szerint az »Árpád« parancsnokává, Koerber fregattkapitányt nevezték ki. [2314]

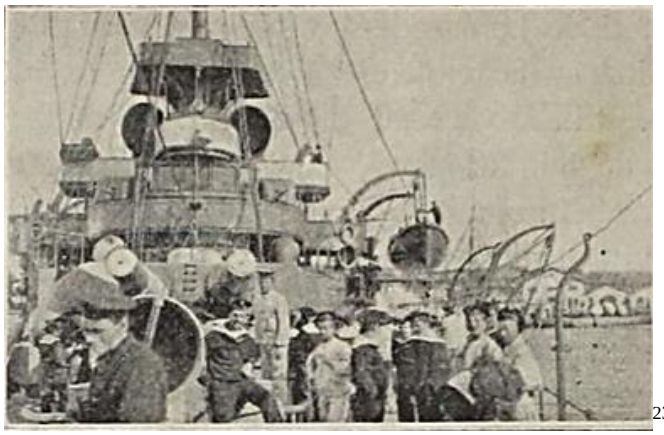
1909.
1909.04.23-én Triesztben volt a második hadihajókötelék részeként. [2315]

1909.05.19-én a Busi-csatornában az árbocát vesztett olasz Padre Amorozo tehervitorlást menti meg, és bevontatta Komisába.[2316]

1909.06.04-i hír szerint a Fiumében lévő Nyári Hajóhad részét képezte. [2317]

1909.06.15-i hír:" Pólából jelentik' nekünk' a következőket: A török és görög vizeken kéthónapi czirkáló útjáról most érkezett idő a haditengerészetnek «Habsburg», «Árpád», «Babenberg», «Meteor», «Zenta», «Magnet» és a «Kaiser Karl VI.» nevű csatahajója. A hajók matróza szabadságot kapva, tömegesen árasztották el a várost, de jövetelükkel különös jelenség is volt tapasztalható. A város számtalan nyilvános helyén sok hamisított arany buszkoronásokat és angol fontokat találtak, amelyeket a tengerészkatonák hoztak forgalomba. A vizsgálat megállapította, hogy a hamis pénzek a hadihajók horvát legénységétől származnak."[2318]

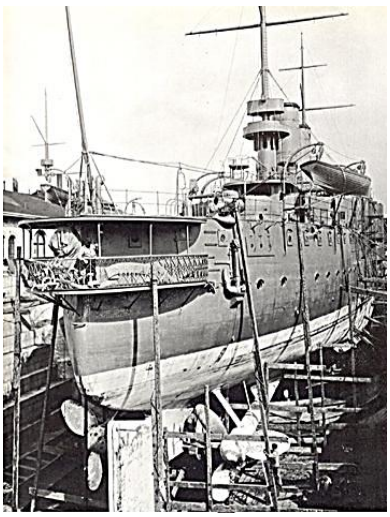
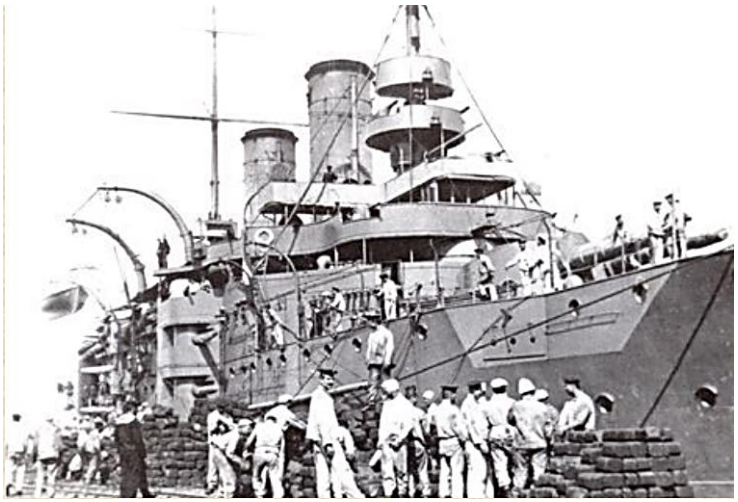
1909.09.16-i gazdasági hír? „A tüzérségi felszerelést, nevezetesen az ágyukat, 1900-ban és 1901-ben még az esszeni Krupp-gyár szállította a Habsburg és Árpád hadihajók részére. A Radetzky-típusú, újabban épült Babenberg, St. Georg, Erzherzog Karl és Erzherzog Friedrich hadihajóknak ágyúit azonban már a morvaországi Skoda-gyár szállította. Hasonlóképpen az újabb hajók páncéltornyát, gyorstüzelő ágyúját és lövegét is 1904 óta a monarkia gyáraiban lehet megszerezni, sőt a hadihajók páncélzatát is, mióta a vitkovici művek a Krupp-féle módszer szerint foglalkoznak ennek előállításával. Az új hajóóriások építésének költsége így kizáróan Magyarország és Ausztria iparának javára fog esni."[2319]


[2320]

[2311] Reichspost, September 1907-09-25
[2312] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-18 / 16. szám
[2313] Reichspost, Mai 1908-05-30
[2314] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-12-13 / 298. szám
[2315] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám
[2316] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2317] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[2318] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-15 / 140. szám
[2319] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-09-16 / 219. szám
[2320] Zászlónk, 8. évfolyam, 1909-10-15 / 2. szám

1911.
1911.05.05-én vette kezdetét az átépítése. Az átépítést Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt), illetve a Polai Arzenálban végezték el.

1911.08.20-án még tartott az SMS Árpád átépítése. Az SMS Badenberg vezérhajó átépítését meg nem kezdték ekkor meg.[2321]
1911-ben ugyan úgy átépítették az Árpádot, mint az SMS Habsburgot. Az egyik felépítmény-fedélzetét eltávolították a tömeg csökkentése és a hajó korszerűsítése érdekében. A hajó körvonalrajza is kisebb felületet mutatott ez után. Tehát, az eddig 10,2 m-rel a víz fölé magasodó központi felépítményt visszakurtították és átalakították a parancsnoki hidat és eltávolítottak egy csónakot is. Az átalakítással megnőtt a hajó stabilitása is. A súly csökkenésével a sebessége is jelentősen nőtt.[2322]
Ekkor, a kémények alatti 7 cm-es lövegek a fedélzet alá kerültek áthelyezésre.[2323] A barbeták között nyílásokat vágtak a hajóoldalon a 7 cm-es gyorstüzelő lövegek számára. Ekkor a kazánjait is megjavították.[2324]

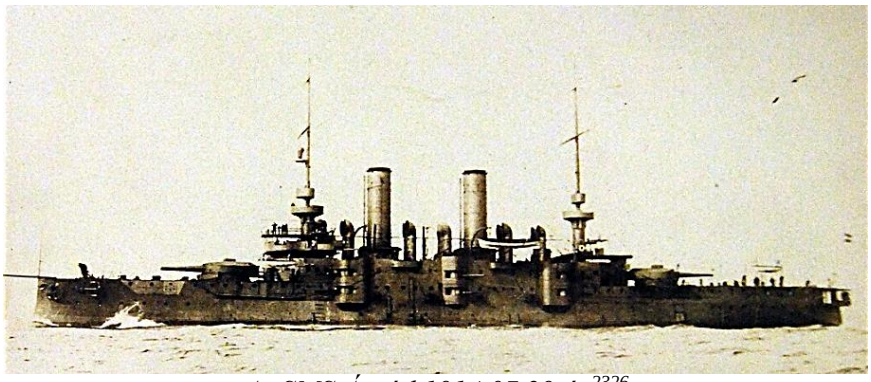



1912.

2325

[2321] Reichspost, August 1911-08-20
[2322] Reichspost, August 1911-08-20
[2323] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg
[2324] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2325] https://www.vatera.hu/katalogus/sms-arpad-matrozok-teregetnek-a-fedelzeten-katonai-propaganda-kepeslap-1912-3308047295.html

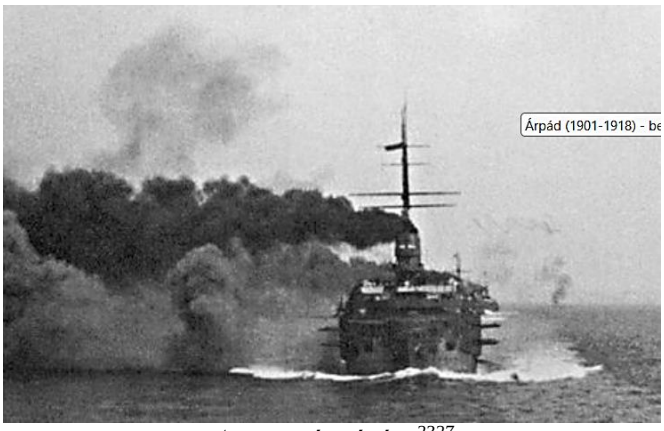
1914.



Az SMS Árpád 1914.07.29-én[2326]

1914.07.28-án részese volt az SMS Geoben és az SMS Breslau német hajók elé Brindisi-ig kifutó hajóköteléknek. Mivel a német hajók Törökországba hajóztak tovább, így visszatért Polába.

1915.
1915.05.23-24-én részt vett az olasz anconai partvidék megtámadásában.



Ancona ágyúzása[2327]

1917.
A háború alatt az SMS Árpádot, szénhiány miatt leszerelték és partvédő hajó lett. Legénysége nagy részét áthelyezték tengeralattjárókra és hidroplánokra.
1917.04.30-tól az Altiszti Iskola kiképzőhajója a Fasana-csatornában, Póla és Brioni között.[2328]

1907.08.07-i hír:" Még mindig érkeznek adományok Polyák István árvái számára, jeléül annak, hogy a magyar társadalom nem feledkezett meg arról a derék rendőrről és katonáról, aki mint férfi teljesítette kötelességét idehaza és a lövészárokban egyaránt s szegényen, gyámolító nélkül hagyott itt három kis gyermeket……. A híres „Radetzky" csatahajó, a „Spaun", az „Árpád" hadihajók magyar tengerészeinek nemes szívéről tanúskodó adományok."[2329]

1917.12.17-én áthajózott Triesztbe.
1917.12.19-én a cortrlazzói (Jesolo)-nál lévő olasz nehézütegeket ágyúzta egy hajókötelék tagjaként. Az olasz ütegek heves tüzet zúdítottak rá, de nem találták el. [2330]

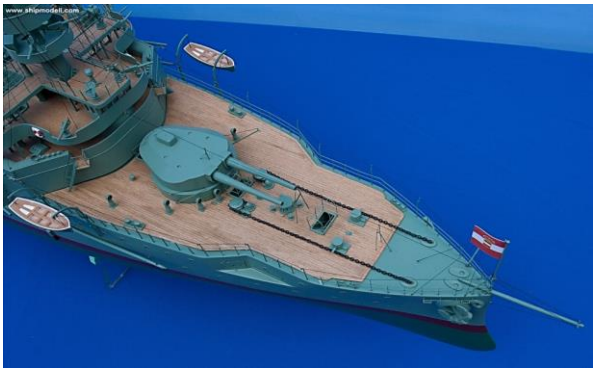
[2326] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_%C3%81rp%C3%A1d
[2327] http://arpad.lapok.hu/keret.cgi?/arpad/hajo.html
[2328] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2329] Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-08-07 / 196. szám
[2330] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_%C3%81rp%C3%A1d

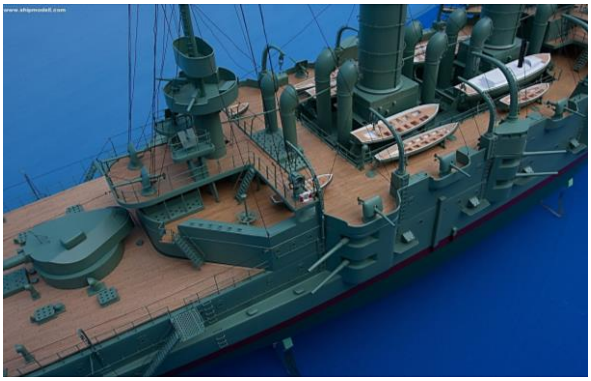
1918.
Utóbb, 1918.01.18-án (máshol februárjában) kivonták a flotta aktív kötelékéből és az Osztrák Tengerészeti Akadémia kiképzőhajójaként helyezték üzembe.[2331]

A Budapest, II. kerületi Toldy Ferenc állami főreáliskola diákja, Chilik Jenő (érettségit tett 1913-ban), haditengerész tisztjelölt, az „Árpád“ hadihajón harcolt az olaszok ellen.[2332]

1919-1920.
A hajót Nagy-Britannia kapta meg, de lebontásra eladta Olaszországnak.

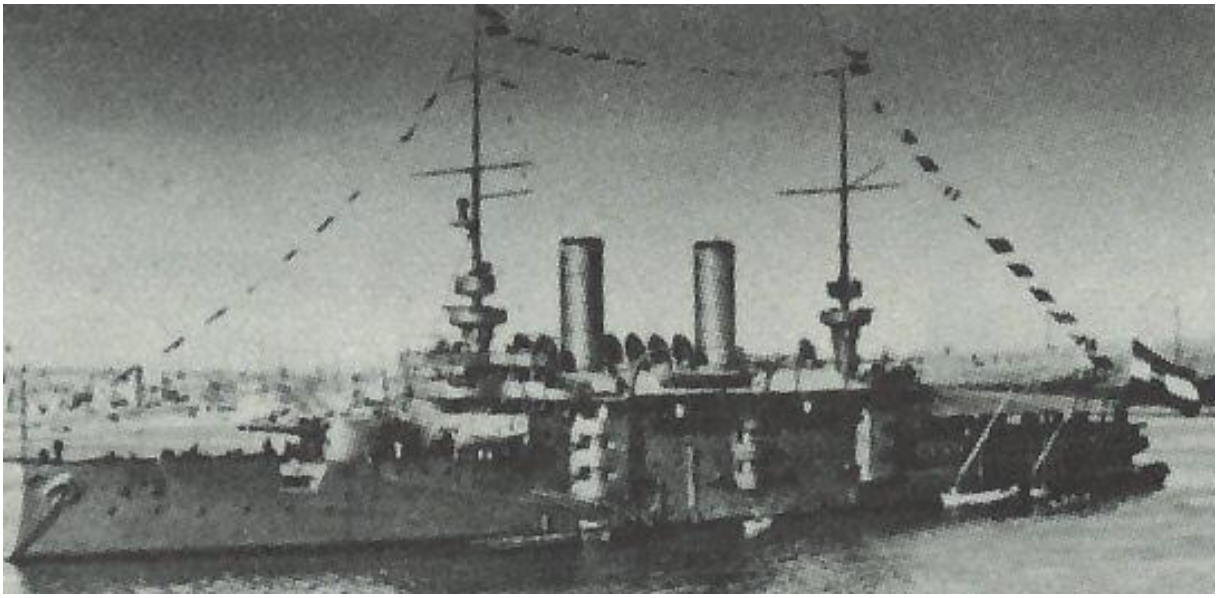
1921-1922.
A hajót 1922 májusában még Polában az Oliva szigetre vezető híd mellett állt, kiszerelt lövegcsövekkel. Végül az olasz Vaccaro Acélművek lebontotta.

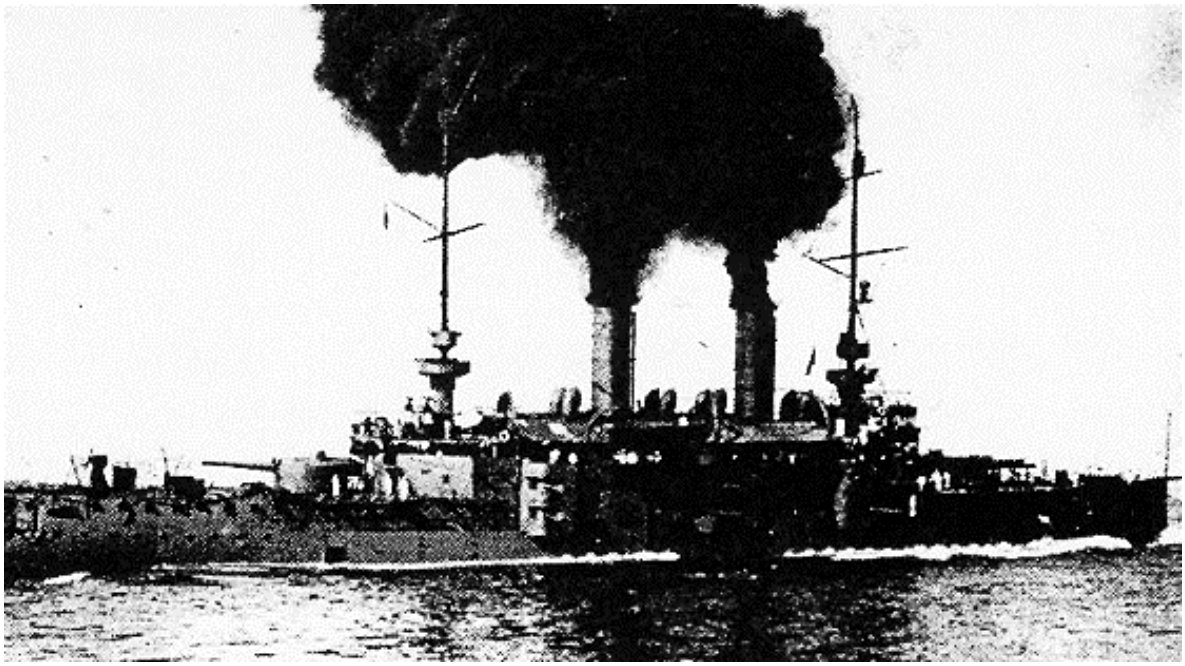




[2331] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadóm Budapest, 1984
[2332] II. kerületi Toldy Ferenc állami főreáliskola, Budapest, 1915XIV. Egykori tanítványaink a harctéren

1:50 méretarányú Árpád makett[2333]





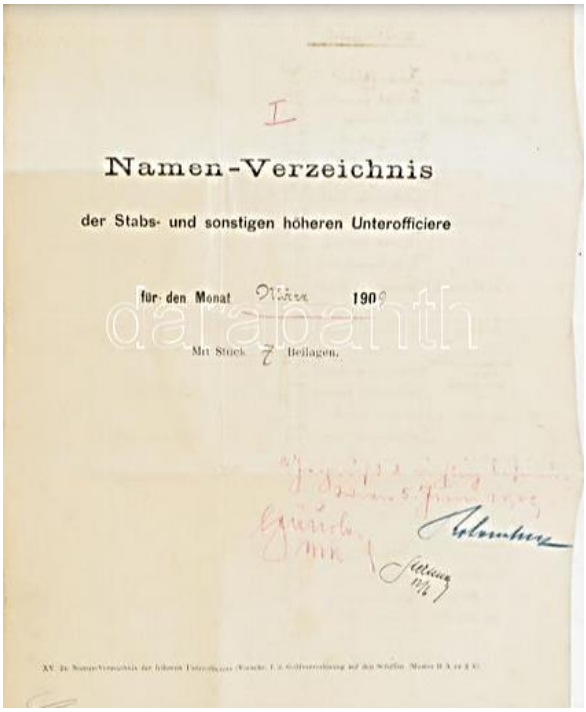
2334

[2333] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ARPAD.htm
[2334] http://www.bibl.u-szeged.hu/bibl/mil/ww1/technika/hajok/arpad.html

[2335]

Az SMS Árpád fedélzetére lépett tisztek névsora, a hajó kapitánya által aláírva és lepecsételve.
1909. március 31-én Polában aláírt négyoldalas irat. A következő tisztek szerepelnek, mint a hónap folyamán fedélzetre lépett: Pecsét: S. M. Schiff Árpád:
Korvettkapitány Eduard Körber (utóbb Fregattkapitány)
Korvettkapitány Camillo Teuschl (1907. november 1-jén sorhajókapitány 1917.01.30-ig.)
Sorhajóhadnagy Rudolf Vita (utóbb korvettkapitány)
Sorhajóhadnagy Rene Kunasz
Sorhajóhadnagy Maurus Fabro
Sorhajóhadnagy Josef Seiler (utóbb korvettkapitány)
Sorhajóhadnagy Karl Kuchnika
Fregatt hadnagy Max Lukas (utóbb sorhajóhadnagy)
Fregatt hadnagy Franz Dyrna (utóbb sorhajóhadnagy)
Fregatt hadnagy Karl Przibislawsky (utóbb sorhajóhadnagy)
Tengerész zászlós Guido Hoffmann (utóbb sorhajóhadnagy)
Tengerész zászlós Oskar Camus
Hajóorvos Dionysius Nowak
Fregatt orvos Dr. Eugen Worell[2336]

[2335] https://www.ebay.com/itm/296890998261
[2336] https://www.darabanth.com/en/major-auction/42/categories~Art-sculptures-paper-and-other-collectibles/MIlitary~17536/1913-Az-SMS-Arpad-osztrak-magyar-hadihajo-kimutatasa-a-fedelzetre-lepett-magas-rangu-tis~II3124463/



I

Namen-Verzeichnis

der Stabs- und sonstigen höheren Unterofficiere

für den Monat März 1909

Mit Stück 7 Beilagen.

Parancsnoka:
1904 Couarde Guido sorhajó-kapitány
1904.12.09-től Müller Frigyes sorhajókapitány[2337]
1906 báró Bazelli (Batheldi fregattkapitány) Viktor sorhajókapitány
1908-1909 Koerber (Eduard Körber) fregattkapitány

[2337] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-12-22 / 353. szám

SMS Babenberg 1902

SMS Babenberg sorhajó (erősített partvédő csatahajó[2338])

Testvérhajói: SMS Habsburg és SMS Árpád)

Vízkiszorítása: 8232 hosszú tonna (8364 metrikus tonna)
8823 hosszú tonna (8965 metrikus tonna) teljesen felszerelve

Hossza: 114,57 m (375 láb 10 hüvelyk)
113,11 m (371 láb 1 hüvelyk) a vízvonalon
Szélessége: 19,86 m (65 láb)
Merülése: 7,48 m (24 láb 6 hüvelyk)
A szabadoldal elől 5,8 m (19 láb) magas, hátul 5,5 m (18 láb 1 hüvelyk) magas
Metrikus magassága: 0,82 m (2,7 láb) és 1,02 (3,3 láb) között volt.

Meghajtása: 16 db Belleville vízcsöves kazán
2 db álló, négyhengeres háromszoros expanziós gőzgép (Maudsley Sons & Fiel London), üzemi nyomás 20 atm
2 db tengely
2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar (4,88 m átmérőjű)

Teljesítménye: 13 341 LE (9808 kW) (Máshol 16 000 LE /11 931 kW/)

Sebessége: 19,85 csomó, max. sebessége 22,2 csomó
1903.09.24-én a négy részbő álló tengeri átvételi próbák alatt, 19,67 csomós (36,2 km/h) átlagsebességet ért el.
A Habsburg legjobb átlagsebessége 19,62 csomó, míg az Árpád-é 19,65 csomó volt.[2339]

Hatótávolsága: 3600 tmf/12 csomó

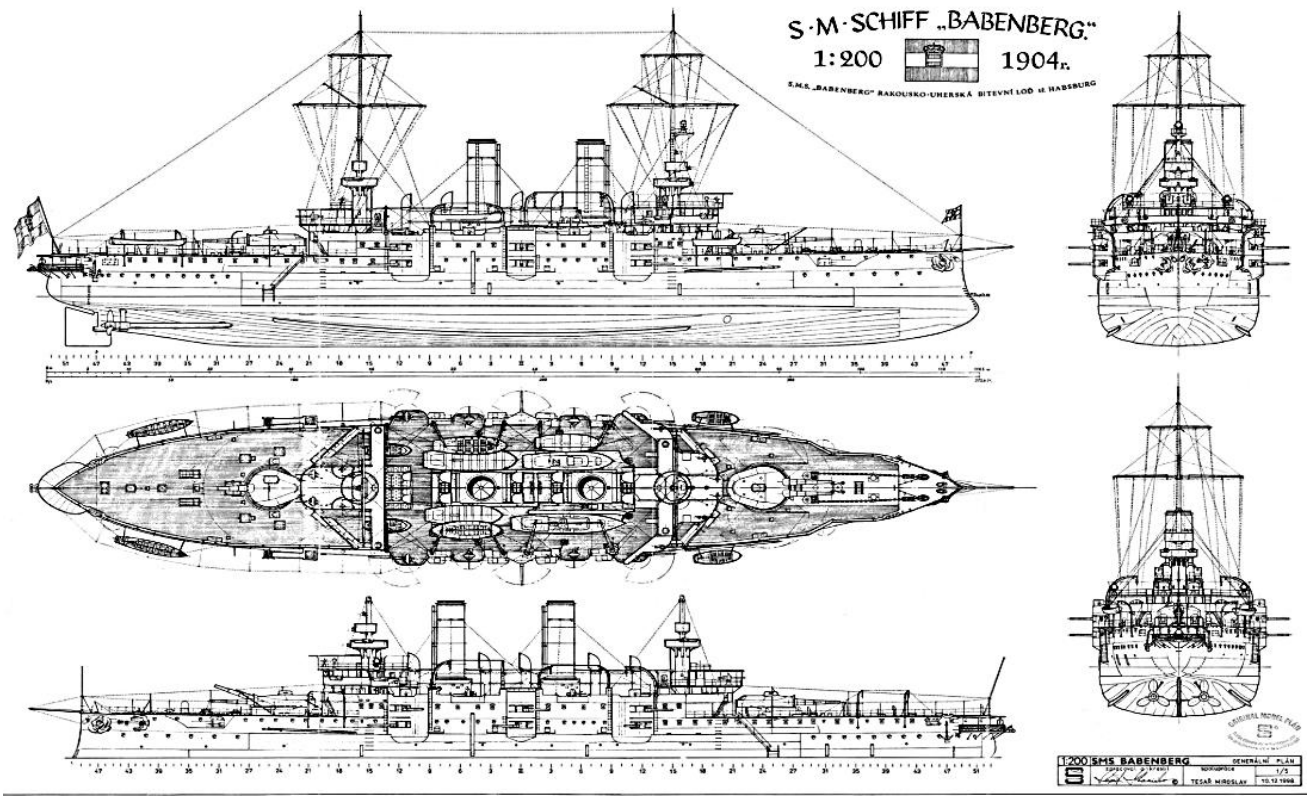
Üzemanyaga: 500 – 840 tonna szén

Személyzete: 32 tiszt és 618 tengerész

Páncélzata króm-nikkel-acél:
vízvonalon 180-220 mm (7,1–8,7 hüvelyk)
fedélzet 40-66 mm (1,6 hüvelyk)
felépítmény 150-200 mm (5,9 hüvelyk)
lövegtorony 210-280 mm 8,3–11,0 hüvelyk)
kazamata 135 mm
Kettős hajótest, hosszanti és keresztirányú azélvázzal, amire felszegecselték a páncélzatot kívül. A gerinctől a lövegfedélzetig vízzáró válaszfalak sora, összesen 174 rekesz. A hajó oldalára oldalirányú kilengéscsökkentőket szereltek fel.
A Babenberg-nek volt egy vízszintes főfedélzete, amelyet fával borítottak, míg a felső fedélzetet linóleummal vagy korticinnal borítottak. Máshol viszont azt írták, hogy a hajóból kihagyták a fa alkatrészeket.

[2338] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám
[2339] Die Zeit, September 1903-09-25

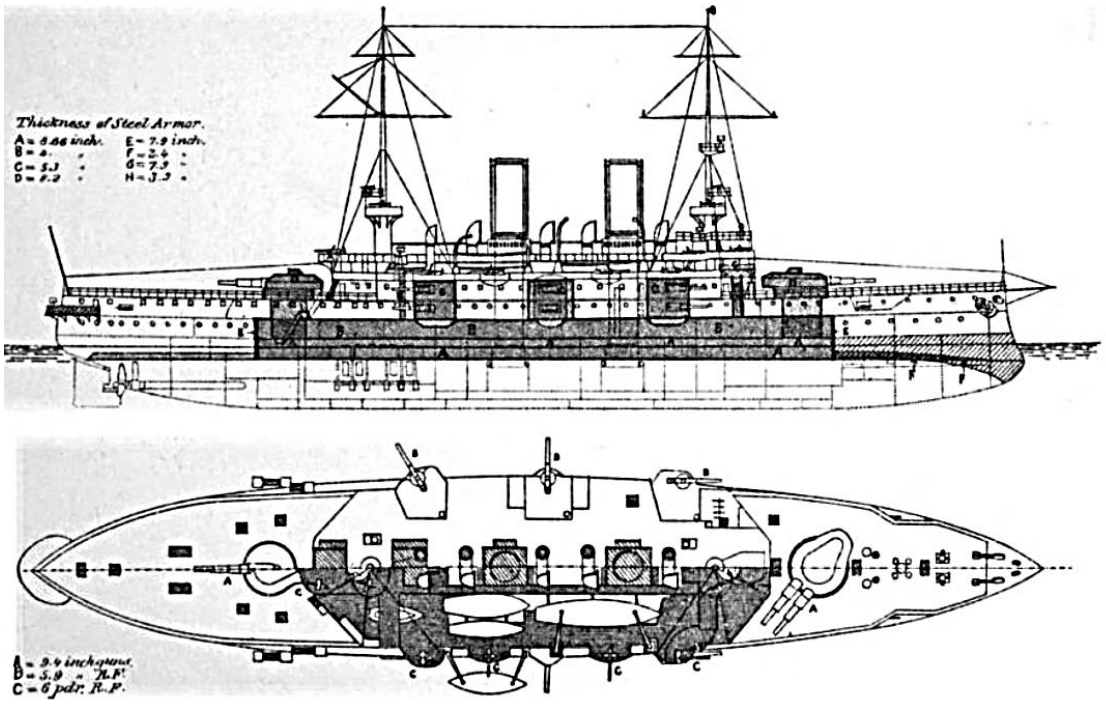
Fegyverzete:
3 db (1x2, 1x1) 24 cm-es (9,4 hüvelykes) L/40 Skoda ágyú[2340] (lőszerkészlet 240 db)
(Az ágyú kalibere 24 centiméter, a cső súlya 28.000 kilogramm, a lafettái pedig 147 és fél tonna. Az ágyú 215 kilogrammos acéllövedékét 45 kilogramm lőporral 16 kilométerre dobja.[2341])
12 db 15 cm (5,9 hüvelykes) L/40 Skoda ágyú (össz lőszerkészlet 2160 db) 8 lövés percenként.[2342]
(Ezeket 1906-ban Pólában kicserélték és lövegparancsnoki állásokat is kiépítettek.)
10 db 66 mm (7 cm – 2,6 hüvelyk) L/18 Skoda ágyú (össz lőszerkészlet 4000 db)
(Ezeket 1906-ban Pólában leszerelték)
12 db 3,7 cm Vickers gépágyú
(1905-ben a Vickers lövegeit 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L/44-es gyorstüzelő lövegek váltották fel.
4 db 8 mm-es Skoda géppuska
2 db 45 cm-es torpedó[2343]
20 db akna
(Az SMS Habsburg és az SMS Árpád német Krupp lövegeket kapott.)



Épült: San Marco hajógyár Trieszt[2344]
Építés kezdete: 1901.01.19.
Vízrebocsátása: 1902.10.04.
A keresztanya Marianne Goess grófné, Leopold Goess gróf, titkos tanácsos, Trieszt és a Tengermellék helytartójának hitvese volt.
Befejezve: 1904.04.15.
Hadrendbe állt: 1904.05.24.[2345]

[2340] https://www.youtube.com/watch?v=_fqbhANKjDw
[2341] Uj Idők, 10. évfolyam, 1904-09-25 / 39. szám / X. Y.: Pályaválasztás és egészség / Társadalmi ismeretterjesztő cikkek, genreképek, leírások
[2342] Pilsner Tagblatt, August 1902-08-04
[2343] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadóm Budapest, 1984
[2344] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-10-04 / 272. szám
[2345] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Babenberg

Ára: A hajótest, kazán stb. 12.950.000 korona, ágyuk 3.100.000 korona, lövőreszer 2.230.000 korona.[2346]



2347

1902.
1902.08.04-i hír: Az első Skoda 24 c,-es löveg 1902.07.28-án fog megérkezni Polába. Az ágyú öntött acél. Súlya 28 800 kg. A lőtérre egy 40 tonnás pontonnal vitték a Monte Cane-i lőtérre, ahol a lőgyakorlatokat elvégzik rajta. Ha beválik, akkor az ilyen méretű lövegek terén teljesen függetlenné válhatunk a külföldtől. [2348] Sajnos, a lövegekkel még 1903 végén is problémák voltak, ami alaposan késleltette a hajó hadrendbe állását.

1902.10.04-i hír: Holnap, szombaton -valójában 1902.10.04-én a király névnapján-, bocsátják vízre Triesztben az ottani San Marco hajógyárban a haditengerészetünk részére épített Babenberg nevű új páncélos hadihajót, mely testvérhajója az Árpád és a Habsburg nevű páncélosoknak. Az új hadihajó vízrebocsátása nagy ünnepélyességgel fog végbemenni. Báró Spaun tengernagy meghívására a magyar országgyűlés tagjai közül is sokan lerándultak Triesztbe, ahová gróf Apponyi Albertet is várták, de a képviselőház elnöke akadályoztatása miatt nem mehetett le az ünnepre. A képviselők közül az ünnepélyen részt vesznek: Konkoly Thege Miklós, Várady Károly, Kende Péter, Halász Zsigmond, Pattyánszky Elek, Kammerer Ernő, Osztroniczky Miklós, Lator Sándor, Bolgár Ferenc, Werner Gyula, Kubinyi Géza, Kiss Emil, Tormay Károly, Domahidy Elemér, Molecz Dániel, Rónay János, Rónay Ernő, Ragályi Béla, Fülöpp Béla és Erenits Pál. Fiumét dr. Vio Ferenc podeszta fogja képviselni. A Babenberg minden mérete és kiállítása azonos az előbbi két páncélossal. A Babenberg épen úgy, mint az Árpád és a Habsburg páncélosok a hadihajó építészetnek legmodernebb és legnagyobb harcképességű alkotása. Nagy harcképességénél, nagyszabású védő- és támadó felszerelésénél fogva hadihajóink sorában az elsők között foglal helyet. Az új páncélosnak kiváló nagy értéke, hadi szempontból, abban áll, hogy roppant nagy az ellentálló képessége, így a hajó, teljesen biztosítva van az elsüllyedéstől, amennyiben több vízmentesen elzárható része van és tíz hatalmas gőzszivattyúja, mikkel az egyes hajórési székből bámulatos gyorsasággal lehet az esetleg betóduló vizet kiszivattyúzni. A hajó váza apró, egymástól elkülönített kamarák sorozatából áll és ha a hajón akár összeütközés vagy lövés következtében rés támad, úgy a víz csak egy helyre hatolhat be, honnan aztán hatalmas szivattyúk

[2346] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám
[2347] https://virtualdockyard.co.uk/0-PLANS-PAGES/SMS%20BABENBERG.html
[2348] Pilsner Tagblatt, August 1902-08-04

segélyével a vizet csakhamar ki lehet szivattyúzni. A Babenberg ezenkívül még hat nagy gőzszivattyúval van fölszerelve, amely tűzoltási célokra szolgál. A hajó 107.60 méter hosszú, 19.80 méter széles és tonnatartalma 8340 tonna. Két egymástól teljesen külön működő és kezelhető gőzgépe 11.900 lóerejű. A többi különféle segédgépek, amelyek az ágyuk mozgatására, a kormányzás, világítás céljaira szolgálnak, összesen szintén több ezer lóerőt fejtenek ki. A gépek nagyságáról fogalmat nyújt azok súlya, amely nem kevesebb, mint 1090 tonna. A hajón oly nagy szénraktár van, hogy abban 800 tonna kőszén helyezhető el, amely mennyiséggel a hajó 3600 mértföldnyi utat, óránként 12 m mértföldnyi középsebességgel tehet meg. A hajó hadi felszerelése a következő: a fedélzeten három 24 cm-es átmérőjű gyorstüzelőágyú lesz, amelyeket erős páncéltornyokban fognak elhelyezni. Azon-n kívül lesz még tizenkét 15 cm.-es átmérőjű gyorstüzelő, két 7 cm.-es acél-bronz ágyú és 22 kisebbfajta ágyú és ezek között 12 golyószóró ágyú. A hajó világításáról is bőségesen gondoskodtak. A hajó belsejét 500 különféle nagyságú villamos lámpa fogja megvilágítani, míg a külső részén hét, egyenként 2.500 gyertyafényű nagy ívlámpa fogja szórni világát. Fölemlítésre érdemes az a körülmény is, hogy a hajó építésénél felhasznált vas és acél, valamint egyéb anyagok jó része Magyarországból került ki.[2349]

A tiszti kabinok nagyon kicsik, de kényelmesen vannak berendezve. A fedélzet alatti hajótér szűk és nyomasztó lehet a látogatók számára. Itt minden csupasz fém.[2350]

1903.
1903.09.01-én Végrehajtott első próbaútját és a főgépek kipróbálása alkalmából áthajózott Polába.

1903.09.05-i hír: „Triesztből jelentik lapunknak, hogy a haditengerészetünk részére az ottani San Marco hajógyárban készített «Babenberg» nevű új toronyhajó tegnap indult el első útjára Pólába, ahol az új páncélost felszerelni fogják. Ez utazás alatt a hajó próbaútját is megtartják, mely célból külön bizottságot küldtek ki. A hajót ez útjában Danelutti tengerészkapitány és Baselli korvetkapitány vezénylik. A «Babenberg»-et, amely az «Árpád» és a «Habsburg» hadihajók mintájára készült a legmodernebbül szerelik föl."[2351]

1903.09.22-i hír: „Pólából táviratozzák nekünk, hogy a «Babenberg» hadihajó, amelyet a trieszti Stabilimento Technico épített, ma tette meg próbaútját. Az új hadihajó 22,2 csomó gyorsaságot ért el, holott a szerződés szerint 19 csomónak kell lennie a gyorsaságnak, tehát gyorsasága fokozott."[2352] **A cikk a hajó gyártási helyét tévesen adta meg.** A hajó a szintén trieszti San Marco hajógyárban készült.
1903.09.25-i hír: A Babenberg tegnap tartotta első próbabemenetét. Ez alkalommal óránként 19.67 csomó középgyorsaságot fejtett ki, e szerint még valamivel többet, mint a két testvérhajó, a Habsburg és Árpád, amelyek 19.62, illetőleg 19.65 középgyorsaságot értek el.[2353]
A hajó ha teljes sebességgel úszik és leállnak a hirtelen a hajtóművei, akkor még 20 percig úszik és csak utána áll meg. A próbaút után a 38 geológus Nemzetközi Földtani Kongresszus résztvevőit vitte egy tengeri kirándulásra.[2354]

1903.12.02-i hír:" Hajóhadunk egyik leghatalmasabb csatahajójának, a múlt évben vízrebocsátott Babenberg-nek felfegyverzése már a befejezéshez közeledik. A haditengerészet tüzérségi bizottsága Scoda Pilsen melletti gyártelepén a héten veszi át a csatahajó nehéz ágyúit és páncéltornyát. A torony 240 milliméter vastag nikol (nikkel)-króm-acélból készült s 230 tonna nehéz. A toronyban szorosan egymás mellett két ágyúóriás van elhelyezve. Az ágyuk űrmérete 24 centiméter, csövének hossza 106 méter. A cső súlya 28.000 kilogramm, a lafettáé pedig 1475 tonna. Az ágyú egyszeri megtöltéséhez 45 kilogramm puskapor szükséges, ez az aránylag kevés puskapor a 215 kilogramm nehéz acéllövedéket 760 méter kezdődő sebességgel 16 kilométernyire röpíti. A lövedék a cső nyílása mellett átfúr egy 68 centiméter vastag kemény vaslemezt, sőt még nagyobb távolságra is keresztül megy egy 40 centiméter

[2349] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-10-04 / 272. szám
[2350] Arbeiter-Zeitung, April 1904-04-10
[2351] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-09-05 / 209. szám
[2352] Pesti Napló, 54. évfolyam, 1903-09-22 / 259. szám
[2353] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-09-25 / 263. szám
[2354] Reichspost, Oktober 1903-10-03

vastag króm-nikol-acél lemezen. Az ágyúnak — eltérően a többi nehéz ágyútól — egységes töltése van, azaz a puskapor, a lövedék és a gyutacs egy fémhüvelyben van egyesítve. Ezért az ágyú gyorsan kezelhető, úgy hogy szükség esetén percenként 3—4 célzott lövést lehet vele tenni. A gyorstüzeléshez persze csak a legszükségesebb esetekben szabad nyúlni, mert a nagy űrméretű ágyuk csövei a nagymennyiségű puskapor feszítőereje és az acéllövedékek súrlódása következtében gyorsan elhasználódnak. A Babenberg csatahajó most átvett ágyúi például előzetes számítás szerint mindössze csak háromszáz lövést fognak kiállani, azután a cső hasznavehetetlenné válik. Ha a tüzérségi bizottság az ágyukat és a páncéltornyot megfelelőnek találja, úgy azokat azonnal elszállítják. A torony és az ágyuk felállításával az új csatahajó fölfegyverzésének legfontosabb részét fejezik be, úgy hogy a hajót már legközelebb használhatják. A Babenberg fölfegyverzésének befejezésével teljesen elkészült hadiflottánk első nagy hajó-osztálya, amelynek építését 1897-ben kezdték meg. A hajóosztály három hajóból áll, úgymint a Habsburg-ból, az Á Árpád-ból és az első osztrák dinasztiáról elnevezett Babenberg-ből. A három csatahajó mindegyike 8300 tonnás, gépeik 11.900 lóerejűek s fegyverzetük három nehéz, tizenkét közepes, tizenkét könnyű és tizenhat kis kaliberű ágyúból áll."[2355]

1903.12.22-i cikk: „A Babenberg csatahajó tornyát és két huszonnégy centiméteres ágyúját a minap kellett volna átvennie egy tengerésztüzérségi bizottságnak a Scoda Pilzen melletti gyárában. A bizottság a Pilzen melletti lövőtéren vizsgálta meg az átveendő tárgyakat. A tornyot és az egyik ágyút — amelyek a próbalövéseket kiállották — átvette, a másik huszonnégy centiméteres nehéz ágyú csövének furatában azonban a lövések következtében sérülések mutatkoztak s azért a bizottság az ágyút visszautasította. A Babenberg csatahajó fölfegyverzése ezáltal természetesen késedelmet szenved. Ez a körülmény gondolkozóba ejthetné a közös hadügyminisztériumot s végre valahára beláthatná, hogy nem egészséges dolog, ha egy állam, egy nagyhatalom egy magáncég kénye-kedvére van utalva. Ha a monarkia területén még egy ágyúgyár volna, amely képes nagy űrméretű ágyúkat készíteni, úgy a csehországi Scodagyár bizonyára jobban igyekeznék a megrendelésnek megfelelni s nem állna a bizottság elé oly ágyukkal, a melyek már az első lövések után hasznavehetetlenekké válnak. A csőfuratban keletkezett sérülések vagy az anyag hibája vagy pedig az öntés vagy fúrás, edzés felületessége, tehát mindenesetre a gyár hanyagsága miatt keletkeztek. A cseh Scoda-cég milliókat keres az államtól, azért gondosabban is megfelelhetne kötelességének."[2356]
1903-ban már tervezték az SMS Babenberg besorolását a téli hajórajba, de felfegyverzése a fenti cikk fényében, lassan haladhatott.[2357]

1904.
1904-ben még fizették a Babenberg építési költségeit. (Hajóépítés és gépek összesen 12 905 000 korona, ágyúk és fegyverekre 3 100 000 korona, lőszerre 2 230 000 korona.) [2358] A lőszerek költségét még 1907-ben is fizették.[2359]

1904.05.24-én felszerelték, és először szolgálatba állították. A Gyakorló Hajóraj kötelékébe került beosztásra.[2360]

1904.06.18-án már Hermann Pleskott sorhajókapitány a parancsnoksága alatt, előkészítő gyakorlatra ment a Fasana csatornába.[2361]

1904.06.25-i hír: „Dalmáciában.) Három hadihajónk, az „Árpád", „Habsburg" és „Babenberg"— mint Raguza-ból értesülünk — egy kisebb hajóhadosztály élén néhány nap óta a kikötőben horgonyoz. A hajóhad ott állomásozásának állítólag az az oka, hogy Raguza és Spalato közt tengeri szárazföldi (kombinált hadgyakorlatot készítsen elő. E feltevéssel megerősíteni látjuk azt a körülményt, hogy

[2355] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-12-02 / 331. szám
[2356] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-12-22 / 351. szám
[2357] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám
[2358] Budapesti Közlöny, 38. évfolyam, 1904-03-01 / 49. szám
[2359] Budapesti Közlöny, 41. évfolyam, 1907-01-16 / 13. szám
[2360] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-18 / 138. szám
[2361] Sport und Salon, Januar-Juni 1904-06-18

Horsetzky tábornagy, Dalmácia katonai parancsnoka, beható tárgyalást folytatott Ripper ellentengernaggyal, a hajóhad parancsnokával."[2362]

1904.08.17-i hír:" Triesztből jelentik: A császári és királyi nyári hajóhad, mely Ripper Gyula ellentengernagy vezénylete alatt áll, szerdán reggel vet horgonyt Trieszt előtt. A hajóhad a Habsburg nevű csatahajóból mint a parancsnok zászlóshajójából, az Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest csatahajókból, a Zenta cirkálóból, a Meteor, Satellit és Komet nevű torpedóhajókból és 12 torpedónaszádból áll. A hajóhad valószínűleg három-négy napig horgonyoz itt. Ő felsége születésnapja alkalmából 17-én este nagy hajókivilágítás lesz. Hír szerint a hajóhad ittidőzése alkalmából adják át ünnepiesen Goess Marian grófnő pompás ezüst asztaldíszét, melyet hajófelavatási ajándékképpen ad a Babenberg parancsnokságának."[2363]

1904.08.31-i hír: „Fiuméből táviratozzék. Ma este Pólából folytonos gyakorlatozás közben közös haditengerészetünknek három hadosztályból álló nyári flottája Ripper ellentengernagy parancsnoklásával ideérkezett. A Habsburg vezérhajón kívül itt vannak az Árpád, Babenberg, Budapest, Wien, Monarch és Kaiser Franz Josef nagy csatahajók, négy torpedóromboló, két óceánjáró és kilenc elsőosztályú torpedónaszád. A flotta a miniszter új rendeletéből kifolyólag ezúttal is három-négy napig marad itt, hogy a most felveendő zsoldból a személyzet itt költekezzék."[2364]

1904.09.03-án véget ért egy tengeri hadgyakorlat és a hajók visszatértek Fiumába. „Az ideérkezett hajóraj három hajóosztályból áll. Az első hajóosztályba három 8300 tonnás csatahajó: a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg» tartozik. Parancsnokuk Ripper Gyula ellentengernagy. A «Habsburg» tornyoshajó, melynek Ziegler Lucián sorhajókapitány a parancsnoka és amely egyúttal a vezérlő hajó, 1901-ben a trieszti Stabilimento tecnicoban épült. Hossza 108 és szélessége 20 méter. Páncélőre 22 cm.-es és Krupp-féle toronyágyúból, tizenkét 15 cm.-es és huszonnégy 7 cm.-es Skoda gyorstüzelőágyúból és hat 7 mm.-es maximágyúból áll. Személyzete 718 főnyi. Az «Árpád» és «Babenberg» ugyanilyen méretűek. Az előbbinek Couarde Guidó sorhajókapitány a parancsnoka. Személyzete 647 főből áll. A «Babenberg»-en 645 főnyi személyzet van. A második hajóosztályt Beck Gyula ellentengernagy vezetésével a «Monarch», «Wien» és «Budapest» tornyos csatahajók alkotják és teljesen modern építmények, melyekről Európa szakemberei nagy elismeréssel nyilatkoztak. A «Monarch», melynek Schukles Lázár sorhajókapitány a parancsnoka, 1895-ben Triesztben épült. Hossza 93 és szélessége 17 méter. Tüzérségi felszerelése: négy 24 cm.-es Krupp-ágyú, hat 15 cm.-es gyorstüzelő, két kisebb gyorstüzelőágyú és tizenhat 37 mm.-es Skoda-ágyú. A «Wien», parancsnoka Sobieczky Adolf fregattakapitány és a «Budapest» — Preradovics Dusán fregattakapitány a parancsnoka — ikerhajói a «Monarch»-nak és úgy a mértékben, mint a felszerelésben teljesen megegyeznek vele. A «Wien»-t 1895-ben, míg a Budapest-et 1896-ban a millennium évében Pólában bocsátották vízre. Az előbbin 389, az utóbbin pedig 438 főből álló személyzet van. A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottilája tartozik, Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flottila hajói: a «Satellit», «Meteor», «Komet« és a «Zenta». Ez utóbbi a kisebb torpedócirkálók csoportjába tartozik. Tonnatartalma 2300. 1897-ben a pólai arzenálban épült. Hossza 92, szélessége 12 méter. Van rajta nyolc 12 cm.-es Skoda gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete 283 ember. — A másik három torpedóütő hajó. Közülök a «Satellit» a legújabb. 1892-ben a schichaui gyárban épült. Hossza 67, szélessége 8,1 méter. Tonnatartalma 540. Gépezete olyan, hogy óránként 23 tengeri mértföldet képes megtenni. Parancsnoka Cattarinich korvettakapitány. 79 főnyi személyzet van rajta. A «Komet» (parancsnoka Luis Lino korvettakapitány) és a «Meteor» (parancsnoka Sanchez de la Cerda Antal korvettakapitány.) Németországban épültek, 1688- ban, illetve 1887-ben. Az előbbi 59 m. hosszú és 6.8 m. széles. Tonnatartalma 360. Sebessége 21 mértföld óránként. Személyzete 55 emberből áll. A «Meteor» 57 méter hosszú, 6.8 m. széles, 350 tonnás és szintén 21 mértföldnyi sebességgel halad. 59 ember van rajta. A torpedónaszádok közül csak a «Kigyó» és a «Python» vihart járó (Hochseebote) naszádok modernek, (1899-ben épültek Angliában). Sebességük 26 tengeri mértföld, tehát a leggyorsabban járók az itt horgonyzó valamennyi hadihajók közül. Van rajtuk két-két 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú. Személyzetük minimális: 18—18 ember van egyegy hajón. A többi elsőosztályú

[2362] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-06-25 / 175. szám
[2363] Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-08-17 / 197. szám
[2364] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-08-31 / 240. szám

torpedónaszádok, mint a «Flamingo», «Gaukler», «Harpie», «Ibis«, «Kranich», «Marabu», «Reiher», «Sekraetuer» és a «Weihe» 78 tonnások és 19 tengeri mértföldnyi sebességgel haladnak. S két-két könnyű ágyúval vannak fölszerelve. Hosszúságuk 39 méter, szélességük 4 és fél méter. A legújabb közöttük a «Flamingo» és a «Marabu», amelyeket 1890-ben bocsátottak vízre. A többiek 1888—89. évek közt épültek. Itt van még a «Kaiser Franz József I.» torpedócirkáló tornyos hajó is, amely csak nemrég tért vissza haditengerészeti akadémiánk növendékeivel, akik a szünidei gyakorlati tanulmányúton voltak. A hajó parancsnoka Kohn báró sorhajókapitány. Ez a csatahajónk 1889-ben épült Triesztben, 4000 tonnás, hossza 98, szélessége 15 méter. Van rajta két 11 cmr.-es és hat 15 cmr.-es Krupp-ágyú, két könnyű ágyú és húsz gyorstüzelő. Személyzete majd 400 főből áll.„[2365]

1904.09.18-i hír: „Bécsből jelentik, hogy a király Stemuszova-Petruski Miczizláv lovag ellentengernagyot nevezte ki a téli hajóraj parancsnokává. A téli hajóraj hír szerint a Habsburg, Árpád, Babenberg, Zenta, Satellit és Franz Josef hajókból fog áltani. Később e hajókhoz még a Mária Theresia csatahajó is járul.”[2366]

Fiumából jelentik, hogy a Habsburg, Árpád, Babenberg, FranzJosef és Mária Terézia csatahajókból, a Zenta és Szatellit torpedóhajókból álló hajóraj holnap 1904.10.22-én odaérkezik. A hajóraj 24-ikéig marad Fiumában.[2367]

[2368]

1904.11.25-i hír: „útja. Gróf Montecuccoli Rudolf tengernagy, haditengerészetünk parancsnoka Dalmáciában bevégzett szemleútjáról tegnap a «Pelican» hadiyachton Pólába érkezett, hogy az ottani hadikikötőt megvizsgálja. A hajóhad a «Habsburg» vezérhajóból, az «Árpád», «Babenberg», «Mária Terézia», «Franz Joseph I.», a «Zenta» és a «Satelli» csatahajókból áll. A flotta parancsnoka Siemuszova-Pietruszki Miciszláv ellentengernagy.”[2369]

[2365] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám
[2366] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-09-18 / 224. szám
[2367] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-10-21 / 291. szám
[2368] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Babenberg
[2369] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-11-25 / 967. szám

1904.12.01-i hír:" Fiuméból táviratozzék. A téli hajóraj ma Arza (Arsa)-ból ideérkezett. A hajóraj a Habsburg, Babenberg, Zenta, Szigetvár (cirkálók) és Szatellit (Satellit torpedóhajó) csatahajókból áll."[2370] (Arsa = Istria, guarneroi öböl.)

1904.12.10-i hír szerint a téli hajóraj, a Habsburg zászlóshajó vezetésével a Fasana csatornában van. Itt van még a Babenberg, az Árpád, a Zenta, az Aspern, a Szigetvár és Satellit. A hajóraj bevetésre kész, mert Törökországban monarchiabéli állampolgárokat ért incidens török tisztségviselők részéről, és a török fél nem tett eddig eleget a Monarchia jóvátételi követelésének.[2371]

1905.
1905.02.01-én a hajórajjal együtt kifutott Polából Levante felé. A hajóraj tagja még az SMS Habsburg és az SMS Árpád és a kísérőhajó.
1905.02.05-16-án Pireusz-ban voltak.[2372]
1905.02.18-19-ben Vólosz következett.[2373]
1905.02.20-03.08-án Szalonikiben voltak.
1905.03.10-16-án a Mudrosz-öbölben vetettek horgonyt.
1905.03.17-19-én Mütiliné-ben kötöttek ki.
1905.03.20-04.06-án Szmirna-ban (Izmír) jártak.
1905.04.06-09 között Cesme (Izmír közelében van) következett.[2374]
Itt volt az SMS Habsburg és az SMS Árpád is, míg az SMS Szigetvár Skala Nova-ban volt.
1905.04.09-10-én Návplio-ban (Peloponnészoszi félsziget Argoliszi öblében) voltak.
1905.04.11-17-én Kefalonia (székhelye Argosztoli) következett.
1905.04.18-20 között Durres-ben (albán kikötő) voltak.
1905.04.21-én Lunga Grossa volt a megállóhelyük.
1905.04.22-én futottak be Polába.

1905.05.27-én Montecuccoli flottaparancsnok felszállt a Badenberg-re Triesztben, ahová a Habsburgon érkezett, és a Babenberg-en Polába hajózott.[2375]

1905.06.14-1905.09.15 között a Nyári Hajóraj tagja volt.[2376]

1905.07.01-én testvérhajóival együtt Fiumében volt.[2377]

„A téli gyakorló hajórajt, mint Pólából jelentik (1905.09.24-én), már összeállították; a hajóraj a napokban megkezdi gyakorlatait az Adria északi részén. A gyakorló hajóraj parancsnokává Pietruszki B. Miciszláv ellentengernagyot, a tengerészeti törzskar főnökévé pedig Racsics Antal fregattakapitányt nevezték ki. A téli gyakorló hajóraj a Habsburg, az Árpád és a Babenberg csatahajókból, a St. Georg, a Mária Terézia vértes cirkálókból, a Szigetvár torpedó cirkálóból, a Satellit torpedó hajóból, a Huszár torpedó zúzóból, a Kaiman síktengert járó torpedó naszádból és a Harpie, Gaukler és a Reicher (Raiman) torpedó naszádokból áll."[2378]

1905.11.01-én a Téli hajórajban az SMS Habsburgot az SMS Archduke Karl csatahajó váltotta fel. A többi egység nem változott. A kötelék a Fasana csatornában állomásozik az Adria déli vizein. [2379]

[2370] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-12-01 / 332. szám
[2371] Linzer Tages-Post, Dezember 1904-12-10
[2372] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-04-09 / 86. szám
[2373] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-02-20 / 52. szám
[2374] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-04-08 / 99. szám
[2375] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1905-05-27
[2376] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-06-18 / 143. szám
[2377] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám
[2378] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-09-24 / 264. szám
[2379] Pester Lloyd, Jahrgang 52, nr. 1905-11-01 / 271. szám

1905.11.21-én Lucich Károly sorhajóhadnagy a Babenberg-re lett beosztva. Előtte, rövid ideig az SMS Budapest parancsnoka volt.[2380]

1906.
1906.03.10-én a Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a St. Georg és a Szigetvár cirkálókból, valamint a Huszár rombolóból álló kötelék kifutott egy levantei cirkálásra Pólából.
1906.03.11-14-én Teodo-ban voltak.
1906.03.15-18-án Korfu következett.
1906.03.21-4.11-ig Alexandrában voltak. Itt az SMS Badenberg egyik csónakja a hadihajók evezős versenyén első helyezést ért el. A hajók nagytávolságú rádiókapcsolat létesítésével kísérleteztek.
1906.04.12-14-ig Haifa következett.
1906.04.14-24-ig Bejrútban voltak.
1906.04.25-28-ig Rodosz szigete következett.
1906.04.29-05.02-ig Szírosz-ban voltak.
1906.05.03-07 között a Suda-öbölben jártak.
1906.05.09-11 között Valona következett. (Albánia)
1906.05.11-13 között a Cattarói-öbölben (Teodo) voltak, majd tovább hajóztak Pólába.

1906.08.17-i hír: „Fiuméból jelentik : Ma délután ideérkezett a magyar-osztrák hajóraj. A flottában a következő csatahajók vannak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI., ezenkívül a torpedóflotta vezetőhajói: Szigetvár, Zenta és Aspern; alájuk sorakoznak a Trabant, Komet, Huszár, és Kaiman óceánjáró torpedók és még kilenc elsőosztályú torpedó-naszád."[2381]

1906.09.12-én Dalmáciában, kombinált, tengeri és szárazföldi hadgyakorlat kezdődött. „Összesen huszonegyezer ember vesz részt a dalmáciai hadgyakorlatban, akik közül tizenegyezer a harminckét egységből való tengeri erőre jut. A szárazföldi csapatokból résztvesz benne a zárai 2. andwelli-gyalogezred, egy svadron dalmát lovaslövész, a 22. közös gyalogezred, valamint a 36., 42., 43., 71., 72. és 91. ezred diszlokált zászlóaljai. Résztvesz a gyakorlaton a cattaroi vártüzérezred két zászlóalja, a zárai katonai parancsnokság két hegyi dandára és két század utász. Ezek lesznek a támadók, akiket hajókon fognak az összeütközés helyére szállítani. A védősereg a mosztári katonai kerület csaknem valamennyi csapata lesz. A tengeri erő két csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt- Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös. A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van."[2382]

1906-ban Pólában átfegyverezték és felújították a hajtóműveit is.

1906.11.23-án Triesztbe érkezett az Erzherzog Karl, Árpád, Badenberg, Szigetvár és kíséretük.[2383]

1907.
1907.01.10-én kifutott Polából egy hadgyakorlatra az Erzherzog Karl társaságában. Február elején csatlakozik hozzájuk az Erzherzog Friedrich, St. Georg, a Zenta és kisebb hadihójók.[2384]

1907.03.04-én kifutott Teodó-ból és csatlakozott a levantei vizekre induló hajórajhoz. Ezen az úton testvérhajói nem voltak jelen. A hajóhadosztály az Erzherzog Karl (zászlóshajó), Erzherzog Friedrich és Babenberg tornyos csatahajókból állt. Parancsnok Ziegler Lucian ellentengernagy. [2385]

[2380] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-11-21 / 1323
[2381] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám
[2382] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[2383] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1906-11-24
[2384] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1907-01-10
[2385] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-01-23 / 20. szám

A levantei utak célja, hogy a legénység folyamatosan edzésbe legyen. A másik célja a tengerentúli kereskedelem előmozdítása. Itt azt a modern elvet követik, hogy a hadihajó zászlójának meg kell előznie a kereskedelmi hajó lobogóját. Így könnyebb eladni a jó és olcsó árucikkeket. A Monarchia zászlaja világos nyelven közli az idegen néppel, hogy az egyszerű kereskedő mögött olyan hatalom áll, amely nem tűrné el, hogy érdekei sérüljenek.
1907.03.05-08-ig Zákinthosz-ban volt. (Zante)[2386]
1907.03.09-12 között Szírosz következett. (Kükládok szigetcsoport)
1907.03.13-16 között Lemnosz-on volt.
Távirati jelentés szerint a Badenberg hadihajó március 13-án három napi tartózkodásra Lemnos-ba érkezett. A hajón minden rendben van.[2387]
1907.03.16-18 között Mütiléné következett.
1907.03.18-04.02 között Szmirna-ban horgonyzott.[2388]
1907.04.03-04-én Rodosz-on volt.
1907.04.06-11-ig Bejrút-ban volt.[2389]
1907.04.12-18 között Jaffa következett.
Ennek az útnak az egyik legjobb emléke az volt, hogy tisztek és sorkatonák több napig tartózkodtak Jeruzsálemben. A von Ziegler ellentengernagy vezette legénységből körülbelül 160 ember lépett be április 14-én, vasárnap, a Szent Sír bazilikába és szentáldozást végzett.[2390]
1907.04.21-23 között Vólosz-ban volt.
1907.04.24-26 között Szírosz-ban horgonyzott. (Kükládok szigetcsoport)
(Téves újságcikk szerint, ekkor 2 napig Szíriában volt.)[2391]
1907.04.26-27-én Milosz-ban volt. (Kükládok szigetcsoport)
1907.28-30 között Pátra (Patrasz) következett. (Nyugat-Görögország)
„Távirati jelentés szerint a **Károly főherczeg, Frigyes főherczeg** és **Babenberg** hadihajók e hó 28-án két napi tartózkodásra Patrasba érkeztek. A hajókon minden rendben van. A Károly főherczeg, Frigyes főherczeg, Babenberg, **Uhlan** és **Streiter** hadihajókra szóló levelek Theodo felé irányítandók."[2392]
A hajóraj parancsnoka Ziegler ellentengernagy.[2393]
1907.05.02-án befutott a Cattaró-i öböl Teodó kikötőjébe.[2394]

1907 májusától „a tartalék hajóraj, amelynek Hans ellentengernagy a parancsnoka, a „Babenberg", „Budapest", „Monarch" és „Wien" hadihajókból, a „VI. Károly" páncélos-cirkálóból és a „Trabant" torpedóból áll."[2395]
1907.05.08-i hír: „Pólából írják nekünk: E héten a magyar-osztrák haditengerészet hajóraja nagyobb harcszerű flottagyakorlatot végez Montecuccoli gróf tengernagy, a haditengerészet főparancsnoka tegnapelőtt vezérkarával Pólába érkezett, s onnét a Lakroma jatton a gyakorlatra megy. A flottagyakorlaton a Károly herceg, Frigyes herceg, Monark, Babenberg, Bécs és Budapest páncélos csatahajók, Szent György, Aspern, Károly császár, Zenta és Szigetvár páncélos cirkálók, Mágnes, Darabont, Villám, Streiter, Ulánus és Wildfang torpedóhajók, tizenkét torpedónaszád és két szállítóhajó — a Pelikán és Basilisk — vesznek részt. Ez a legnagyobb hajóraj lesz, amelyet ez ideig nálunk gyakorlatra összeállítottak."[2396]

1907.06.29-i hír: „A magyarosztrák haditengerészet nyári hajóraja június 35-én kezdte meg idei gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával. A nyári hajórajhoz beosztott hajókból két divíziót, egy cirkáló- és egy torpedóflottilát alakítottak. Az első divízió az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajókból, a második a Monarch, a Wien és a Budapest csatahajókból áll. A két divízió jelzőhajója a Zenta cirkáló. A cirkálóflottilla a St. Georg, Kaiser Karl

[2386] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-03-10 / 60. szám
[2387] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-03-15 / 64. szám
[2388] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-03-20 / 68. szám
[2389] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-04-09 / 85. szám
[2390] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1907-05-02
[2391] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-04-25 / 99. szám
[2392] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-04-30 / 103. szám
[2393] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-01 / 104. szám
[2394] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-31 / 129. szám
[2395] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-05-01 / 104. szám
[2396] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-08 / 109. szám

VI., Aspern és Szigetvár cirkálókból áll, a torpedóflottilla pedig hat torpedóhajóból, hat torpedónaszádból és hat második osztályú torpedónaszádból. A nyári gyakorlat szeptember 15-éig fog tartani s befejezése után a hajók egy részét kivonják a használatból."[2397]

1907.08.14-i hír: „Montecuccoli gróf tengerészeti főparancsnok törzskarával s a tengerészeti hadműveleti osztály főnökével a Lakroma jatton, a dalmát kikötők megvizsgálása után részt vesz a hadihajók jövő gyakorlatán. Később vezetésével az isztriai és dalmát partokon nagyobb partvédő gyakorlat lesz. E gyakorlaton a hadiflottán kívül a magyar-osztrák tengervidéken állomásozó gyalogezredek, tüzérezredek és két léghajós osztály vesz részt. A hadiflottából hat páncélos csatahajó, két páncélos cirkáló, három cirkáló, hat torpedóhajó és tizenkét torpedónaszád lesz ott, három osztályba osztva. Az első osztály Ziegler ellentengernagy vezetésével az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich, Babenberg és Zenta csatahajókból áll. A második osztály parancsnoka Kunsth sorhajókapitány, a Monarch, Wien és Budapest csatahajókkal. A harmadik osztály a cirkáló és torpedóflotta Pleskott ellentengernagy vezetésével, a Sankt Georg, Kaiser Karl VI., Kaiserin Elisabeth, Aspern, Pelikán és Szigetvár cirkálóból s két csoportban tizennyolc torpedóhajóból áll."[2398]

1907.09.18-i hír: „Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich, Babenberg, Sankt Georg, Aspern, Streiter, Scharfschütz, Wildfang hadihajóból és három torpedóhajóból téli hajórajt szerveztek. E hajóraj szeptember tizenötödikétől január elsejéig az Adriai tengeren gyakorlatozik."[2399]

1907.10.22-én írták, hogy a hó végén a téli hajóraj Fiumába megy pár napra.[2400]

1907.10.23-án egy publicisztika mutatja be a hajó békebeli idejének egy vélt, vagy valós jelenetét. „Esküvőnket sohasem felejtem el, amelyet akkor tartottunk meg, amikor a »hosszú szabadságra« eresztettek. A »Babenberg« csatahajó fedélzetén adott össze bennünket a hajó kapitánya, P. sorhajózászlós-tiszt, s az admirális maga mondta az első felköszöntőt. S ami a legnagyobb kitüntetés, két hajó zenekara ropogtatta a csárdást, amelyet a »Babenberg« hirtelen táncteremmé átalakított fedélzetén jártunk. Az esketési szertartás után salutot lőttek ! Gittát még az admirális úr is megforgatta, hát még a tisztek !"[2401]

1907.12.21-én Polában leszerelték és javítás végett dokkba küldték.

1907.12.28-i hír: „Fiumából jelentik : Az itteni haditengerészeti akadémiához érkezett jelentés szerint az osztrák-magyar téli hajóraj január hó első felében Fiumába látogat, diót több napot fog tölteni. A hajóraj, melyen Ziegler ellentengernagy parancsnokol, a Károly főherceg. Frigyes főherceg, Babenberg, Szentgyörgy, Aspern, Streiter, Scharfschütze és a Wildfang páncélosokból és tizenkét torpedó hajóból áll."[2402]

1908.
Ebben az évben rádióállomását a hajó közepére helyezték át.

1908.01.01-én állt hadrendbe a »Miksa Ferdinand – Erzherzog Ferdinand Max« királyi herczeg hadihajó. A hajó legénysége 730 fő. Minthogy haditengerészetünk évi újoncz kontingense csekély (össze-vissza 2800 ember), ennyi embert állítani az új hajóra csak azzal vált lehetségessé, hogy két másik hajót, a »Babenberg« csatahajót, meg az »Aspern« czirkálót az »első tartalék«-ba helyezték. Az első tartalékba tartozó hajók három nap alatt szolgálatba állítandók kell hogy legyenek ; békeidőben a hadihajók javarésze ilyen állapotban van.[2403]

[2397] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[2398] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-08-14 / 193. szám
[2399] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-09-18 / 222. szám
[2400] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-10-22 / 250. szám
[2401] Somogyi Ujsag, 14. évfolyam, 1907-10-23 / 43. szám
[2402] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-12-28 / 307. szám
[2403] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-12-06 / 289. szám

1908.01.16. „A magyar delegáció tagjai ma délelőtt megtekintették az arzenált és a dokkot, ahol a Babenberg hadihajót javítják.”[2404]

1908.02.28-i hír: ”A szolgálatban álló flotta többi hajója a Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és czirkáló, s a törpedó flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot.”[2405]

1908.05.30-án Polában volt.[2406]

1908.08.01-én Abbázia előtt horgonyzott a Nyári Flottakötelék tagjaként.[2407]

1909.
1909.05.29-én érkezett a Nyári Hajóraj Fiumába.[2408]
1909.06.01-én a második hadosztályban Habsburg admirális hajó Löffler Ferenc parancsnokságával 611 emberrel, a Babenberg Hausner Mátyás parancsnokságával 538 emberrel volt Fiumében.[2409]

A flotta új beosztással és megerősítéssel a dalmát vizekre ment, és itt fogja végezni gyakorlatait, amelyek 1909.07.30-án véget érnek. A befejező nyári gyakorlatokat végző flotta a torpedó flottilláin kívül két hadosztályból áll Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt Az első hadosztályba tartozik az «Erzherzog Karl» vezérlőhajó, az «Erzherzog Friedrich» és az «Erzherzog Ferdinand Max» csatahaj. A második hadosztályt Müller ellentengernagy parancsnoklása alatt a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg- hadihajók alkotják. A megerősített czirkálóflottilla élén a «Kaiser Karl VI.» zászlóshajó áll, míg a torpedó hajórajt a «Zenta» vezeti. Hozzá tartozik a Pandur, «Turul », «Magnet » és a «Korvet» gyorsjáratú torpedóhajó, továbbá a «Pelikan» torpedógőzös és a «Hydra... «Triton» és «Skorpion» nevű torpedónaszád. A dalmát vizek mentén folyó flottagyakorlatokat eső SO-án fújják le, mire a hajóraj Pólára tár vissza.[2410]

1909-ben a Tartalék Hajóraj kötelékébe került.

1910.
1910.02.23-án szolgálatba állították a haditengerészet parancsnoka számára.

1910.04.02-án hatalmas vihar volt Polában. A Learoma jacht egyik partra küldött csónakjának legénysége a viharban bajba került. Az egyik tengerész vízbe fulladt. A bajbajutott csónak segítségére a Badenberg egyik gőzcsónakját küldték ki.[2411]

„Triesztből jelentik, hogy holnap lesz a «Zrínyi» csatahajó vízrebocsátása, amely a alkalomból tegnap délután a «Habsburg», «Árpád» «Babenberg» hadihajók, valamint a «Velebit» és «Dinara» tengeri torpedónaszádok Pólából odaérkeztek.”[2412]

1910.05.15-én Polában volt.[2413]

Fiumából jelentik: A Hans Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt álló megerősített nyári hajóosztály pénteken, e hónap 15-én (1910.07.15) a fiumei kikötőbe érkezik be s hétfőig marad ott. A hajóosztálynak két hadosztálya van: az első hadosztályban vannak az Erzherzog Franz Ferdinánd, Erzherzog Ferdinánd Max és Erzherzog Friedrich csatahajók, a másodikban a Habsburg és Babenberg

[2404] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-01-17 / 15. szám
[2405] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám
[2406] Reichspost, Mai 1908-05-30
[2407] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-08-01 / 184. szám
[2408] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[2409] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-06-01 / 128. szám
[2410] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-07-14 / 165. szám
[2411] Linzer Tages-Post, April 1910-04-02
[2412] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-12 / 86. szám
[2413] Reichspost, Mai 1910-05-15

csatahajók, a Kaiserin Maria Theresia, Zenta, Szigetvár cirkálók s a Komét, Velebit, Dinara, Csikós és Réka torpedójáróművek. Az első osztály parancsnoka Hans ellentengernagy, aki egyúttal az egész hajóhad parancsnoka, a második osztályé Müller ellentengernagy, vezérkari főnökök, Begnini lovag sorhajókapitány és Raisp fregatt-kapitány. A hajóosztályhoz ezenkívül kilenc torpedónaszád és a Gáa torpedó-anyahajó tartozik, Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok, aki szabadságáról most tért vissza Bécsbe, a jövő hónapban, a hajóhadhoz megy s résztvesz gyakorlatain.[2414]

1910.07.18-án Seidensacher Károly volt a parancsnoka a Babenberg-nek.[2415]

„Polából vett értesülésünk szerint nyári hajó rajunk Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt most végzi harcászati gyakorlatait a 16-ik hadtest közreműködésével Cattaro közelében. A hajóraj első divíziója közvetlenül az ellentengernagy parancsnoksága alatt van és magában foglalja a „Ferenc Ferdinand főherceg", „Frigyes főherceg" és „Ferdinand Miksa főherceg" nevű hajókat. A második divízió parancsnoka Miller-Elblein ellentengernagy és áll a „Habsburg", „Árpád“ és „Babenberg" hadihajókból. A gyakorlatokon a hajórajjal együttműködik Hohen ellentengernagy parancsnoksága alatt a torpedó-flotilla is.”[2416]

A Tartalék Hajóraj kötelékébe tartozott ebben az évben.

1911.

1911.03.28-án tagja a német császár üdvözlésére Póla előtt felsorakozott köteléknek.[2417]

1911.05.30-i hír: A nyári felszerelt első nehézhajóosztály az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Babenberg, a második divízió az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich és az Erzherzog Ferdinand Max, a harmadik csoportot a cirkálók alkotják: Karl VI., St. Georg, Mária Terézia, Admiral Spaun, Zenta, Szigetvár, továbbá torpedóhajók és tengeralattjárók.[2418]

1911.06.24-én Karl Albrecht főherceg szállt fel a hajóra Triesztben az SMS Viribus Unitis dreadnought vízrebocsátásának ünnepsége alatt.[2419]

1911.07.20-i hír: „A Babenberg nevű 8500 tonnás tornyos csatahajót, amely eddig az első osztályba tartozott, az első tartalékba helyezik át és felső építményét át fogják alakítani, ahogy a Habsburg és Árpád nevű testvérhajóit már átalakították.”[2420]

1911.08.24-i hír: „Fiume, augusztus 23. Ferenc Ferdinánd trónörökös ma hajnali négy órakor az „Erzherzog Franz Ferdinand“ csatahajón Pólából odaérkezett. Útközben éjjeli gyakorlat volt. A csatahajó kíséretében vannak a következő hadihajók: „Radetzky“, „Babenberg“, „Erzherzog Friedrich Karl“, „Kaiser Karl VI.“ és „Admiral Spaun“, továbbá két óceánjáró és hat kis torpedó. A „Lacroma“ nevű hadijachton gróf Montecuccoi tengernagy tartózkodik. A hadiflotta a Mária Terézia-móló előtti kikötőn kívül vetett horgonyt. Reggeli nyolc órakor a Móló Rudolfo és a Riva Salvatore környékét elzárták, mert a csapatszállításra átalakított három Adria- és egy Austro- Americana-gőzös hajnalban szintén megérkeztek és a trónörökös megtekintette azokat. A „Carpathia“ kivándorlási gőzös a kikötő bejárata előtt állott meg, mert a hatósági intézkedésre a kivándorlási hajó csak a flotta és a csapatok elindulása után jöhet a kikötőbe. A révhivatal a „Klotild“-vontatót és az „Előre“ mentő-yachtot a tengerészeti hatóság rendelkezésére bocsátotta, melyek különleges szolgálatokat teljesítenek. Délelőtt háromnegyed tíz órakor Ferenc Ferdinánd trónörökös fehér motorcsónakja kikötött a Rudolfo-mólón. A trónörökös tengerésztiszti vászonegyenruhában volt. Gróf Montecuccoli tengernagy tengerészeti parancsnok kíséretében a Riva Salvatorera ment, ahová a tisztelgésére megjelent katonatisztek követték.

[2414] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám
[2415] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-07-18 / 171. szám
[2416] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-08-12 / 192. szám
[2417] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-03-28 / 74. szám
[2418] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1911-05-30
[2419] Neues Wiener Journal, Juni 1911-06-24
[2420] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-07-20 / 170. szám

A trónörökös ezután az „Adria“ hajóstársaság „Szeged“ nevű gőzösére ment, amelynek hátsó árbocára nyomban felhúzták a hadi lobogót. A trónörökös elismerését fejezte ki a látottak felett és ezután a többi hajót tekintette meg. A csapatszállítás alkalmából Conrad vezérkari főnök is számos főtiszttel Fiumába érkezett. A dalmáciai hadgyakorlatokhoz a 79. gyalogezred három fiumei és otosaci zászlóalját, 800 póttartalékosát, a varasdi ulánusezredből 200 lovast, egy csapat távírászt és egészségügyi katonát az „Adria“ hajóstársaság „Jókai“, „Lederer Sándor“, „Szeged“ és az „Austro-Americana" társaság „Alice“ gőzöse szállítja Dalmáciába. Az élelmezést az „Ungaro-Croata“ két gőzöse végzi. Minden hajóra egy hadi tengerésztiszt megy négy altiszttel a jelzések végzésére. A trónörökös hivatalos fogadtatása elmaradt, mert inkognitóban jött. Délben az egész flotta elindult a dalmát partok felé. A tulajdonképpeni partmenti hadgyakorlatok megkezdése előtt Ferenc Ferdinánd trónörökös rendeletére a hajóraj harcszerű éjjeli gyakorlatozást végzett, melynek keresztülvitelére a főherceg személyesen tette meg a szükséges intézkedéseket és parancsokat. A hajóraj Pólából két csoportban haladt ki, melyek a két cirkálóhadosztályból, összesen hat csatahajóból és torpedónaszádból állottak. A főherceg a hajóraj zászlóhajójának fedélzetén volt. Reggel egy óra után a hajórajt egy torpedóflotilla, mely 18 egységből állott, egy gyorscirkáló vezetésével megtámadta, de a csatahajók idejekorán észrevették és visszaverték a támadást. Reggel két órakor a gyakorlatot félbeszakították. A dalmáciai kombinált szárazföldi és vízi hadgyakorlatok, melyek Ferenc Ferdinánd főherceg megérkezése óta megkezdődtek, a cs. és kir. hajóhadat illető részekben a következő ordre de bataille mellett fognak lefolyni: Főparancsnokság gróf Montecuccolli tengernagy tengerészeti főparancsnok a „Lacroma“ cs. és kir. yachton. Támadó fél: Haus Antal altengernagy. I. nehéz osztály: „Erzherzog Franz Ferdinand“, „Radetzky“ és „Babenberg“ I. osztályú sorhajók. II. nehéz osztály: gróf Lanjus-Wellenburg Károly altengernagy: „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“, „Seehund“, „Delphin“. Védekező fél: lovag Ch mearz ellentengernagy: „Sankt Georg“, „Kaiser Karl VI.“, „Kaiserin Elisabeth“ „Maria Theresia“, „Zenta“, „Szigetvár“, „Admiral Spaun“, „Gaea“, kilenc torpedóromboló és az összes hajóraj-torpedó csolnakok, továbbá a parti torpedó állomások hajói. A védelmi fél nyolc nehéz egységgel és húsz csolnakkal gyakorlatozik, a támadó fél tíz nehéz egységével és 3000 főnyi csapatával szemben. A gyakorlatok stratégiai feltevése szerint a támadó fél Zára-Raguza között kísérli meg a szállítóhajókon magával hozott csapatoknak erőszakolt partraszállítását. A főként torpedóhajóira támaszkodó védelmi fél a parti csapatok segítségével megakadályozni igyekszik a partraszállítást. Ebből a célból a közép-dalmáciai hadkiegészítő parancsnokság csapatait mozgósították és a part különböző pontjain készenlétbe helyezték. A befejező gyakorlatok, melyekben nagy szerep fog jutni az éjjeli torpedó-támadásoknak, a drótnélküli hírszolgálatnak és a radiotelegráfjának, közvetlenül a Közép-Dalmát partok mentén fognak véget érni.”[2421]

1911.08.25-i hadgyakorlat: „A Haus ellentengernagy parancsnoksága alatt álló kék fél a hajóraj legnagyobb részéből és egy partraszállás céljára összeállított és fölszerelt csapatkülönítményből állott, melyet négy szállítógőzösön hoztak. Az egyik hajóraj két nehéz osztályra oszlott, összesen hat csatahajóval és egy cirkálóflotillával. A csapatkülönítmény az otocsáci gyalogezred négy zászlóaljából, az 5-ik számú ulánusezred egy negyed századából és egy hegyi ágyúütegből volt összeállítva Salis gróf dandárparancsnok vezetése alatt. A kék fél feladata volt, hogy csapatkülönítményeit Észak-Dalmáciában partraszállítsa, hogy ezek déli irányba nyomuljanak elő, hogy azután egy feltételezett, Felső- Horvátországból Dalmáciába előnyomuló kék csapattal együttműködhessen. Ennek megfelelően Haus ellentengernagy azt határozta el, hogy a 22-ikén délután 1 órakor elinduló hajóraj általában az északdalmáciai szigetek között haladjon és a ljubaci kikötőben kössön ki. A szállító flotilla kisérését nem lényegtelenül megnehezítette az a körülmény, hogy a Jókai csapatszállító Adria-gőzös óránként csak nyolc tengeri mérföldet futhatott meg, holott tíz tengeri mérföldre számítottak. Hogy a Jókai visszamaradását megakadályozza, arra határozta el magát a hajóhadosztály-parancsnok, hogy ezt a szállítóhajót egy csatahajóval vontassa, ami bizonyos nehézség leküzdése után sikerült is. Ezt nehézséget a vörös fél ki akarta használni, hogy a Jókai hajót a többi szállítóhajótól elvágja, ami azonban nem sikerült. A vörös cirkálóflottilla ugyanis 23-án reggel Chmelarz lovag ellentengernagy parancsnoksága alatt összegyűlt, nevezetesen három cirkáló, négy tenger alatt járó naszád és nagyobbszámú torpedójármű, azzal a feladattal, hogy a 8-ik hegyi dandárral együtt megakadályozza Észak-Dalmáciában az ellenség partraszállását. E feladat végrehajtásában a vörös cirkálóflottilla 22-én

[2421] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám

délután a Quarnerolóba érkezett, hogy ott a Jókai gőzös útját elvágja. A vörös cirkálóflotilla visszaverése által, valamint egyéb intézkedések következtében a kék hadosztály már este nyolc órakor a ljubaci kikötőbe érkezett, melyet az előreküldött flottila már előzőleg megvizsgált, váljon ellenséges aknáktól mentes-e, amivel kapcsolatosan a Réka kék torpedó két vörös tengeralattjáró naszád támadását visszaverte. A ljubaci kikötőben azután a hajóhadosztály és a szállító flotta este nyolc óra tizenöt perckor horgonyt vetett. A Babenberg és Spaun hajókat a nónai kikötőbe küldték azzal a feladattal, hogy ott színleges partraszállást hajtsanak végre. A Radetzky, mint hátvédő a kikötő északkeleti bejárójánál maradt. A kék különítmény kikötése most minden ellenséges behatás híján igen gyorsan és szabatosan ment végbe. Az első gyalogsági csapatok este 9 órakor értek északdalmáciai földre és 11 órakor az egész gyalogság partra volt szállítva. A lovak kiszállítása a hajnali órákig tartott. A vörös fél feladata volt, hogy a kémhír szerint Északdalmáciába várható ellenséges partraszállást elhárítsa és ezáltal a vörös haderőnek Észak-Dalmáciából Felső-Horvátországra irányuló feltételezett előnyomulását biztosítsa. Babics vezérőrnagy, a vörösök parancsnoka, kezdetben csak fokozatos előre nyomulásra szánta el magát és ennek folyamán 24-én reggel hat óra tájban csapatai zömével Polesnik vidékére érkezett. A Nóna melletti partvidéken előre küldött vörös zászlóalj eleinte Nóna felől Brevilacqua felé haladt s azt az utasítást kapta, hogy ellenséges partraszállástól függetlenül, Nónától Pobica irányában együttműködjék a vörös csapatok derekával. A partraszállás befejeztével a kék hadosztály a Ljubáci-öböl déli részében biztos készenlét-pozíciót fogalt el és a hajnal beálltával az azonnal megkezdett kémszolgálat eredményeit megvárva, fokozatosan déli irányban, Brigg felé nyomult előre, hol hosszabb pihenő volt. E pihenő állásban állapították meg ez ellenséges csapatok közeledését. A vörös csapatok ugyanis napfölkeltekor több oszlopban megindultak Zemonikó melletti éjjeli szállásukról Bisceani irányában. A délelőtti órákban küzdelemre került a sor, amelyben csakhamar mindkét fél valamennyi csapatai résztvettek. Az ütközet eldöntését mindkét részről a nyugati szárnyon próbálták meg. Mielőtt azonban ez megtörténhetett volna, Salis gróf ezredes, a kék part parancsnoka, a hadgyakorlat vezetőségétől megkapta a hadosztályparancsnokság amaz értesítését, hogy a sereg derekának tervbe vett offenzívája megszakadt, és álljon készen, hogy 25-én újra visszainduljon Fiumába. A kék párt erre megszüntette az offenzívát és az új helyzetnek megfelelő pozíciót foglalt el. Ezzel szemben a vörös csapatok is egyelőre várakozó magatartást foglaltak el. Tehát a harc mindkét részen megszűnt. Csak amidőn a kék csapatok partraszállása befejezést nyert, intéztek számos támadást a vörös torpedónaszádok és tenger alatt járó hajók és pedig a ljubáci öböl bejárójának mindkét végében. E támadásokat azonban az őrhajók visszautasították. Míg 24-én délelőtt a szárazföldön az eddig vázolt ütközetek folytak le, a tengeren a vörös flotta időközben megállapította, hogy a kék csapatok Ljubac kikötőjében partraszállanak és most minden erejével azon volt, hogy a nevezett kikötőbe vezető két utat megszállja. 24-én délután, a rákövetkező éjjel és 25-én délelőtt a vörös part hajói szakadatlanul kísérletet tettek arra, hogy Ljubac kikötőjébe benyomulhassanak. A kék flotta ezzel szemben a kikötő két bejáróját hatalmas hajóhadosztályokkal elzárta és sikerrel verte vissza a vörös flotta támadásait. A szárazföldön időközben a vörös part szükségét látta, hogy az erősebb kék csapatok elől visszavonuljanak. A visszavonuló csapatok Polesnikig értek és az éjjelt is itt töltötték. A kék csapatokat részben a vízhiány és a fáradtság, részben pedig a hadgyakorlatok vezetőségétől vett értesítések következtében az operációs helyzetben beállott változások arra bírták, hogy az ellenséget ne üldözzék, hanem az éjjelt a csatatéren töltsék. A hadgyakorlatok vezetősége ugyanis tudomására hozta a kék csapatok parancsnokságának, hogy az előnyomulás folytatása nem látszik célszerűnek és ennek következtében álljon készen a hadosztály arra, hogy 25-én délelőtt ismét hajóra száll. Ennek következtében Salis gróf ezredes-dandárparancsnok elhatározta, hogy csapatait visszavezeti Ljubácba. Badics vezérőrnagynak pedig meg kellett ismételnie azt a kísérletét, hogy a partraszállott ellenséget megverje. Az emez elhatározások folytán 25-én folyt ütközet így történt. A két párt kora reggel támadást intézett a vörös őrsök ellen, azzal a szándékkal, hogy ezzel megkönnyítse a visszavonulást. A csapatok ezután egyes részekben tértek vissza Ljubácba. A kék csapatok zöme féltíz órakor kezdte meg a hajóra szállást, ami déli tizenkét órakor be volt fejezve. A vörös csapatok, melyeket a kékek támadása az üldözésben eleinte visszatartott, csak lassan nyomultak utánuk. A midőn a délelőtt folyamán a kék csapatok közül nagyon sokan voltak már a parton és a hajóraszállás javában folyt, a midőn tehát támadástól már alig kellett tartani, Ferenc Ferdinánd elrendelte, hogy a hadgyakorlatot szüntessék meg és lefúvatott. Ferenc Ferdinánd kir. herceg e hónap 23-án a Danubius-hajógyár megtekintése után azonnal zászlóshajójára ment, honnan mint a hadgyakorlat vezetője figyelemmel kísérte a szállító flotta és a hajóraj mozdulatait. A szállító hajórajnak a ljubáci öbölbe való befutása után este negyed tíz órakor az első partra szállított csapatokkal ő is

partraszállott és itt fogadta Salis gróf dandárparancsnoknak, a kék csapatok főparancsnokának jelentéseit, majd megfigyelte a kék csapatok partraszállításának minden fázisát, amennyiben megtekintette a csapatok állásfoglalását a szárazföldön, majd motorcsónakon a beérkező csapatszállító hajókat látogatta meg és különösen nagy érdeklődéssel szemlélte a lovak be- és kihajózását. Éjjel egy órakor tért vissza a királyi herceg a hajóraj zászlóshajójára, de már reggel négy órakor partraszállott és nyomon követte az előrenyomuló kék csapatokat. A fenség Ljubacból Brigbe lovagolt, majd hosszabb pihenés után a Bracsevacs környékbeli magaslatokra, honnan a kék félnek az ütközetbe való készülődését figyelte meg. Délután egy órakor visszatért Brigbe, ahonnan automobilon Zárán át Nónáig ment, hol a rá váró torpedónaszádra szállt, amelyen a ljubáci kikötőbe hajózott, ahol időközben nagyfokú hullámzás állott be. Délután három órakor a visszatért a zászlóshajóra, ahol fogadta Hauss ellentengernagynak a ljubáci öbölben lefolyt tengerészeti gyakorlatról szóló jelentését. Ma már korán reggel partraszállott, hol megfigyelte a kék csapatok visszavonulását, majd a kikötőbe lovagolt és zuhogó esőben végignézte a csapatok hajóraszállását. Lehívás után hadgyakorlati napiparancsot adott ki, melyben elismerő szavakkal nyilatkozik a csapatok munkájáról és elbúcsúzott Frigyes királyi hercegtől, a vezérkari főnöktől, a tengerészeti parancsnoktól, valamint a tábornoki kar többi tagjától. Ezután motorcsónakon a Dalmát hadihajóra ment, hol a hadgyakorlatokra egybegyűlt önkéntes automobil-hadtest jelentését fogadta. A Dalmátról visszatért a hajóraj zászlóshajójára, amely a Lakroma hajó kíséretében déli tizenkét órakor Póla felé indult. A királyi herceg este fél hét órakor Pólába érkezett, honnan este nyolc órakor Brosch alezredes szárnysegéd és Mares udvari számtanácsos kíséretében udvari külön vonaton a Salzburg melletti Werfenbe utazott. Kíséretének többi tagjai, Hummel őrnagy, Gudenus gróf százados és Bauer hajóhadnagy egyenesen Bécsbe utaztak.
A ma befejezett hadgyakorlat után Ferenc Ferdinánd királyi herceg a következő parancsot adta ki: Ljubác, 1911. augusztus 25. A ma befejezett dalmáciai partraszállási hadgyakorlat rendkívüli megelégedésemre szolgált, őfelsége haditengerészete, mint minden alkalommal, úgy most is újra bebizonyította, hogy **a haditengerészeti ügyesség legfelsőbb fokán áll és a szárazföldi operációkban is kiválóan közreműködik.** A hadsereg és a landver csapatai elismerésre méltó kitartással tűrték a fáradalmakat és a harcszerű kiképzés és menetelés tekintetében a legszigorúbb követelményeknek teljes mértékben megfeleltek. **A haditengerészeti és szárazföldi csapatok parancsnokainak rendelkezései igen célszerűen alkalmazkodtak a viszonyokhoz, világosak, határozottak és tökéletesek voltak és ilyképpen alkalmat adtak a hadsereg és a tengerészet fontos együttműködésére.** A midőn ezért kiváló megelégedésemnek adok kifejezést, hogy ő felségének, a legfőbb hadúrnak a partraszállási hadgyakorlatoknál egyesített csapatok kiváló állapotáról és képességeiről tehetek jelentést, a parancsnokoknak, tiszteknek és a legénységnek teljes dicséretet és meleg köszönetet mondok. E parancs azonnal közzéteendő és a legénységnek anyanyelvén tolmácsolandó. Ferenc főherceg, lovassági tábornok és tengernagy."[2422]

1912.
1912.03.03-án már tervezték a kiselejtezését.[2423]

[2422] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-08-26 / 202. szám
[2423] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-03 / 54. szám

[2424]

A hajó konyha részlete

[2425]

Árus a hajó fedélzetén a levantei út alatt

1912.12.04-i hír: „Triesztben vasárnap a „Babenberg" hadihajón kazánrobbanás történt. A kiömlő gőz és a szétvágódó ércdarabok halálosan megsebesítettek egy Melcher nevű osztrák, most behívott tartalékos gép-altisztet."[2426]

1914.

Ebben az évben a hajókat más színre festik át.[2427]

1914.05.07-i hír: „A Babenberg hadihajó ma háromnapi tartózkodásra Vath-ba érkezett."[2428] **Vath kikötő a görögországi Ithakában**.

1914.05.19-én távirati jelentés szerint a Babenberg nevű csatahajó négy napi tartózkodásra Argostokiba érkezett. A hajón minden jól van.[2429] (Argostoki = Argostolion Kefalonia, Görögország)

„Távirati közlés szerint a Babenberg hadihajó május 20-án Korfuba érkezett. A hajón minden rendben van."[2430]

1914.06.16-i hír: „Fiuméból jelentik: Haditengerészetünk iskolahajóraja, mely a Monarch, Babenberg és Zenta hadihajókból áll, napok óta itt tartózkodik Stupar Pál hajórajparancsnok vezetésével. A hajókon az említett iskolának mintegy 400 növendéke tartózkodik. Stupar parancsnok hivatalos látogatást tett Wickenburg István gróf kormányzónál, a ki e látogatást tegnap viszonozta a Babenberg hadihajón, mely a kormányzó tiszteletére 19 üdvlövést adott. A hajóraj e hónap 17-ig marad itt. A napokban ideérkezik a VII. Károly és a Zára nevű hadihajó is, a melyek a tengerészeti akadémia növendékeit viszik tanulmányútra."[2431]

1914.07.21-én Albániában, Durazzó magasságában forradalmi harcok dúltak. Az itt lévő nemzetközi flottához (olasz, angol és a Monarchia hajói) tartozott az SMS Szent György és az SMS Babenberg, amely hajók a térségben egymást váltották.[2432]

Tagja volt 1914. július 28. és augusztus 10. között az SMS Geoben és SMS Breslau fedezésére kifutott hajóköteléknek, de Brindisinél visszafordultak, mivel a német hajók nem az Adriát, hanem Törökországot választották. Így befutott Pólába.

1914.12.09-i hír: A Katonák karácsonyára ő felsége Babenberg hadihajó legénységének gyűjtése (Almássy Géza önkéntes útján) 184.76 korona.[2433]

[2424] https://onebid.hu/hu/fenykepek-az-s-m-s-babenberg-osztrak-magyar-hadihajo-matrozai-a-konyhan-foitolap/2215078#img
[2425] https://onebid.hu/hu/fenykepek-az-s-m-s-babenberg-osztrak-magyar-hadihajo-koerutazasa-az-egei-tengeren-es-levanteben-1905-ben-es-1906-ban-a-helyiek/2215079#img
[2426] Népszava, 40. évfolyam, 1912-12-04 / 287. szám
[2427] Linzer Volksblatt, April 1914-04-12
[2428] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-07 / 107. szám
[2429] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-19 / 117. szám
[2430] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-23 / 120. szám
[2431] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-06-16 / 139. szám
[2432] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-21 / 170. szám
[2433] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-12-09 / 311. szám

1915.

Ancona 1915.05.23-24.

Flottatámadásunk Ancona ellen. Az egész világ bámulatát vontuk magunkra gyors és nagy arányú flottatámadásunkkal, amikor alig tíz órával az áruló szövetséges hadüzenete után a keleti olasz partvidék nagyobbik felét vettük hatásos tűz alá. A magyar osztrák tengeri haderő harcikedvét és teljesítőképességét beigazoló támadás egyik izgalmas eseményét, Ancona tüzelését írja le levelében Kiss Máté, a vakmerő támadásban szereplő „Babenberg" matróza. Érdekes leveléből közöljük a következőket. 1915. május hó 13-án délelőtt 10 óra volt, amikor a kürtös alarmot fújt és a parancsnokunk a hajó legénysége előtt felolvasta őfelségétől érkezett táviratot, ami csakis tengerészetünknek szólt. A távirat első sorait hidegvérrel hallgattuk végig, majd következett az a rész, amiben tudatták velünk, hogy „hűséges" szövetségesünkkel, Olaszországgal a háború kitörése percek kérdése. A többi sorokat már nem lehetet felolvasni a legénység irtózatos hurrá kiáltása miatt mert a hurrázás igazán leírhatatlan hanghullámzásban ment végig. A legénység elképzelhetetlen örömujjongással várta szövetségesünk hadüzenetét, azt a várva várt háborút, amiben nekünk részt kell venni. De nem is sokat vártunk a boldog percre, mert már délután 4 órakor megjött a távirat, hogy Olaszország megüzente a háborút. Megérkezett újból őfelsége távirata és a tengerészparancsnok parancsa, amit a legénységnek küldött. A parancsnokunk beszéde, aki igazán nyugodt és bátor ember, úgy feltüzelte a legénységet, hogy máris készek voltunk a legsúlyosabb következményekre. E jelenet újból száz meg száz hurrák kiáltással végződött. Délután fél 6 órakor ismét sorakoztunk a hajó fedélzetén fekete öltözetben a tisztikar is, a legénység is, a hajóőrség kivételével. Ilyen komoly helyzet még nem játszódott le a szemem előtt, mert most tárult csak elénk, hogy mi is vár reánk, a feneketlen tengeren. Megjelent ekkor az Árpád-hajó parancsnoki hídján a divízió-lelkész s elvégezte az indulás előtti imát és a szentmise után megáldotta a divíziót a Habsburg, Árpád és Babenberg hajókat és a hajók személyzetét. Letérdelve vetettünk keresztet a szép Pünkösdvasárnap délutánján, ami meghozta szövetségesünk hadüzenetét. Az ima és a beszentelés után a legénység bevonult a középfedélzetre. A szemek csillogtak az örömtől s eszünk odahaza járt köveseinknél, hogy ugyan ők tudják-e azt, hogy mi mire készülünk? A szívek izgatottak voltak s a vérerek dupla ütéssel működtek a szervezetekben. Hisz máris alig vártuk a parancsot a kiszaladásra, mert úgy fel voltunk ingerelve, hogy még megkötve sem bírtak volna már igen sokáig visszatartani a kiszakadástól. Este van a nap már nyugodni igyekszik. Az olasz határon a torpedóflottánk hajói kiszaladtak a kikötőből, a legénység irtózatos hurrá kiáltásai mellett. Nagy, sötét vázak messziről és már az esthomály elfedi őket. Akik először hagytak itt bennünket csakhamar eltűntek az Adria néma vizén. A legénység feszült figyelemmel várja a parancsot a tüzelésre. Körülbelül fél 2 óra volt, amikor kiadták a parancsot az ágyúzásra. Ekkor már tisztában voltunk azzal, hogy hova, melyik várost küldjük lövedék alakjában az olaszoknak a kívánt városok közül. Több golyóra rá is írtak Fiume, Trieszt, Pola és Dalmácia egy része, beleszorítva egy-egy 30 és felesbe Pünkösdhétfő reggelén. Izgatottan vártuk már a tüzelés percét majd összevertünk azért, hogy ki lőjjön, de csakhamar megegyeztünk abban, hogy fejenként 20—30 darabot küldjön ki mindegyik. A hold már eltűnt a tenger színéről s a friss olasz levegő kiveszi az álmot szemeinkből. Most már homályosan láthatók az olasz partok. Az ágyuk megtöltve, a távolság is pontosan beállítva, várjuk a parancsot, hogy „Lage!" Reggel négy órakor feltűnt szemünk előtt Ancona városa, melynek tengerfelöli részét egy magasabb hegy védi, melyre három erőd volt felépítve. Az erődökből 24-es ágyúcsövek lestek felénk a tenger színére. Négy óra hat perckor leadtunk egy 24-es lövést az egyik erődre, hogy tudassuk velük megérkezésünket. Most megkezdték a várakból a tüzelést, de erre mi is elküldtük nekik a válaszokat s pár perc leforgása alatt remek látványt mutattak a levegőbe repülő erődök, amint ijesztő morajjal gurultak bele a tenger vizébe. Lövéseink kitűnőek voltak, habár a távolság nagy volt és hajónk is sebesen haladt. Az erődök eltűntek s a tetőkön füst oszlopok jelzik a hatást. Mi pedig rohamosan közeledtünk a város felé s szünet nélkül lőttük az olaszoknak a kívánt városok nevével megjelölt lövedékeket, melyek rettenetes pusztítást visznek véghez. Az összes katonai épületek, az állomás egy tehervonat a vasúti híd, a hajógyár, egy hajó, a naftatartályok a mólóval együtt dűlnek romba s lángnyelvek között hever minden. Csak egy torpedóláncirozó készülék áll még a sarkon betonba építve s próbálkozik torpedónak ránk küldözgetésével de sikertelenül. Csak egy 30 és feles kellett a „Dalmácia egy része" felirattal s a készülék levegőbe röpült. Dolgunk elvégzése után ott hagytuk az agyon ijedt olaszokat, hogy később nyugodtan ehessék meg reggelijüket. E 35 percig tartó élvezet ép elég volt arra, hogy még frisseben

bemutatkozzunk a háborús olaszoknak, most pedig várjuk a jövőt, hogy újból és bátran megálljuk helyünket a hazáért. Kiváló tisztelettel Kiss Máté tart. tengerész. I. M. S. „Bandenberg.“[2434]

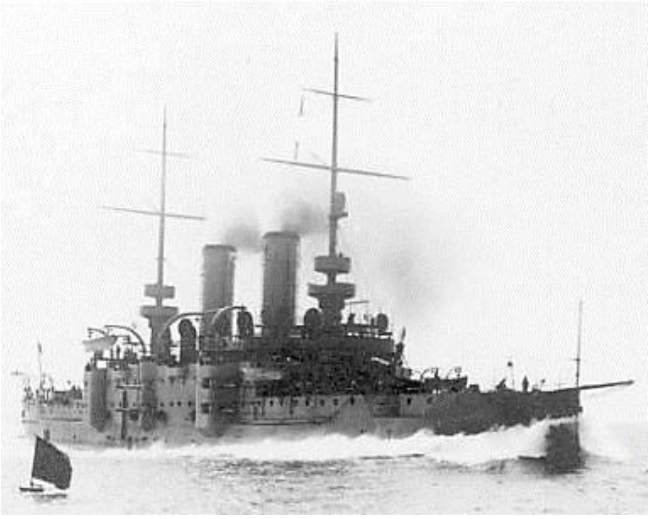
1918.
1918.01.04-én kiemelték az aktív flottából és a Kikötői Tengernagyi Hivatal alárendeltségébe került. A Tengeralattjáró Parancsnokság használta.

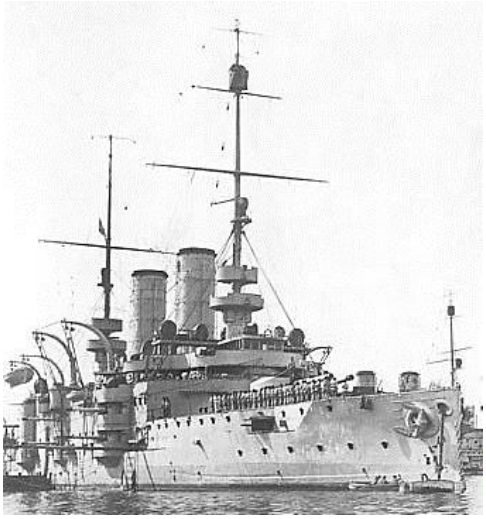
1918.03.01-én kifutott Cattaro felé.
1918.04.04-én egy Ancona elleni támadáshoz felhasználták az egyik nagycsónakját. A csónakot az olaszok április 5-én Marzocca partjainál megtalálták és bevontatták Anconába.

1918.07.17-én egy bombatámadás során találatot kapott és két fedélzete is átszakadt.

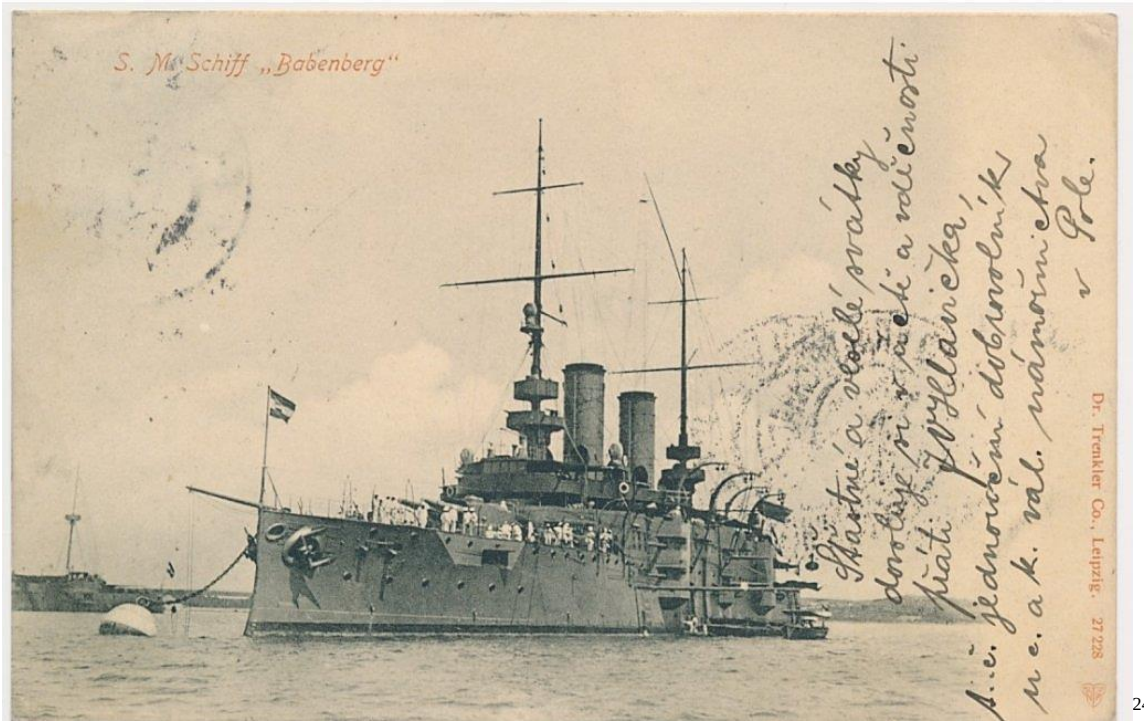
1920.
Nagy-Britannia kapta meg hadizsákmányként.[2435]

1922.
Az angolok lebontásra eladták Olaszországnak.
1922 májusában még Pólában, az Oliva-szigetre vezető híd mellett horgonyzott, kiszerelt ágyúcsövekkel. Később az olasz Vaccaro & Co Acélművek lebontotta.

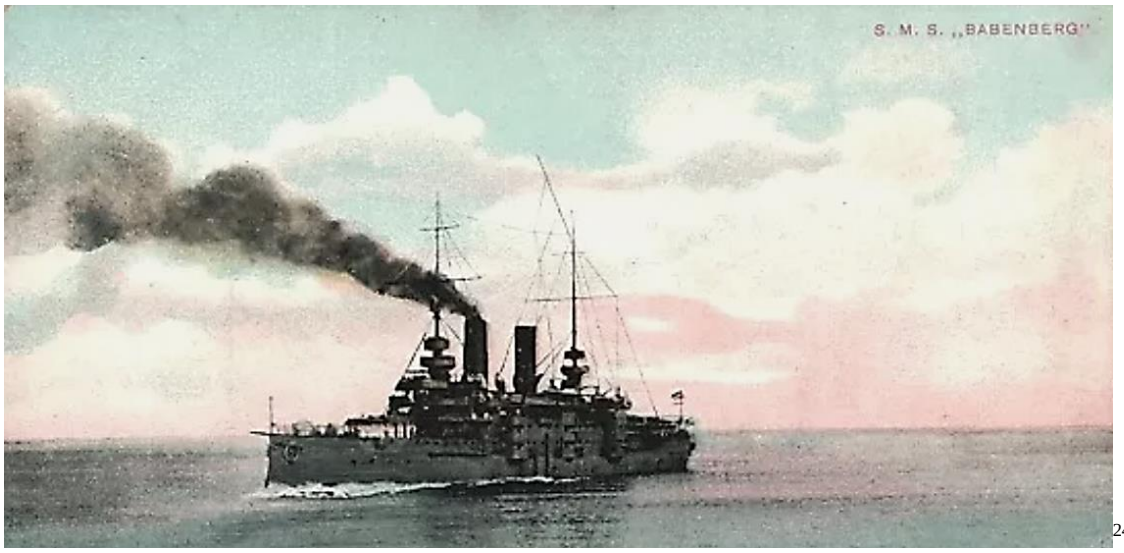




[2434] Pécsi Ujlap, 9. évfolyam, 1915-07-25 / 169. szám
[2435] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Babenberg



2436



2437

Parancsnokai:
1903 Danelutti tengerészkapitány és Baselli (Viktor) korvettkapitány
1904 Pleskott Herman (Erazmus) sorhajó-kapitány (utóbb ellentengernagy)
1905, 1906 Praprotnik Alajos sorhajókapitány[2438]
1906 Strinzenberger (Grinczenberger) Frigyes sorhajókapitány
1909 Hausner Mátyás
1910 Seidensacher Károly

Tengernagyok:
1905 Montecuccoli flottaparancsnok

[2436] https://www.armedconflicts.com/BB-SMS-Babenberg-1902-t30987#valka_group-3
[2437] https://www.ebay.com/itm/296890997643
[2438] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1905-05-25

HARMADIK CSATAHAJÓOSZTÁLY

SMS Erzherzog Karl 1903

SMS Erzherzog Karl vérteshajó, toronypáncélos, csatahajó, sorhajó (Linienschiffe), „pre-dreadnought”

(Testvérhajói: SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.), SMS Erzherzog Friedrich.)
A testvérhajók bár nagyon hasonlóak voltak, még sem voltak teljesen egyformák.

Vízkiszorítása: 10 472 hosszú tonna, 10 640 rövid tonna
11 781,80 tonna teljes terheléssel

Hossza: 118,55 m
(Máshol a hossza 126,24 m (414 láb 2 hüvelyk), de nem tudom, hogy ez milyen adat.)
Az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.) hossza a korabeli cikkek szerint 118,5 - 119 m.
Szélessége: 21,72 m (21,8 m = 71 láb 5 hüvelyk)
Merülése: 8,147 m (24 láb 7 hüvelyk = 7,5 m)

Meghajtása: 2 db 4 hengeres, függőleges, háromszoros expanziójú gőzgép
12 db Yarrow széntüzelésű kazán (üzemi nyomás 21 atmoszféra)
Kéménymagasság a rostélytól 21 m.
Szénfogyasztása óránként 11 tonna
2 db tengely
2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 5 m átmérővel

Teljesítménye: 14 000 LE a tervezett teljesítménye (10 294 kW)
18 000 LE. (13 423 kW)[2439]

Sebessége: 19,25 csomó a tervezett sebessége
20,36 csomó (37,1 km/h) Máshol: 20,5 csomó (38,0 km/h; 23,6 mph)
A próbák során Erzherzog Karl motorjai egy csomóval nagyobb sebességet tudtak produkálni, mint az eredetileg tervezték.[2440]

Hatótávolsága: 4000-4500 tmf/10 csomó
7000 km/10 csomó (19 km/h)

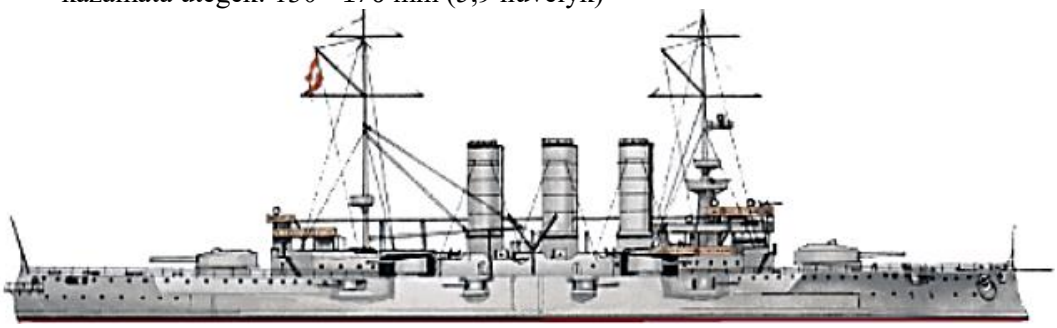
Üzemanyaga: 1565,8 tonna szén vagy 1290,4 tonna brikett
Széntároló mérete 1843,6 m3

Személyzete: 37 tiszt + 714 matróz

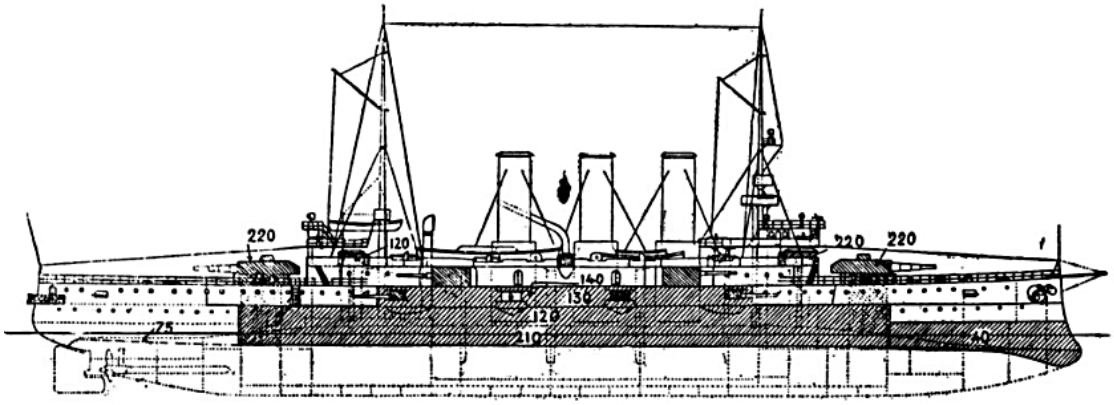
Páncélzata: övpáncél: 210 mm (8,3 hüvelyk)
fedélzeti páncél: 40-55-75 mm (2,2 hüvelyk)
parancsnoki torony: 216-220 mm (8,7 hüvelyk)

[2439] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Karl
[2440] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Karl

fő lövegtornyok: 240 mm (9,4 hüvelyk)
válaszfalak: 200-240 mm (7,9 hüvelyk)
kazamata ütegek: 130 - 170 mm (5,9 hüvelyk)



CORAZZATE AUSTRIACHE TIPO " ERZHERZOG "
ERZHERZOG KARL, ERZHERZOG FRIEDRICH, ERZHERZOG FERDINAND MAX.



[2441]

Fegyverzete: 4 db 24 cm (9,4 hüvelyk)/L40 Skoda löveg, két ikercsövű lövegtoronyban a felső fedélzeten. Ezek a fegyverek a brit 24 cm/40 (9,4") Krupp C/94 osztrák-magyar másolatai voltak, amelyet a Habsburg osztályú hajókon használtak már.
12 db 19 cm (7,5 hüvelyk)/L42 löveg, ebből 4 db lövegtornyokban 8 db kazamatákban A fegyver súlya 12,1 tonna, és percenként három lövést tudott leadni. Lőtáv 20 km, 800 mp/s (2600 láb/s) torkolati sebességgel és percenként 3 lövéssel.
12 db 7 cm (2,8 hüvelyk)/L45 löveg a torpedócsónakok ellen.
2 db 7cm/L18 csónaklöveg
2 db 7 cm (2,8 hüvelyk)/L45 Skoda légvédelmi löveg (1916/17-ben szerelték fel)
4 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk)/L44 Skoda gyorstüzelő löveg
2 db 4,7 cm L/33 Skoda gyorstüzelő löveg
4 db 3,7 cm-es (1,5 hüvelyk) Vickers szórólöveg (Ezeket 1910-ben vették Angliától. 1916-ban lecserélték 3 db 7 cm-es Skoda légvédelmi lövegre.)
4 db 8 mm-es Skoda géppuska
2 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) TCS (oldalanként 1-1) vízvonal alatt, 6 db torpedókészlet (1916/17-ben a vízalatti torpedócsöveket, átszerelték víz feletti indításúakká.)
18 db akna C/99-es[2442]

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Tervezte: Popper hajómérnök
Ára: 26 718 201 korona

[2441] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/herzherzog-karl-class-battleships.php
[2442] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Karl

Építés kezdete: 1902.07.24.
1903.07.11-én I. Ferenc József császár és király az 1898. október 12-i jóváhagyási törvény szerint elfogadta a nevét.
Vízrebocsátás: 1903.10.04.
Szolgálatba állt: 1906.06.17.

Az orrtőkét a pilseni Skoda Művek szállította, míg a fartőkét, a tengelybakokat és a kormánytartó berendezéseket illetve a páncélzatot a Witkowitz Művek.

1903.
„Háború küszöbén. — A macedón forradalom. — Budapest, szeptember 16. Az osztrák és magyar hajóraj mozgósítását Szaloniki felé tegnap tudvalevőleg megcáfolta egy bécsi távirat. A külügyminisztérium lapja, a «Fremdenblatt», azonban szükségesnek tartja, hogy a cáfolat dacára is több oldalról fentartott mozgósítási hírt arra redukálja, hogy a hajórajt csupán az «Erzherzog Karl» nevű új hadihajó október 4-iki vízrebocsátásához rendelték ki Triesztbe. Ez az ügyetlen magyarázat természetesen nem érdemelhet hitelt. Először is a hajókat hosszabb időre látták el élelemmel, amire a négy óra hosszáig tartó trieszti úthoz nem lett volna szükség. Másodszor a hadihajókhoz kivezényelt tisztek azt az utasítást kapták, hogy háborús kampányra készüljenek. Harmadszor pedig nem hihetjük, hogy az osztrák és magyar diplomácia olyan rövidlátó legyen, hogy tétlenül nézze, miképp szervezkednek és készülődnek minden balkáni eshetőségre oly hatalmak, melyeknek kevesebb érdekük van a Balkánon, mint nekünk. Ausztria és Magyarország a macedón kérdésben a hatalmak egyik exponált megbízottja volt, természetes tehát, hogy a fenyegetőre fordult eseményekkel szemben, ha már a diplomáciában nem is, de legalább az előkészületekben lépést tart a többi hatalmakkal és ezek között elsősorban Oroszországgal.”[2443]

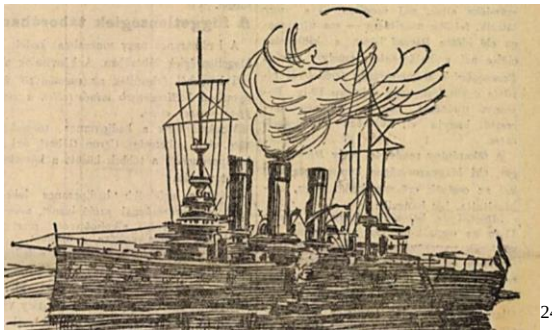
Október 4-én, vasárnap kerül sor az S. M. „Arzduke Karl” csatahajó ünnepélyes keresztelőjére és vízre bocsátására Triesztben Rainer Ferdinánd főherceg és hitvese, Marie Carolina Lujza főhercegnő, a hajó nevét viselő dicső tábornok lánya jelenlétében. A főhercegnő lesz a hajó keresztanyja. A hajót a San Marco hajógyárban Monsinore Paul Urednicek tengerészpap szenteli fel.[2444]

[2445]

„Az «Erzherzog Karl» vízrebocsájtása. Az «Erzherzog Karl» nevű új csatahajót október negyedikén bocsátják vízre Triesztben. S a un admirális magyar nyelvű levélben meghívta a fővárost is az ünnepre. A tanács mai ülésén úgy határozott, hogy csak a fővárossal valamiképpen vonatkozásban levő ünnepre küld képviselőt s azért most nem küld senkit Triesztbe, hanem átiratban köszöni meg a meghívást.”[2446]

[2443] Pesti Napló, 54. évfolyam, 1903-09-17 / 254. szám
[2444] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1903-09-17
[2445] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/473/kategoriak~Mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~1000009/1903-Az-SMS-Erzherzog-Karl-az-Osztrak-Magyar-Cs-es-Kir-Haditengereszet-Erzherzog-Karl-osztaly~II3208665
[2446] Pesti Napló, 54. évfolyam, 1903-09-18 / 255. szám

Az átlagos merülés 7,48 méter, a hajótest vízkiszorítása pedig 10 600 tonna. A hajó terét a több mint 78 méteres duplafenék és számos vízzáró hosszanti és keresztirányú panel nagyszámú vízálló rekeszre osztja, amelyek a hajó fenekének súlyos sérülése esetén is biztosítják a hajó felhajtóképességét. A hajót stabilizáló lécekkel szerelték fel, amelyek 80 cm magasságban a hajó hosszának felére terjednek ki, és célja a hajó gördülési (billegő) mozgásának csökkentése nyílt tengeren. Egy övpáncél van elrendezve a vízvonalon. Az egész hajó boltíves és páncélozott tetővel rendelkezik körülbelül a vízvonal magasságában, egy záró réteg van, hogy a hajó tereiből felrobbanó lövedékek robbanásveszélyes füstjét tartsa ez alatt a szint alatt, és akadályozza meg a víz bejutását. A vízvonal minden páncélzata jelentős, 2922 tonnás tömeget képvisel. A hajó vízelvezető rendszerrel felszerelt, mellyel óránként 2250 tonna víz távolítható el a fedélzetről. A tüzek kezelésére az egész hajón áthaladó tűzoltó vezetéket használnak. A hajó széntermei 1315 tonna szenet tárolnak, így a hajó 4500 mérföldet tesz meg gazdaságos sebességgel anélkül, hogy friss szenet kellene vételeznie. A főfegyverzet négy darab 24 centiméteres, 40 kaliberű, C/01 kaliberű, Sfodamerie rendszerű gyorstölthető lövegből áll, amelyeket fémpatronok használatára terveztek. Ezeket a lövegeket két toronyban helyezkednek el. A lövedék 215 kg, torkolati sebessége a lövedéknek 750 m/s, ami 6170 méter tonna összenergiát jelent becsapódáskor és 400 milliméter áthatolóképességet érünk el a legjobban edzett krómozott rozsdamentes acélon. A legnagyobb csőemelési magasság 20°, a hatótáv ezen a magasságon 16 kilométer. A torony forgatása és a lőszer utánpótlása elektromos erőátvitellel történik. A hajónak két széles oldalú víz alattitorpedóvető csöve van, a System Armstrong a 45 centiméteres Whitehead L/5 torpedóhoz. A torpedó tömege 560 kilogramm.[2447]


[2448]

„— (Az «Erzherzog Karl» vizrebocsátása.) Jelentettük, hogy az «Erzherzog Karl» nevű új hadihajónkat október 4-én Triesztben vízrebocsátják. Az új hadihajó tengerészetünknek legnagyobb páncélos hajója. Hossza 118,55 méter, legnagyobb szélessége 21,72 méter; 7,48 méternyire merül a víz alá s tonnatartalma 10.600. A hajó belseje sok vízhatlan kamrácskákra oszlik, úgy, hogy még komoly megsérülés esetén is tovább úszik a vízen. Az egész hajót vaspáncél borítja. A gépek 14.000 lóerejűek, úgy hogy a hajó óránkénti 19,25 tengeri mértföld sebességgel haladhat. Szénkészletet oly menynyiségben vehet fel a hajó, hogy 4500 mértföldet tehet meg egyfolytában. A tüzérségi felszerelés tökéletes. Van négy darab 24 centiméteres kaliberű gyorstüzelő ágyú a két páncéltoronyban, az ágyúcső súlya egymaga 28.000 kilogramm. A 215 kilogramm súlyú bombakezdő sebessége 750 méter, amellyel a legjobb keménységű, 400 milliméter vastagságú króm-nikkel-acélt keresztül lehet lőni. Legnagyobb hordképessége 16 kilométer. A páncéltornyok mozgatása, az ágyuk beállítása, töltése, mind villamos erővel történik. Azonkívül van a hajón tizenkét 19 centiméteres kaliberű gyorstüzelő ágyú (egy ágyúval egy percben 4 lövést lehet tenni). Ezeknél a 90 kilogramm súlyú bomba kezdő sebessége 850 méter, átütő ereje 240 mm. Két 7 centiméteres kaliberű ágyú, tizenkét 7 centiméteres kaliberű gyorstüzelő-ágyú, 1237 mm. kaliberű mitrailleuse és négy 7 mm. kaliberű mitrailleuse egészíti még ki a tüzérségi felszerelési Torpedókra is van két készülék. Egy torpedó súlya 560 kilogramm. A csatahajó összes helyiségeit, sőt gőzbárkáit is villamos fénynyel világítják.”[2449]

[2447] Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 50, nr. 1903-09-16 / 210. szám
[2448] Friss Ujság, 8. évfolyam, 1903-09-18 / 259. szám
[2449] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-09-22 / 223. szám
Pilsner Tagblatt, September 1903-09-17

„A főhercegi hajóosztály, így nevezik a három 10.600 tonnás hajót, voltaképen a sorhajók és páncélos cirkálók kombinációja, ami az Adriára a legmegfelelőbb is. Hogy ugyanis ezeket a hajókat távol világtengereken alkalmazzák, az meglehetősen ki van zárva."[2450]

1904.
1904.02.07-i hír: „……Azt a határozott kérdést intézi tehát a tengerészet vezetőségéhez, hogy ezekkel a hajókkal - Erzherzog Karl és akkor épülő testvérhajója - a nagy új csatahajók építésének programja be van-e most már fejezve, vagy tovább is kívánja-e fejleszteni a nagy hajók építésével tengerészetünket? A tengerészeti költségvetés a reá háruló feladatok változatlan ugyanazonsága mellett az utolsó tíz esztendőben éppen 100 százalékkal, vagyis 25 millióról 50 millió koronára emelkedett, míg pl. a velünk szomszédos Olaszország tengerészeti költségvetése, koloniális politikájának daczára is, ugyanezen tíz évben stabilis maradt és 90—100 millió közt váltakozik. A hajók elkészültével a létszám szaporítása is elkerülhetetlenné válik. Már a múlt évben irányoztatott elő e czélból 750 főnyi létszámszaporuló költsége. Itt is egy olyan nehéz és némileg komplikált hatásköri kérdés előtt állunk, mert az albizottságnak tulajdonképpen a létszámkérdéshez nem is volna köze. Már a múlt évben kivetett 700 főnyi létszámemelés számára a költség. Ez a költség megszavaztatott, de csak feltételesen, vagyis attól feltételezve, hogy az ezen szükséglettel is indokolt újonczlétszám-emelés a törvényhozás által meg fog szavaztatni. Ez a feltétel azonban nem következett be, de a tengerészetnél a létszámszaporulat, mint elkerülhetetlen, mégis megtörtént, amire természetszerűleg nem volt sem legénysége, sem költségvetési fedezete. A tárgyalás alatt álló költségvetés további 750 főből álló létszámszaporulat költségeit kéri. Ez ugyan most már újoncz létszámfölemeléssel kapcsolatba nem hozatik, mégis kérdést kell intézni a hadügyminiszterhez, hogy miképp fogja meglelni a fedezetet újonczlétszám fölemelése nélkül a haditengerészetnél tervezett újólagos létszámszaporulatra?..... Megvan a lehetőség arra, hogy daczára annak, hogy hajógyárunk nincs; daczára annak, hogy a központi kikötő osztrák területen van, mégis a magyar termelés és ebben az ipari is, megkapja a kvóta arány szerint minket jogosan megillető részt."[2451]

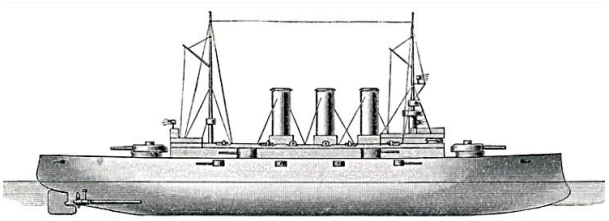
1904.04.17-i hír: „Hadihajóink Afrikában. Ziegler ellentengernagy, a Közép-tengeren czirkáló magyar és osztrák hajóhadosztály parancsnoka, mint lapunknak Bizertából (Tunisz) sürgönyzik, tegnap fogadta az Erzherzog Kari zászlóshajó fedélzetén Delarue tuniszi franczia miniszter-rezidens látogatását, amely alkalommal megjelentek a franczia konzul, a hatóságok fejei és a kereskedelmi kamara elnöksége is. Boehme franczia tengernagy a fogadás után Ziegler ellentengernagy és hajóhadosztályunk tisztikarának tiszteletére ebédet adott. Ziegler ellentengernagy ennek viszonzásául ma az Erzherzog Karl csatahajó fedélzetén dejeunert adott, amelynek résztvevői szívélyes tósztokat váltottak."[2452]

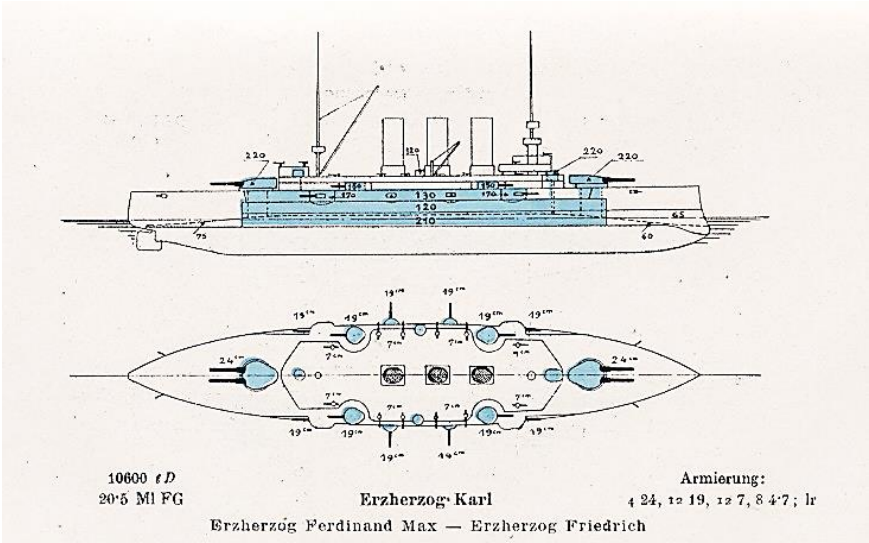
1904.06.21-i hír: A hajó felfegyverzése a tervek szerint 5,070.000 koronába kerül.[2453]
A hajó teljes költségét a 17.400.000 koronára számolták.[2454] A hajó végül sokkal többe került.
Az ágyúk tervezett ára 3,400.000 korona.[2455]

1905.
1905.04.08-án átvitték Triesztből Pólába, hogy ott fejezzék be a hajót.
1905.04.24-én tette meg első próbaútját. Ekkor a túl nagy csónakdaruk gondot okoztak, így azokat leszerelték. Csónakdarui az SMS *Gäa* az osztrák–magyar haditengerészet torpedó-raktárhajóra lettek beépítve.

[2450] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-03-07 / 1067. szám
[2451] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-02-07 / 680. szám
[2452] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-04-17 / 94. szám
[2453] Budapesti Közlöny, 38. évfolyam, 1904-06-21 / 141. szám
[2454] Budapesti Közlöny, 38. évfolyam, 1904-06-21 / 141. szám
[2455] Budapesti Közlöny, 38. évfolyam, 1904-06-21 / 141. szám

2456


2457



2458

1906.
1906.06.15-én felszerelték és két nap múlva hadrendbe állt a Nyári Hajórajban.

Közreműködött a Gravosa térségében a szárazföldi csapatok részvételével megtartott gyakorlatban.

1906.06.27-i hír: „(A lisszai tengeri ütközet — másodszor.) Lisszából írják nekünk: A magyar-osztrák haditengerészet húsz hadihajója és számos torpedóhajója július 20-án ideérkezett Pólából s megünnepelte a lisszai tengeri ütközet évfordulóját. Nagy hadgyakorlat is volt ez alkalommal s a hajók élesen is lőttek. E közben történt, hogy a Habsburg nevű hadihajó belelőtt egy hétcentiméteres golyóval az Erzherzog Karl nevű csatahajóba. A hajó több helyen megrongálódott s három tengerész súlyosan, többen pedig könnyebben megsebesültek. A sebesültek közt nincs magyar ember.”[2459]

Montecuccoli gróf tengernagy excellenciás haditengerészeti parancsnok részt vett a tegnapi ünnepségen, amelyet az Osztrák-Magyar Birodalom tartott. A haditengerészet a Lissa-i tengeri csata napjának negyvenedik évfordulója alkalmából vonult fel. Az ünnepségen a teljes, 26 hajóból álló század részt vett **Leopold Ritter ellentengernagy** parancsnoksága alatt. A századhoz tartoztak az **Erzherzog Karl (a haditengerészeti parancsnok zászlóshajója**, a Habsburg (a századparancsnok zászlóshajója), az „Árpád” és a „Babenberg” csatahajók, a „Monarch” partvédelmi hajó (a haditengerészet parancsnokának zászlóshajója), a "Wien" és "Budapest", a "St. Georg" (a flottaparancsnok Ziegler ellentengernagy zászlóshajója), "Kaiser Karl VI.", "Aspern". Továbbá a "Zenta" és "Szigetvár", a "Huszár", a "Trabant" és a "Komet" torpedóhajók, valamint a „Kaiman” torpedóhajó, kilenc másodosztályú torpedócsónak és az „Lacroma admirálisi hajó”. Az ünnepség nagy szentmisével kezdődött. Ezután a haditengerészet megbízásából két koszorút helyeztek el a Lissa-i St. Giorgio-i St.

[2456] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Karl
[2457] https://www.shutterstock.com/hu/search/sms-erzherzog-karl
[2458] https://indafoto.hu/piedone/image/7481917-39d16b55
[2459] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-07-27 / 205. szám

Girolamo temetőben a tengeri csatában elesett harcosok és az erődök védelme közben elesett harcosok sírjain. Délután hadgyakorlat volt, este pedig Montecuccoli gróf haditengerészeti parancsnok által adott vacsora hozott össze minden vendéget.[2460]

1906.08.17-i hír: „Fiumából jelentik. Ma délután három órakor érkezett meg Fiumába az osztrák-magyar hajóraj, amelyben a következő csatahajók voltak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói: Szigetvár, Zenta, és Aspern, a Trabant, Komet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók és még kilenc első osztályú torpedónaszád. A kikötőt ez alkalommal még körülbelül harminc kisebb-nagyobb hajó kereste fel. A hajóraj három hadosztályból és a torpedóhajók osztályából áll. A flotta és az első hadosztály parancsnoka Jedina Lipót lovag ellentengernagy. Az első hadosztályba tartozik a Habsburg-csatahajó, amelynek Punfil Alajos sorhajókapitány s parancsnoka, azután az Árpád Baselli sorhajókapitány parancsnoksága alatt; a Babenberg Grincenberger Frigyes sorhajókapitány vezetése alatt; az **Erzherzog Karl**, **Schwartz** (és) **Konstantin**, **sorhajókapitánynyal** az élén; továbbá az Aspern cirkáló Fellner Lipót fregattkapitány vezetése alatt. A második hadosztályba Hauss ellentengernagy parancsnoksága alatt tartoznak: a Budapest, a Monarch csatahajók, gróf Lányius Károly sorhajókapitány vezetése mellett; a Wien, amelynek Obenmüller Károly fregattkapitány, továbbá a Zenta cirkáló, amelynek Jehtner Mihály fregattkapitány a parancsnoka. — A harmadik hadosztály, amelynek élén Pigler Lucián ellentengernagy áll, a következő hajókat foglalja magában: Szigetvár, St. Georg cirkálók, Pöschmann sorhajókapitány vezetésével, a Kaiser Karl VI. cirkáló Tebál Vince sorhajókapitány alatt; a Trabant torpedóhajó Janitzi Ármin korvettkapitány alatt; a Komet torpedóhajó Kail Ferenc korvettkapitány vezetésével; a Huszár torpedóhajó Raisz korvettkapitány vezetése alatt és a Kaimann torpedóhajó Topler Lajos korvettkapitány vezetésével. A látogatóba érkező hajóraj legénysége 5600 főből áll, 402 ágyúval. Az összes hajókat gróf Montecucolli Rezső tengerészeti főparancsnok vezeti, aki a Lakróna nevű jachton érkezik. Holnap délután ebéd lesz a kormányzónál, utána 10 órakor gróf Nákó Sándor fiumei kormányzó nagy estélyt ad a kormányzói palotában. Az estély rendkívül fényesnek ígérkezik. Az estélyen igen előkelő és gazdag programom hangverseny lesz. Holnapután, a király születése napján ünnepélyes - hálaadó istentiszteletet tartanak, amelyen Nákó Sándor kormányzóval az élén az összes hatósági személyek, valamint az itt időző hajóraj tisztikara meg fog jelenni. Délután az Erzherzog Kari hajón ünnepi ebéd lesz. 19-én reggeli a kormányzó tiszteletére és még egyéb ünnepségek. A hajóra 20-án megy el. 25-én pedig megérkezik az angol földközi tengeri hajóraj egy része Fiumába."[2461]

1906.08.18-án Fiumában reggel már öt órakor pokoli ágyúzást vittek végbe a 13 nagy csatahajóról, ugyancsak ekkor járta be a 79-ik számú zöld hajtókás Jellacsics-ezred zenekara az utczákat hangos zenével s a budapestiek az Adamich-tér melletti szállodák ablakaiból megütközéssel hallották, hogy a Jellacsics-banda a századdobosok által vert ébresztő után menetközben a Gotterhalte első négy versszakát játszotta, majd átcsaptak „O du mein Österreich" dallamába.[2462] Ez a nap I. Ferenc József császár és király születésnapja.

1906.08.23-i hír: „Montecuccoli tengernagy még azok közé a ténylegesen szolgáló tengerésztörzstisztek közé tartozik, kik 1866 július 22-én részt vettek a lissai diadalmas tengeri csatában, hol a "Ferdinand Max" nevű zászlóshajón volt. Ez a hajó volt az, mely hatalmas lökéssel a tenger fenekére sülyesztette az „Attendatore" nevű olasz pánczélos admirálhajót. Daczára annak, hogy a tengernagy közel jár a 70-ik évhez, még mindig ruganyos, mozgékony tengerész. Nem egyszer történt meg a mostani hadgyakorlatok alkalmával, hogy torpedóhajókról, mint valami fiatal matróz kapaszkodott fel a több emelet magasságú tengernagyi hajóra az „Erzherzog Karl"-ra, de nem tiszti lépcsőn, hanem azon a vasháccsón, melyen a matrózok járnak fel és le a hajóról."[2463]

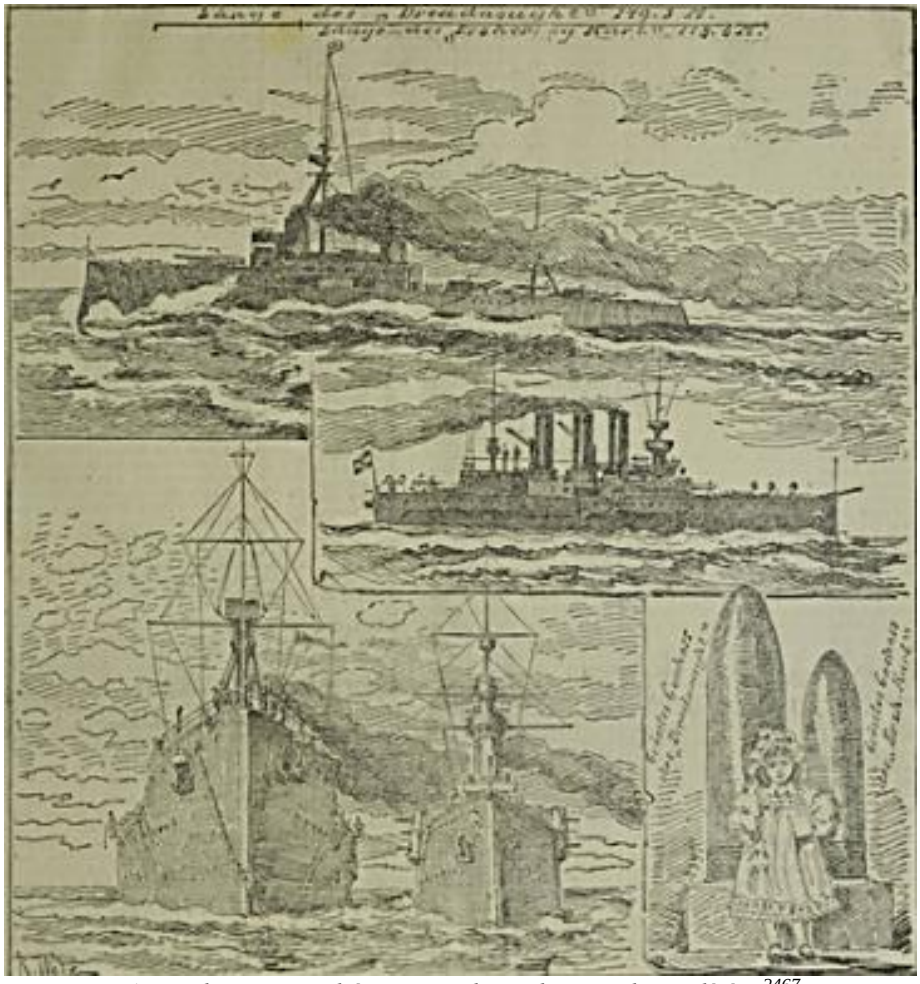
„A király előtt végbemenő tengerészgyakorlatok előjátéka még augusztus második felében játszódott le Póla és Cattaro körül, ahol szintén partraszállási gyakorlatokat folytattak. A hadgyakorlat idejére a hajóhad két hajóhadosztályra oszlott. A támadó hajóhadosztály a Habsburg, az Erzherzog Karl és az

[2460] Sport und Salon, Juli-Dezember 1906-07-21
[2461] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám
[2462] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám
[2463] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám

Árpád sorhajókból, a Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálókból, az Aspenn, Szigetvár és Zenta cirkálókból és a torpedónaszád-flotillából állott és hadműveleti bázisul Lussinre jelölték ki."[2464]
A dalmáciai hadgyakorlat szeptemberben folytatódott. A tengeri erő hét csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt- Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van.[2465]

1906.09.15-én részt vett a Calamotta-csatornában megtartott flottabemutatón. 1906.09.16-án Zárában, fedélzetére vette Ferenc Ferdinánd trónörököst a Miramar fedélzetéről és Pólába vitte.[2466] Az út egy részét rossz időjárásban tette meg. 1906.09.20-tól a Nyári Hajóraj zászlóshajója lett.

Az Erzherzog Karl és a Dreadnought összehasonlítása.
A dreadnought 385 kg súlyú, míg az Erzherzog Karl csak 215 kg-os lövedéket lő ki.
Így már nem csak torpedóflottillánk kicsi és elavult ekkor, hanem a nagy hadihajóink is elmaradnak az angol hajók mögött.



Az Erzherzog Karl és a Dreadnought összehasonlítása[2467]

[2464] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám
[2465] Pesti Napló, 1906. 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[2466] Prager Tagblatt, September 1906-09-17
[2467] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1906-10-18

1907.
1907 januárjától Luzian von Ziegler ellentengernagy zászlóshajója.
A lőszer ára 3,400.000 korona.[2468]

1907.02.16-án Fiumében a kormányzó tiszteletére Ziegler ellentengernagy az „Erzherzog Karl" csatahajón reggelit adott, amelyen részt vettek gróf Nákó Sándor feleségével született Lipthay Eszter bárónővel, Vió Ferenc polgármester és a hajóraj tisztikara. [2469]

„A magyar és osztrák flotta levantei útja. A magyar és osztrák flotta nehéz hajóhadosztálya folyó évi áprilisban a Közép-tenger keleti partjait fogja meglátogatni, hadi lobogónk megmutatása végett. A nyolcz heti utazás nevezetesebb állomásai lesznek Görögországban: Pireusz (Athén), Patrasz; Törökországban Szaloniki, Szmirna; Egyiptomban: Alexandria. A hajóhadosztály Erzherzog Karl (zászlóshajó), Erzherzog Friedrich és Babenberg tornyos csatahajókból fog állani. Parancsnok Ziegler Lucian ellentengernagy."[2470]
A levantei út 1907.03.04-1907.05.02-ig tartott.
Lásd kidolgozva a levantei utat az SMS Babenberg-nél.

1907.05.31-i hír: „Kattaróból jelentik: E hónap elején néhány napi tartózkodásra a kattarói öböl Teodo kikötőjébe érkezett a magyar-osztrák haditengerészet levantei hajóhada. A hajóhad Ziegler Lucián ellentengernagy vezetésével az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich és Babenberg csatahajókból, a Szigetvár és Pelikán cirkálókból, négy torpedó vadászhajóból és hat torpedó-naszádból áll. Teodoból a hajóhad flottagyakorlatra indult. Az ellenséges hajóhad Hans ellentengernagy vezetésével, a tartalék hajóraj Monarch, Wien, Budapest, Kaiser Karl és Trabant csatahajói s a torpedó-flotilla a tengerpartot védte. A három napos gyakorlat nyílt tengeren csatával kezdődött, volt még éjjeli torpedótámadás, aknalerakás és több érdekes harci mozdulat. Ez ideig a magyar-osztrák haditengerészet ily nagyarányú gyakorlatot még nem végzett."[2471]

1907.06.29-i hír: „(A nyári hajóraj gyakorlata.) A magyarosztrák haditengerészet nyári hajóraja június 35-én kezdte meg idei gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával. A nyári hajórajhoz beosztott hajókból két divíziót, egy cirkáló- és egy torpedóflottilát alakítottak. Az első divízió az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajókból, a második a Monarch, a Wien és a Budapest csatahajókból áll. A két divízió jelzőhajója a Zenta cirkáló. A cirkálóflottilla a St. Georg, Kaiser Karl VI., Aspern és Szigetvár cirkálókból áll, a torpedóflottilla pedig hat torpedóhajóból, hat torpedónaszádból és hat második osztályú torpedónaszádból. A nyári gyakorlat szeptember 15-éig fog tartani s befejezése után a hajók egy részét kivonják a használatból."[2472]

1907.10.22-i hír: „Gyakorlatozó téli hajórajunk e hó végén néhány napi tartózkodásra ellátogat Fiumába. A Zieger Luczián ellentengernagy parancsnoksága alatt álló flottához a következő hadihajók tartoznak: az «Erzherzog Karl» tengernagyi vezérhajó, az «Erzherzog Friedrich», a «Babenberg», «Sant Georg», «Aspern» csatahajók, továbbá a «Streiter», «Scharfschütze» és a «Wildfang» torpedóhajók. A flottához még 12 óceánjáró és 1 torpedónaszádot csatlakozott ma."[2473]

1908.
1908.01.16-i hír: „Parenzóból táviratozzák. A delegáció tagjai ma reggel fél nyolc órakor elhagyták Triesztben a Tháliát és elsőbben a mólón készen álló torpedónaszádokon foglaltak helyet, amelyek őket a beosztott tisztek vezetésével a csatahajók fedélzetére vitték. A két delegáció elnökei, az osztrák hadügyi és tengerészeti bizottság tagjai, valamint a magyar tengerészeti bizottság tagjai az Erzherzog Karl tengernagyi hajón foglaltak helyet, amelyen Montecuccoli gróf tengernagy és Hohenlohe herceg tartományfőnök is voltak. Az osztrák delegáció többi tagja az Erzherzog Friedrich hajón, a magyar

[2468] Budapesti Közlöny, 41. évfolyam, 1907-01-16 / 13. szám
[2469] Szeged és Vidéke, 6. évfolyam, 1907-02-16 / 39. szám
[2470] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-01-23 / 20. szám
[2471] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-31 / 129. szám
[2472] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[2473] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-10-22 / 250. szám

delegáció tagjai a Max Ferdinand hajón foglaltak helyet. Reggel nyolc óra felé az Erzherzog Karl tengernagyi hajója (parancsnok Ziegler tengernagy) fölhúzták az első jelzéseket, amelyeket a másik két csatahajó, valamint a St. Georg páncéloscirkáló ismételtek. A tengeren, amelyen friss széli hullámokat idéz elő, némi köd vehető észre. Rövid idő múlva csakhamar fölbukkan azonban a Triesztet környező magaslatok közül a felhőtlen égen a nap fényes korongja. A delegátusok élénk érdeklődéssel kísérik a tengernagyi hajón fölvont zászlójelzéseket, amelyeket a melléjük beosztott tisztek magyarázatokkal kísérnek. A zászlóshajó a torpedóflottilának jelt ad a szabad gyakorlat megkezdésére. Csakhamar előre törtetnek a torpedónaszádok a csatahajók belső oldalán, elől egy három torpedózuzóból álló csoport, utána pedig két szintén háromhárom síktengeri torpedónaszádból álló raj. A csatahajók mellett való elvonulás közben a torpedónaszádok legénysége a fedélzeten tisztelgett. Míg a torpedó flottila nyílegyenes irányban Parenzo felé halad, a csatahajók folytatják a taktikai gyakorlatot. A „Backbord kolonne“ vezényszóra az Erzherzog Friedrich és a St. Georg csatahajók az Erzherzog Karl és a Max Ferdinand jobboldalán nyomulnak előre. Eközben a ködfelhők teljesen eltűntek. Gradónál láthatóvá válik a tengerpart és később mindjobban láthatóvá válnak a Jali-alpok körvonalai. A delegátusokat az érdekes színjáték, amelynek felséges idő kedvezett, élénk megelégedéssel töltötte el. A csatahajók most újabb formációt alkotnak. Arcvonalba vonulnak, mialatt a torpedóflottila Parenzo irányában eltűnik. Különböző harcászati gyakorlatok után a flotta csatahajói ismét egymás mögött folytatják az utat és Isztria nyugati partjai mellett délkeleti irányban haladnak Parenzo felé. Egész után taktikai gyakorlatot folytattak. Először is egymás mögött háromszáz méternyi távolságban haladnak a csatahajók tíz mérföldes sebességgel. A zászlóshajó csekély fordulatot tesz s a flotta élére kerül, amelyet most már nyugati irányban vezet. Utána következnek az Erzherzog Ferdinand és a St. Georg, míg a torpedóflottila messze mögöttük marad. A delegátusok a parancsjelzéseket a parancsnoki hídról figyelik. Csakhamar eltűnik Trieszt a ködben. A flotta az előbbi sorrendben hajózik célja felé és déltájban Parenzóba ér, ahol horgonyt vet. Itt a delegátusokat gőzcsónakok szállítják részben a Thália, részben pedig a Lacroma fedélzetére, a melyek még a flotta előtt ideértek s a melyeknek fedélzetén a delegátusokat villásreggeli várta. — Pólóból jelentik az Erzherzog Kari zászlóshajón fölállított dróttalan távíróállomás közvetítésével: Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok, Hohenlohe herceg tartományi főnök, Barabás és Fuch delegációs elnökök jelenlétében, a tengeri hadgyakorlatok Salhore körül gyönyörű tavaszi időjárásban folynak. A delegátusok nemcsak a hajógyakorlatok lefolyása és a nagyobb csatahajók iránt érdeklődnek, hanem a gépkomplexumok munkája iránt is. A hajókon minden rendben van. Pólóból jelentik meg. Délután két óra után Parenzóból a csatahajókra szállították a delegátusokat. A hajóikat időközben ütközetre készenlétbe helyezték, mert délután a delegátusoknak a hajóraj és a Póla felől érkező tartalékhajóraj közötti gyakorlatukat akarták bemutatni. Délután három óra tájban a szemhatáron feltűnő füstfelhő az ellenséges hajóraj közeledtét jelezte. E hajóraj a Monarch csatahajóból, a Wien és Budapest partvédőhajókból, valamint a Kaiser Karl VI. páncélos cirkálóból állt. A delegátusok nagy érdeklődéssel szemlélték a kölcsönös támadást. A midőn az ellenséges hajók mintegy 4000 méternyi távolságra voltak egymástól, majdnem egyidőben megkezdődött az ágyúzás, mely huzamos ideig tartott. Az érdekes gyakorlatozás az előzetes megállapodáshoz képest az összehasonlíthatatlanul gyengébb tartalékhajóraj visszaszorításával végződött. Ezután a tartalékhajóraj egyesült a főhajórajjal és hajóhadosztály formációban és a taktikai gyakorlatokat folytatva, Póla felé indult. A sötétség beálltával a gyakorlatozást egy, az egyesült hajóraj ellen irányuló, fölötte érdekes torpedótámadással fejezték be. Egy csatahajó fényszórókkal megvilágította a torpedónaszádokat, amelyek ellen ágyútüzet intéztek. A harc fölötte érdekes képet nyújtott. A delegátusok fölhasználták az alkalmat és körülményesen tájékozódtak a tengerészetügy komplikált és nehéz viszonyairól. Amidőn a hajóraj este hét óra tájban kikötött a pólai kikötőben, a delegátusok, akiket a mai utazás, amelyet állandóan kedvező időjárásban tettek, köszönetüket fejezve ki, elbúcsúztak Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnoktól, a hajórajtól és a hajóparancsnokoktól. Este hét órakor a delegátusok eleget tettek Rheinlein báró kerületi főnök meghívásának, aki tiszteletükre teaestét adott.”[2474]

1908.01.29-i hír: ” — Az «Erzherzog Karl» dokkban. AZ «Erzherzog Karl» nevű csatahajónk, amely delegátusainkat minapitanulmányi útjukban, mint a flotta vezénylő zászlóshajója kísérte el, Pólóból érkezett jelentés szerint, a legközelebbi napokban dokkba kerül. A hajó, amely öt esztendőn át állandóan szolgálatban van, most is csak kisebb javítás végett kerül dokkba. A hajót ugyanis általános tatarozás

[2474] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám

alá veszik és a fenekét megtisztítják a rárakódott tengeri salaktól és újjáfestik. A dokkból kikerülve az_ «Erzherzog Karl» újból a hajóraj élére kerül és márcziusban több más hadihajónkkal a nyugateurópai kikötők meglátogatására fog indulni. E tanulmányi út alatt hadihajóink Németország, Anglia, és Francziaország főbb kikötőit keresik föl.[2475]

1908.02.12-i hír:" Bécsből jelentik nekünk: A magyarosztrák hajóhadnak egy része Ziegler ellentengernagy vezetésével március elején nyolc heti utat fog tenni a Földközi tengeren s **Máltát**, **Kartagénát**, **Gibraltárt**, **Algírt** és **Bizertát** fogja érinteni. Ez a hajóraj az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich és Erzherzog Ferdinand Max csatahajókból és két torpedóhajóból fog állni. Egy kisebb hajóraj Höhnl sorhajókapitány vezetésével a dalmát vizeken fog cirkálni."[2476]

1908.02.28-i hír: „A hajóhad gyakorlata. Pólából írják nekünk: Az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max csatahajókból, Uskoke és Scharfschütze torpedó hajóból, Ziegler Lucian ellentengernagy parancsnoksága alatt álló hajóraj e hó végén nyolcz hétre a középtengerre indul. A hajóraj Máltában, Kartagénában, Gibraltárban, Algírban és Bizertában fog kikötni. Máltában a katonai és tengerészeti hatóság a flotta tiszteletére márczius másodikén nagy ünnepséget rendez. A szolgálatban álló flotta többi hajója a Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és czirkáló, s a törpedó flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot."[2477]

1908.02.28-i hír Pólából: „(Hajórajunk a német császár előtt.) Korfuból táviratozzék. Vilmos császár ma délben, kísérete több tagjának társaságában a magyar-osztrák hajóraj meglátogatására ideérkezett. A hajóágyuk üdvözlő lövései között a császár az Erzherzog Karl csatahajóra ment, melynek megtekintése után a hajó legénysége gyakorlatozott. A császár ismételten tetszését fejezte ki. Ziegler ellentengernagy ezután, a császár tiszteletére ebédet adott, amelyen felköszöntőt mondott, melyben a császárt éltette."[2478]

1908.03.05-én Máltán Ziegler ellentengernagy a mai napon meglátogatta a máltai érseket, aki a látogatást viszonozta. Azután az Erzherzog Karl csatahajón dejeuner volt, amelyen az ellentengernagy Battenberg hercegnőt, a kormányzót és annak nejét, Sir Charles Drury admirálist és nejét, valamint az angol csapatok és hadihajók tisztikarát hívta meg.[2479]

1908.03.07-i hír: „…az „Erzherzog Karl" zászlóshajó Lucian v. Ziegler ellentengernagy, századparancsnok, Richard Ritter v. Kohen sorkapitány hajója, hajóparancsnok) áll, az „Erzherzog Friedrich" toronyhajókból, ill. "Erzherzog Ferdinand Max", valamint két torpedójármű múlt szombaton megkezdte nemzetközi útját.

„— Hadihajóink Afrikában. Tangerből sürgönyzik lapunknak, hogy a Ziemer ellentengernagy parancsnoksága alatt álló magyar-osztrák hajóhadosztály három csatahajója, »Erzherzog Karl«, »Erzherzog Ferdinand Max« és »Erzherzog Friedrich« földközi tengeri útjában szerdán Tangerbe érkezett és három napon át horgonyzott az ottani öbölben. A zászlóshajó úgy a szárazfölddel, mint a kikötőben veszteglő franczia és spanyol hadihajókkal a szokásos üdvlövéseket váltotta, majd a szárazföldre jött az admirális és előbb Koziebrodski-Bolesta Lipót gróf magyar-osztrák követnél tett látogatást, majd a követ társaságában felkereste Mohammed El Torrest, a szultán diplomácziai képviselőjét és az idegen követeket. Az első este a követségen volt ebéd és estély, a melyen a flotta tisztikara és a diplomácziai kar vett részt. Másnap a követ neje és vendégei tiszteletére bált adtak a Villa Valentinában, a melyet erre az alkalomra pazarul feldíszítettek virággal, pálmaágakkal és zászlókkal, a melyeknek fele czimeres magyar lobogó volt. A bálon a Tangerben lakó magyarok és osztrákok teljes számban megjelentek. A bálon a zászlóshajó zenekara játszott és a felszolgált italok között magyar bor és kőbányai sör szerepeltek. A harmadik napon az admirális látta vendégül a diplomácziai kart, míg az ottani magyarok és osztrákok a tisztikar vendégei voltak. A hajóraj péntek este vitorlázott Malaga felé.

[2475] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-29 / 25. szám
[2476] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-02-12 / 38. szám
Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-18 / 43. szám
[2477] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám
[2478] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-04-28 / 103. szám
[2479] Pécsi Napló, 17. évfolyam, 1908-03-06 / 55. szám
Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-03-04 / 56. szám

Ez az első eset, hogy magyar és osztrák hadihajók horgonyoztak marokkói vizeken. Hajórajunk a legmodernebb felszerelésű és a ragyogó tisztaság, páratlan rend és fegyelem, valamint a lekötelező nyájasság, amelylyel az idegenek derék tengerészeinknél találkoztak, bámulatot és rokonszenvet keltett mindenütt, amely a lefolyt ünnepségek során igen lelkesen nyilatkozott meg.• Algírból sürgönyzik lapunknak, hogy a magyar és osztrák hajóhadosztály tegnap reggel Malagából odaérkezett. A városi hatóság este a tisztek tiszteletére estélyt adott."[2480]
Ezt a tengeri utat részletesen lásd az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.) csatahajó leírásánál.

1908.05.05/06-án az Az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" hajókból álló „Erzherzog" osztályt meglátogatta Vilmos német császár.[2481]

1908.06.14-i hír: „(A magyar-osztrák nyári hajóraj.) Pólából jelentik: Gyakorlatozó nyári hajórajunkat három hadosztályba osztva e hónap 15-én léptetik szolgálatba. Az elő hadosztály Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt az Erzherzog Kart vezérlő zászlóshajóból, az Erzherzog Friedrich és Erzherzog Ferdinand Max nevű csatahajókból fog állani. A második hadosztályba Müller ellentengernagy parancsnoksága alatt a Budapest és Wien hajók tartoznak, élükön a Monarch zászlóshajóval. A harmadik hadosztály Kunsti ellentengernagy vezetésével a Sant Georg és Karl VI. csatahajókon kívül a torpedó flotillával kiegészítve vesz részt a nyári hadi gyakorlatokon. A flotta az isztriai partok mentén fog manőverezni, majd a dalmát tengermellékre megy le, ahonnan augusztus folyamán néhány napra Fiumába is ellátogat."[2482]

1908.07.29-én Fiumében volt. Fiumét 1908.09.03-án hagyta el.[2483]

1908.09.05-i hír: Montecuccoli admirális vezetésével hadgyakorlat kezdődik e hónap 15-én. Ebben az első nehézhadosztály vett részt, az "Erzherzog Karl", "Erzherzog Ferdinand Max" és "Erzherzog Friedrich" és a második nehézhadosztály, amely a "Monarch" hadihajókból áll. „Wien" és „Budapest", továbbá cirkálók és egyéb hadihajók.[2484]

1908.10.01-én az SMS Ferenc Ferdinánd vízrebocsátásakor az Erzherzog Karl hadihajó fedélzetén Ziegler hajóhadosztályi parancsnok reggelit adott.[2485]

1908.11.11-i hír: „Fiumei tudósítónk írja, hogy a legközelebbi tápokban flottánknak egy hajóraja Fiumába érkezik. A hajóraj az «Erzherzog Karl» csatahajó vezetésével Ziegler ellentengernagy parancsnoksága alatt érkezik ide, hogy a «Danubius»-hajógyárban elkészített torpedóirajokat ünnepélyesen átvegye."[2486]

1909.
1909.01.01-től a Téli Hajóraj vezérhajója, Anton Haus ellentengernagy zászlóshajójaként. Ekkor a dalmát vizekre hajózott. [2487]

1909.02.10-.i hír: A téli Flotta tagja „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich", „Erzduke Ferdinand Max" és „Kaiser Karl VI", a „Turul" és „Bandur" torpedómesterlövészek, valamint a „Triton", „Hydra" óceánjáró hajókból áll. " és "Skorpion" és a "Boa", "Kobra" és "Python" torpedó tengeri csónakok…[2488]

1909.03.19-án tengernagyi hajó. A mostani flotta tehát a fenti megerősítésen kívül huszonöt torpedónaszádból, az »Erzherzog Karl«, tengernagyi hajóból, továbbá az »Erzherzog Friedrich«,

[2480] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-04-07 / 85. szám
[2481] Vorarlberger Volks-Blatt, April 1908-04-30
[2482] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-06-14 / 143. szám
[2483] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-07-25 / 178. szám
[2484] Reichspost, September 1908-09-05
[2485] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-10-01 / 235. szám
[2486] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-11-11 / 270. szám
[2487] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-02-11 / 35. szám
[2488] Pester Lloyd, Jahrgang 56, nr. 1909-02-10 / nr. 34
Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-02-11 / 35. szám
Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-02-10 / 34. szám

»Erzherzog Ferdinand Max« és a »Kaiser Karl VI.« csatahajókból áll."[2489] „Az egyesített hajóraj most közvetetlenül Montenegró előtt végez folytonos harci lövőgyakorlatokat. A flotta lement egész Antivarig, ahol az úgynevezett Boote auf Kriegsfuss-szárú gyakorlatokat teljesíti. A lövő- és célgyakorlatok egész nap folynak és éjszakánként is hangos ágyúdörgések hallatszanak. A flotta mindaddig lent marad Montenegró határán, amíg Szerbiával és Montenegróval valamilyen irányban el nem dől a konfliktus."[2490]

1909.05.09-én a hajó delegációt küldött Bécsbe az Aspern ünnepségekre.
1909.05.13-án II. Vilmos német császár és Auguszta Viktória császárné kereste fel Polában.

1909.05.29-én Fiumében volt a gyakorló nyári hajóraj tagjaként, Haus Antal ellentengernagy vezérhajójaként.[2491] 1909.06.30-ig hadgyakorlaton vett részt az I. hadosztály vezérhajójaként.[2492]

1909.06.01-i hír Fiuméból: „Az első hadosztályba az »Erzherzog Karl« admirálishajó Bublay parancsnokságával 126 emberrel, az »Erzherzog Friedrich« Kästner Mihály parancsnokságával 662 emberrel, az »Erzherzog Ferdinand Max« 664 emberrel tartoznak."[2493]

1909.06.04-i hír: „Nyári hajórajunk Fiumében, Fiuméból Írják: Haditengerészetünk nyári hajóraja, amely az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Ferdinand Max", „Erzherzog Friedrich", „Habsburg", „Babenberg", „Árpád" csatahajókból, a „Pelikan" torpedóvezérhajóból, továbbá a „Turul", „Pandur", „Tryton", „Hydra" torpedóhajókból áll, szombaton délután érkezett a fiumei kikötőbe. Vasárnap reggel kilenc órakor József főherceg az „Erzherzog Karl" vezérhajóra ment, ahol Hans Antal ellentengernagy fogadta a tisztikar élén és szemlét tartott a legénység fölött. A főherceget a hajóra érkezésekor és távozásakor a szokásos tisztelgéssel üdvözölték. A hajóraj parancsnoka, Hans Antal ellentengernagy, a főbb tisztek kíséretében kedden délelőtt meglátogatta gróf Nákó Sándor kormányzót, gróf Wickenburg István kormányzóhelyettest, dr. Vio Ferenc podesztát, akik a látogatást még a délelőtt folyamán viszonozták az „Erzherzog Karl" admirális hajó fedélzetén. A látogatás alkalmával a szokásos üdvlövések hangzottak el. Kedden délután a legénység általános kimenőt kapott és nagy csapatokban keresték fel a város mulatóhelyeit. A hajóraj ma elindult Dalmáciába."[2494]

1909.06.12-i hír: „— Hajórajunk gyakorlatai. Gyakorlatozó nyári hajórajunk, amely a napokban fiumei látogatása után a dalmát szigetek körül kezdte meg manővereit — mint nekünk jelentik — e hó 7-én este Lussinpiccolóból Brguljéba ment. Útközben a flotta éjjeli lövőgyakorlatokat tartott. A gyakorlatok e hó 13-ig fognak folytatódni, mire megkezdik a díjlövéseket. Az «Erzherzog Karl» vezérlőhajó parancsnoksága alatt álló flotta e hó 25-ére Pólásra tér vissza, ahol szenet, lőanyagot és élelmiszereket vesz föl, majd kisebb javításokat eszközölnek az egyes hajókon, hogy aztán teljes fölszereléssel Triesztbe menjenek a július hó 3-án ott megtartandó «Radetzky» új csatahajó vízrebocsátási ünnepségére. Az ünnepélyen az egész gyakorlatozó nyári hajórajon kívül résztvesz a «Miramar» hadijacht is, amelyről Ferencz Ferdinánd trónörökös és neje fogja végignézni a vízrebocsátást."[2495]

1909.07.03-án az SMS Radetzky vízrebocsátásakor este 5 órától 7 óráig az «Erzherzog Karl» csatahajón összejövetel lesz, amelyen a trónörökös és neje is meg fognak jelenni.[2496]

1909.07.15-i trieszti hír: A 10 600 tonnás Erzherzog Karl és Erzherzog Friedrich sorhajók, valamint a Pandur torpedóhajó-romboló augusztus elejétől szeptember végéig cirkál a Levantei vizeken".[2497]

[2489] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
Magyarország, 16. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
[2490] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
[2491] Somogyvármegye, 5. évfolyam, 1909-05-30 / 122. (1189.) szám
Magyarország, 16. évfolyam, 1909-05-27 / 124. szám
[2492] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-07-14 / 165. szám
[2493] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-06-01 / 128. szám
[2494] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[2495] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-12 / 138. szám
[2496] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-07-02 / 155. szám
[2497] Vorarlberger Tagblatt, Juli 1909-07-17

A kötelék 1909.08.01/02-án hagyta el feltehetőleg Fiumét. A kötelék főbb egységei: az SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, és az SMS Erzherzog Ferdinand Max.

1909.08.26-án befutott Vathy-ba (Számosz szigete) az SMS Erzherzog Ferdinand Max, SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich és az SMS Pandur.[2498]
1909.08.31-én az SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Erzherzog Ferdinand Max, valamint az SMS Pandur befutott Mersina (Törökország Mersin) kikötőjébe. Innét hajóznak tovább Alexandrette (Törökország) kikötőjébe.[2499] A kötelék innét Bejrút-ba (ma Libanon) hajózik tovább.[2500] Itt is változott a tervezett útvonal.
1909.09.16-án már a hazai vizek felé hajóztak.[2501]
A visszaúton feltehetőleg tartották a Bejrút, Larnakán (Ciprus), Syrán (Szira –ókori Syros- Kikládok), Korfu, Pola útvonalat. Így, feltehetőleg elkerülték Kréta szigetét.

1909.09.25-én új távolságmérőt és irányzó berendezést szereltek fel a hajóra a 19 cm-es lövegekhez. Ekkor a hajó új szellőzőberendezést is kapott.

A megtett útvonal közel 50 nap alatt: Pola – Teodo – Kefalónia – Patrasz – Zakinthosz - Pülosz - Szantorini -Volo (Thesszália) – Sesklo- Szaloniki – Mitilini – Smirna (Izmir) – Scalamova - Vathy-ba (Számosz szigete) - Törökország Mersin - Alexandrette (Tripolisz) - Bejrút - Larnakán (Ciprus) - Syrán (Szira –ókori Syros Kikládok-nál) – Korfu - Pola útvonalat.
Az út megközelítőleg 3200 tengeri mérföld, közel 5930 km.
1909.09.20-án a kötelék Bolnba (Bol Dalmácia) érkezett az SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Erzherzog Ferdinand Max és az SMS Pandur.[2502]
A részletes útleírást lásd az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.)-nél.

Ekkor a téli század tagja 1909 szeptemberétől: Arzduke Karl zászlóshajó, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max. Kaiser Karl VI., Csikós, Phönix stb. A kötelék 1910.01.01-ig lesz gyakorlaton.[2503] A Földközi-tengeri úton nem minden egység vett részt.

1909.10.21-én Pólából jelentik: Az Erzherzog Karl, az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Friedrich és a Kaiser Karl VI. csatahajókból, valamint a hozzájuk sorozott torpedóhajókból álló flotta e hó 30-án több napi látogatásra Fiumába megy.[2504]

1909.10.31-i hír: „A csónak-verseny. — A „Somogyi Hírlap" eredeti tárcája. — írta: Sprenger Károly, tengerészkapitány. Július 19-én indult el Pólából az első divízió, mely az Erzherzog Karl, Fridrich és Ferdinand Max csatahajókból állott, úgyszintén a cirkálók csapatja a hozzájuk beosztott torpedóbootokkal. Hosszú vonalat alkottak e hajók, amint az admirális hajóját követve, 300 méter távolságban egymásközt, gőzöltek dél felé. Az időjárás szép volt, a nap felhőtlen láthatáron nyugodott le és utolsó sugarai szép időt jövendöltek másnapra. E jövendölés be is teljesedett. Másnap az egész felszerelt flotta, nem messze Sebenicotól Provicchio sziget mellett horgonyzott, hogy a lissai tengeri ütközet évfordulóját a szokásos csónakversennyel ünnepelje meg. A nap sugarai égetően tűztek le a tengerre, melynek tükörsima felülete visszaverte a napsugarakat és majd megvakította az embert. Csak gyenge szellő frissítette fel néha a levegőt, de ennek is alig volt annyi ereje, hogy a lobogót kibontsa. Az egész osztrák-magyar monarchia felszerelt hadihajói ott voltak. Hat csatahajó, öt cirkáló és 15 torpedóboot. Ritka szép látvány volt és az egymás mellett horgonyzó vasszörnyetegek képe, melyek hatalmas ágyúikkal a béke, a rend fentartói a tengeren. Az összes jelenlevő hajók csónakjai részt vettek a versenyben és már fél kettőkor délután a tenger tele volt kisebb-nagyobb csónakokkal, melyek ide-oda mozogtak,

[2498] Grazer Tagblatt, August 1909-08-28
[2499] Grazer Tagblatt, September 1909-09-02
[2500] Salzburger Volksblatt, September 1909-09-02
[2501] Grazer Volksblatt, September 1909-09-17
[2502] Grazer Tagblatt, September 1909-09-22
Reichspost, September 1909-09-22
[2503] Sport und Salon, Juli-Dezember 1909-09-18
[2504] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-10-21 / 249. szám

türelmetlenül, mint a verseny előtt álló paripák. Minden csónak orrán ott volt a zászló, mely számát és hajóját jelezte. Hét órakor a gőzcsónakok kivontatták a versenyben részt vevő csónakokat az indulás helyére, mely 2 és fél km távolságban volt az admirális hajójától. Három órakor kezdődött a verseny. Az egyik gőzcsónakból elsütött ágyú hangja volt a jel az első csoport indulására. A gigek, a hajókon levő legkönnyebb és legfinomabb építésű csónakok versenye volt ez. Kezdetben csak látcsövekkel lehetett kivenni a különböző csónakok számát, de amint közeledtek a hadihajók vonalához, könnyű volt megmondani, hogy melyik hajóhoz tartoztak a csónakok. Minél jobban közeledtek a célhoz, annál élénkebb lett a verseny. Az evezősök fölemelkedtek helyeikről, hogy nagyobb erőt fejthessenek ki evezőikkel. A könnyű csónakok majd kiemelkedtek a vízből az evező csapások ereje alatt, az evezők vastag rúdja úgy meghajlott, mind a nádpálca. A kormánynál ülők felálltak csónakukban s hangos szavakkal biztatták az evezősöket, mig karjaik fel és lemozgásával ütötték a taktust. Már a versenyzők arcát is ki lehetett venni. A megerőltetés fejükbe kergette a vért, arcuk fénylett az izzadtságtól és könnyű ingük is csupa izzadtság volt oly anynyira megerőltették magukat a nagy hőségben. Eldördült az admirális hajóján az ágyú, a zene elkezdett játszani és az első csoport versenye véget ért. Lobogók hirdették a három első gig győzelmét. A győzteseket „Hurráh“ kiáltások üdvözölték hajóikról és ezek bizonyára megérdemelték úgy e fogadtatást, mint a nyert díjakat. Este 7 óráig tartott a különböző alkotású csónakok versenye. Az utolsó küzdelem a 16 evezős nehéz csónakok között volt. Ezek legénysége dalmát matrózokból került ki. Hatalmas termetű, vad alakok ezek, kiknek erőben adta meg a teremtő azt, mit észben elvont tőlük. A nehéz evezők zaja már messziről hallatszott és közeledtükre mindig nőtt e zaj. A tenger vize nem simul el nyomukban oly gyorsan, mint a többi csónakok után, hanem habzott, keringett mintha csak egy gőzhajó csavarja csapkodta volna azt fel. Mikor az utolsó csoport versenye is véget ért, felhúzták daruikra a csónakokat, és a legénység itta az áldomást. Kilenc órakor már csendes volt minden, üres lett a tenger előbb oly élénk felszíne és a sötét éjszaka csendjét csak az őrök hosszan vontatott Alles wohl kiáltása törte meg.”[2505]

1909.11.07-i híradás: „Fiumából táviratoztak. Hajórajunk öt nap múltán indul a dalmát partokra, ahol folytatja gyakorlatozását. Az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max és Kaiser Karl VI. vesznek részt a gyakorlatokon, Haus Antal altengernagy vezetése alatt.”[2506]

1909.11.27. Pólából Jelentik: Az «Erzherzog Karl» vezérhajó, továbbá az «Erzherzog Ferdinánd Max» és a «Kaiser Karl VI.» csatahajók tegnap (27-én) Pólából a dalmát partvidékre mentek, hogy ott megkezdjék a téli gyakorlatokat Néhány nap múlva követi őket ad «Erzherzog Friedrich». A flotta csak deczember végén tér vissza a pólai hadi kikötőbe.[2507]

1910.

A hajó varrodája[2508]

[2505] Somogyi Hirlap, 6. évfolyam, 1909-10-31 / 249. szám
[2506] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-07 / 264. szám
[2507] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-28 / 282. szám
[2508] https://onebid.hu/hu/kepeslapok-sms-erzherzog-karl-osztrak-magyar-erzherzog-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajojanak-varromuhelye/2590802#img-1

1910.02.19-én a parancsnoka Wilhelm Pacher sorhajókapitány. A cikkben a többi hajó parancsnokát is felsorolják. „A hajóhadhoz tartoznak az „Erzherzog Karl“ (parancsnoka lovag Kirchmayer sorhajókapitány), az „Erzherzog Friedrich“ (parancsnoka lovag Schwarz sorhajókapitány), az „Erzherzog Ferdinand Max“ (parancsnoka Pacher sorhajókapitány), a „Kaiser Karl VI.“ (parancsnoka László fregattakapitány), a „Csikós“, „Réka“, „Phönix“, „Krake“ és „Polip“. „[2509]

1910.02.26-án kifutott **Pólából** és egy Földközi-tengeri útra indult.[2510]
1910.03.01-én futott be az SMS Erzherzog Karl-t, SMS Erzherzog Friedrich-et, az SMS Erzherzog Ferdinand Max-t, a Recca-t és az SMS Csikós **Antivari**-ba.[2511]
1910.03.05-én Antivari (Montenegró) kikötőjében volt.[2512]
1910.03.10-én az SMS Erzherzog Karl-t, SMS Erzherzog Friedrich-et, az SMS Erzherzog Ferdinand Max-t, az ASM Szigetvár, az Recca (SMS Réka)-t és az SMS Csikós **Mersina**-ban volt. 1910.03.11-én hajóztak tovább **Alexandrette** (Törökország) kikötőjébe.[2513]
1910.03.21-én várják az SMS Erzherzog Karl-t, SMS Erzherzog Friedrich-et, az SMS Erzherzog Ferdinand Max-t, a Recca (Réka)-t és az SMS Csikós-t **Smyrugába**.[2514] (Feltehetőleg Smyrna Anatóliában.)

1910.04.23-án Salonis-ban (Thesszaloniki) volt, de ez téves újsághír.[2515]
Az SMS „Erzherzog Karl”, „Erzherzog Friedrich”, „Erzherzog Ferdinand Max”, „Csikós” és „Reka” hajók tegnap (1910.04.25-én) érkeztek meg Mytiléné-be, a görög Leszbosz sziget központjába. Az „Erzherzog Ferdinand Max” és a „Réka” indulása ma (26-án) tovább Szalonikába, a többi hajó holnap indul (27-én) Cavallába.[2516] Thesszaloniki 1910-ben még a Török Birodalom kikötője volt.

A kötelék 1910-es ismert útvonala: Pola – Antivari (Bar)– Mersina (Mersin) - Alexandrette (Törökország) – Smyrugába (Feltehetőleg Smyrna (Izmír) Anatóliában – Mytiléné – Thesszaloniki (A vissza út nem ismert.) Lényegében fordítottja az 1909-es útnak. Törökországban kezdenek, és onnét mennek Thesszalonikébe és a görög partokhoz. Kimaradt Bejirút és Ciprus. Kb. 5000 km lehetett a megtett út.

1910.05.14-i hír: „A dalmát vizeken ez idő szerint a következő tízezer tonnás csatahajók cirkálnak: Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max.”[2517]

A flottafejlesztést ekkor 1917-1920-ig tervezték előre. Ebben az időben a dreadnoughotok egy továbbfejlesztett négy hajóból álló egységét tervezték megépíteni. 1920-tól csak az így létrejövő 8 dreadnoughtot akarták hadrendben tartani a nagy hajóegységek közül.[2518]

1911.
1911.02.12-én befutott Triesztbe az SMS Erzherzog Franz Ferdinand, SMS Kaiser Karl, SMS Erzherzog Ferdinand Max és SMS Kontreadmiral Spaun és négy óceánjáró torpedóhajó. [2519]

1911.03.01-i hír: „Grác, február 28. (Saját tudósítónktól.) A „Grazer Tagespost“ arról értesül, hogy az „Erzherzogs klasse“ elnevezésen ismert 10.600 tonnás hadihajókat átalakítják, amennyiben új nehéz ágyukkal szerelik fel az eddigiek helyett. Ez a csoport három hajóból áll („Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“ és „Erzherzog Ferdinand Max“), amelyeket az 1902. és az 1907. év között építettek kerek összegben nyolcvan millió korona költséggel. A hajókon négy 24 centiméteres és tizenkét 19

[2509] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-24 / 46. szám
[2510] http://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ERCHERZOG_FERDINAND_MAX.htm
[2511] Grazer Tagblatt, März 1910-03-02
[2512] Sport und Salon, Januar-Juni 1910-03-05
[2513] Pester Lloyd, Jahrgang 57, nr. 1910-03-12 / nr. 60
[2514] Grazer Tagblatt, März 1910-03-22
[2515] Grazer Tagblatt, April 1910-04-25
[2516] Grazer Tagblatt, April 1910-04-23
[2517] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-05-14 / 114. szám
[2518] Czernowitzer Allgemeine Zeitung, Mai 1910-05-20
Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-18
[2519] Grazer Tagblat, Februar 1911-02-13

centiméteres ágyú van. Ez a felfegyverzés semmiképpen sem felel meg azoknak az igényeknek, amelyeket ma csatahajóval szemben támasztani lehet. Hogy az e csoporthoz tartozó hajókat évek hosszú sorára használhatókká tegyék, a 24 centiméteres ágyukat 30.5 centiméteres ágyukkal fogják kicserélni, viszont ennek ellenében több 19 centiméteres ágyú feleslegessé válik. Az átalakítás folytán beálló új anyagszükséglet a következő: háromszor négy 30.5 centiméter kaliberes ágyú és a hozzávaló lövőszer, valamint háromszor négy ágyútorony az új ágyúk számára. Ez a modernizálás természetesen lényeges költségemelkedéssel jár. Egy 30,5 centiméteres cső körülbelül 400.000 koronába kerül, ami tizenkét ágyúnál 4,8 milliót jelent. Egy golyó az ilyen kaliberű ágyúhoz kerek összegben 3500 koronába kerül s minthogy egy ágyúra kétszáz lövést számítanak, a lövőszet ára hétszázezer koronára, a tizenkét ágyúnál összesen 8,4 millió koronára rúg. Hozzájárul mindéhez a torony költsége. Egy-egy toronyban két 30,5 cm-es ágyút szándékoznak elhelyezni s ez legalább is tizenhat millió korona kiadást jelent. Az átalakítás sorát az „Erzherzog Karl"-lal kezdik meg. Az ágyuk szállítása nem ütközik akadályokba, mert a Skoda-gyár úgyis gyárt ily kaliberű ágyukat a Dreadnoughtok számára, ilyen ágyuk szállításával már is foglalkozik."[2520]

Ekkoriban még nem eldöntött, hogy a nagy flották mekkora lövegeket alkalmaznak majd. A Német Császári Flotta 28 és 30,5 cm-es lövegeket fejleszt. Ezek a lövegek a jütlandi csatában (1916.05.31-06.01.) gyorsabban és pontosabban lőttek, mint az angol Queen Elizabeth osztály 38,1 cm-es lövegei. A 10 km-ről vívott tűzpárbajban a német 28 és 30,5 cm-es lövegek a Queen Elizabeth osztály egységeit annyira szétlőtték, hogy azoknak ki kellett állniuk a csatavonalból. De ezt 1911-ben még nem lehetett előre látni. Ráadásul a 24 cm-es lövegek és a 30,5 cm-es lövegek lőtávolsága ekkoriban közel azonos.

1911.03.29-i hír: „Ferenc Ferdinánd királyi herceg tengernagy rendeletére ma hajnalban Fazana előtt egybegyűltek a tartalékhajóraj, a torpedó-flottila, a középponti hadikikötő kerületében szolgálatban álló és a Trieszt, Fiume és Lusszin-Pikkoló kikötőiből ideérkezett hajók, összesen 47 hajó, a többek között az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajók, a Karl VI. cirkáló, a Szigetvár és Panther kisebb cirkálók, hét torpedózuzó, 26 torpedónaszád, két tengeralattjáró hajó és számos kisebb hajó…. Reggel hat órakor fölvonták a Karl VI. csatahajóra a tengernagyi lobogót."[2521]

1911.08.17-én Abbáziába érkezett a flotta: „Lacroma" admirális hajó, az „Erzherzog Franz Ferdinand", „Radetzky", „Babenberg", „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" csatahajók, a cirkálók "Szent György", "VI. Károly császár", "Empress Erzsébet", "Admiral Spaun", "Zenta" és "Szigetvar", stb.[2522]

1911.08.22-25. közötti Zára (ma: Zadar) melletti, Ferenc Ferdinánd főherceg részvételével megtartott hadgyakorlaton vett részt. Ekkor Lanjus-Wellenburg Károly altengernagy: zászlóshajója volt.[2523] Ekkor a támadó kötelék része volt.

1911.09.02-án már a tartalék flottába került az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich", „Erzherzog Ferdinand Max", az „Aspern", valamint a „Velebit" és „Ulan" torpedójók. A század a hazai vizeken marad. Parancsnoka Maximilian Niegovan sorhajókapitány, és vezérkari főnöke Eduard Kittel fregattkapitány.[2524]

1912.
Ebben az évben drótnélküli telegráffal rendelkezett.[2525]

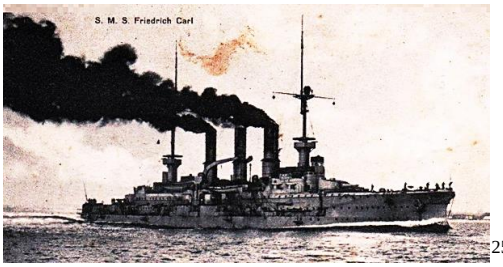
„Az angol bányászsztrájk és a haditengerészet. Szakértői körökből írják nekünk: Az angol szénbányász-sztrájk következményei egyenlőre beláthatatlanok, mert tartama bizonytalan. Angliában nemzeti katasztrófának tartják és ennek hatásai naponként fokozódik. De tény, hogy az összgazdasági élet

[2520] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-01 / 51. szám
[2521] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-03-29 / 74. szám
[2522] Neues Wiener Journal, August 1911-08-17
[2523] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám
[2524] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1911-09-02
[2525] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám

rázkódtatása az egész világon érezhetővé válik. Az angol létharctértől távolabbra eső államok háztartásában is direkt és indirekt módon zavarokat fog okozni. Különösen a szénbeszerzés folytán a haditengerészetben fenyeget veszély. Az angol szén kiváló minősége folytán úgyszólván nélkülözhetetlen a nagyobb üzemekben. Egy tonna angol starbrikkers ára franco Pola 26.05 korona; Crown-brikkolis 24.70; rajna-vestfáliai 24. 40 f; angol Nixon-i szén 25.27; komlói szén 36.60 korona. Ennek arányában áll a szénminőségek különféle páraképződménye. Egy 10.600 tonnás és 18.000 lóerőt indikáló csatahajónál — mint pl. az „Erzherzog Karl" — egy 1200 tengeri mértföldnyi út az ár- és minőségi különbözet folytán, komlói szénnel 13.988 koronával drágább lenne, mint Starbrikettel. Azáron kívül még fontos, hogy a hajó mennyi ideig képes a saját szénkészletből élni. Úgy az ár, mint pedig a minőség különbözősége folytán egyedül az angol szén jöhet számba. A múlt évben hadihajóink 100.000 tonna szenet fogyasztottak. Beszereztetett körülbelül 118.000 tonna angol és 9600 japán, kínai és westféli szén. Belföldi szemeit csak a dunai monitorokon használhatnak. Ellenben a polai tengeri arzenálban 6118 belföldi és 2032 tonna angol szénét használtak el. Az új dreadnoughtok a szénfogyasztást tetemesen emelni fogják. Itt kizárólag angol szenet használnak majd. Bármily nagy is a szemkészlet, a mostani sztrájk a budget ismét tetemesen emelni fogja minthogy az 1912. évi költségelőirányzat szén tárgyában hatását vesztette."[2526]

1912.07.05-én a hajórajjal együtt befutott Zara-ba. (Az első osztály az „Erzherzog Franz: Ferdinand", „Radetzky" és „Zrínyi" csatahajókból, egy torpedójárműből és négy torpedócsónakból áll, a második osztályt az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Ferdinand Max" és Erzherzog Friedrich csatahajók alkotják. A Cirkáló flottilla, amely a „Sankt Georg", „Empress and Queen Maria Theresia", „Admiral Spaun", „Aspern", „Kaiserin Elisabeth" és „Szigetvar" cirkálókból, valamint négy torpedójárműből és kilenc óceánjáró torpedóból áll.[2527]

1913.
1913.01.01-tól átkerült a 2. csatahajó divízióba, aminek zászlóshajója lett Richard Ritter von Barry ellentengernagy zászlóshajójaként.
1913.04.28 – 1913.05.28. között a 2. csatahajó divízió részeként Cattaróban állomásozott.
1913.06.16-án karbantartás miatt kivonták a szolgálatból.



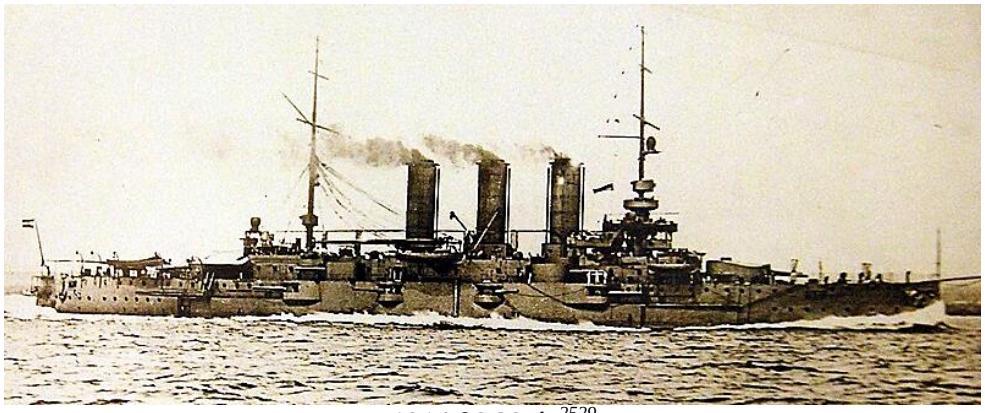
[2528]

1914.
1914.01.17-én az SMS Szent István vízrebocsátásánál jelen volt Fiumében.

1914.08.01-én fejezték be a karbantartását. Ekkor a 2. csatahajó divízió zászlóshajója lett.

1914-ben tagja volt annak a flottaköteléknek, amely Brindisi-ig hajózott a német SMS Geoben és az SMS Breslau elé, majd visszatért Polába.

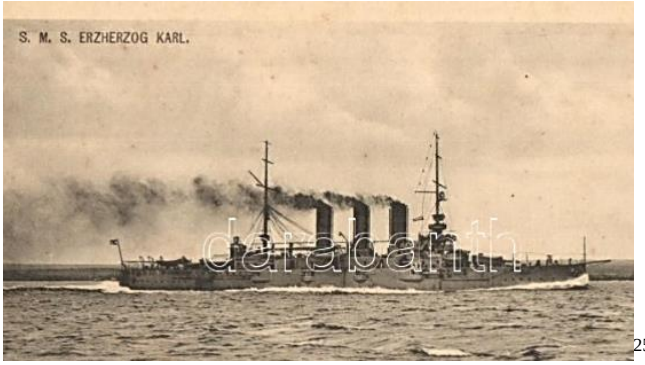
[2526] Soproni Napló, 16. évfolyam, 1912-03-09 / 59. szám
[2527] Sport und Salon, Juli-Dezember 1912-07-06
[2528] https://www.vatera.hu/katalogus/1-vh-s-m-s-friedrich-carl-nemet-kaiserliche-marina-csatahajoja-cirkalo-3271897826.html



1914.06.29-én[2529]

1915.
1915.05.24-én részt vett az olasz partok elleni támadásban Anconánál.

A ködös-párás időben nem lehetett kivenni az előre betervezett célpontokat, így a régi erőd ütegekre adott le 20 lövést a 24 cm-es, és 86 (máshol 74 szerepel) lövést a 19 cm-es lövegeiből. Lőtte a jelző és szemaforállomást is.



[2530]

1916.
1916.02.24-én Frigyes főherceg megszemlélte a hajót.

Később felszereltek rá egy 7 cm-es léggömbelhárító löveget.

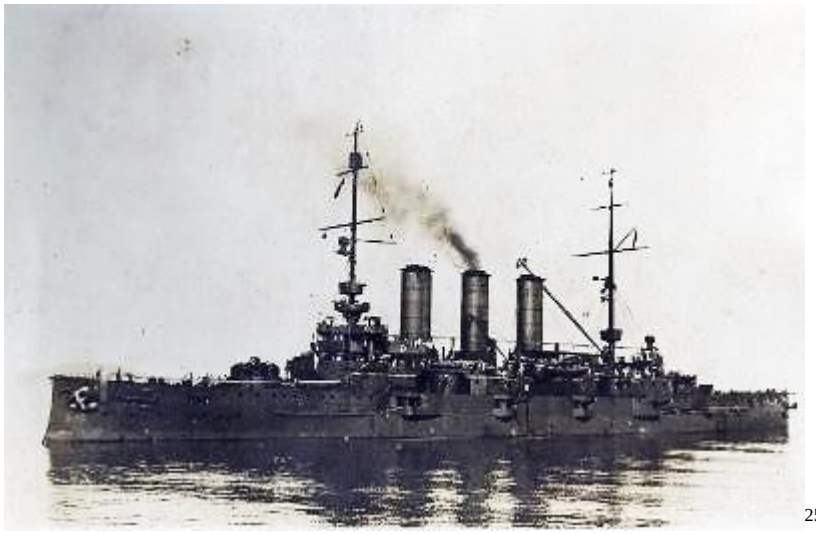
1917.
1917-ben a 3. csatahajó divízió 2. osztályának lett a zászlóshajója.

1918.
1918.02.02-án a cattarói matrózlázadás leverése végett Cattaróba hajózott a 3. csatahajó divízió részeként, de nem kellett beavatkoznia.
1918.02.11-én befutott Polába.
Az addigi Cirkálóflottát, átnevezték Nehézhajó Divíziónak. Ennek lett zászlóshajója 1918.03.22-től.
1918.04.04-tól Pólában állomásozik.
1918.05.19-én a 3. csatahajó divízió parancsnoksága elhagyta a hajót.
1918.05.27-én Otranto felé hajózott, hogy részt vegyen annak áttörésében és az olasz flotta legyőzésében. A hadműveletet 1918.06.10-én, az SMS Szent István csatahajó elsüllyedése miatt, végül lefújták.
1918.11.01-én Cattaróban volt.

[2529] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Erzherzog_Karl,_July_29,_1914,_Austrian_battleship_%2831233845262%29.jpg
[2530] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/297/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~80/SMS-Erzherzog-Karl-KuK-haditengereszet-Erzherzog-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajoja-Alois~II1590150

1919.
A Szerb-Horvát-Szlovén Királyság szerezte meg ekkor átmenetileg.

1920.
1920-ban Franciaország kapta meg úgy, hogy a hajót hat éven belül le kell bontania. A franciák 1920 októberében elvontatták Cattaróból, Toulon felé. A tunéziai Bizerta magasságában viharba került, így bevontatták az algériai Sidi Abdelah-ba. Itt a hajó, félig elsüllyedve megfeneklett.
A hajót 1921-ben a helyszínen lebontották.


[2531]

[2532]

[2531] https://mandadb.hu/tetel/486160/SMS_Erzherzog_Karl_az_OsztrakMagyar_Monarchia_csatahajoja
[2532] https://static.wikia.nocookie.net/firearmcentral/images/d/db/Sms_erzherzog_karil_1903.jpg/revision/latest?cb=20240507015743

[2533]

Parancsnokai:
1906 Schwartz Konstantin sorhajókapitány
1908 Richard Ritter v. Kohen sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)
1909 Bublay Nándor sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)
1909.10.06[2534]-1910 lovag Kirchmayer György sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)
1911 Maximilian Niegovan sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)

Admirálisok a hajón:
1906 Leopold Ritter ellentengernagy
1907, 1908 Luzian von Ziegler ellentengernagy
1908 Montecuccoli gróf tengernagy vendégként
1909 Anton Haus ellentengernagy
1911 Lanjus-Wellenburg Károly altengernagy
1913 Richard Ritter von Barry ellentengernagy

[2533] https://artvee.com/dl/imperial-and-royal-battleship-of-the-sms-erzherzog-karl-class-in-full-sail/
[2534] Prager Tagblatt, Oktober 1909-10-07

SMS Erzherzog Friedrich 1904

SMS Erzhercog Friedrich (II.)

(Az első SMS Erzhercog Friedrich 1857-ben állt hadrendbe.)
(Testvérhajói: SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.))

Vízkiszorítása: 10 472 hosszú tonna (10 640 tonna) [2535]
11 747,64 t teljes felszereléssel

Hossza: 118,55 m
(Máshol a hossza 126,24 m (414 láb 2 hüvelyk), de nem tudom, hogy ez milyen adat.)
Az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.) hossza a korabeli cikkek szerint 118,5 - 119 m.
Szélessége: 21,72 m (21,8 m = 71 láb 5 hüvelyk)
Merülése: 8,147 m (24 láb 7 hüvelyk = 7,5 m)

Meghajtása: 2 db 4 hengeres, függőleges, háromszoros expanziójú gőzgép
12 db Yarrow széntüzelésű kazán (üzemi nyomás 21 atmoszféra)
Kéménymagasság a rostélytól 21 m.
Szénfogyasztása óránként 11 tonna
2 db tengely
2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 5 m átmérővel

Teljesítménye: 18 000 LE (13 423 kW)

Sebessége: 20,57 csomó (37,3 km/h)

Hatótávolsága: 7000 km /10 csomó (19 km/h)

Üzemanyaga: 1565,8 tonna szén vagy 1290,4 tonna brikett
Széntároló mérete 1843,6 m3

Személyzete: 662 fő

Páncélzata: övpáncél: 210 mm (8,3 hüvelyk)
fedélzeti páncél: 40-55-75 mm (2,2 hüvelyk)
parancsnoki torony: 216-220 mm (8,7 hüvelyk)
fő lövegtornyok: 240 mm (9,4 hüvelyk)
válaszfalak: 200-240 mm (7,9 hüvelyk)
kazamata ütegek: 130 - 170 mm (5,9 hüvelyk)

Fegyverzete: 4 db 24 cm (9,4 hüvelyk)/L40 Skoda löveg, két ikercsövű lövegtoronyban a felső fedélzeten. Ezek a fegyverek a brit 24 cm/40 (9,4") Krupp C/94 osztrák-magyar másolatai voltak, amelyet a Habsburg -kon használtak már.
12 db 19 cm (7,5 hüvelyk)/L42 löveg, ebből 4 db lövegtornyokban 8 db kazamatákban
A fegyver súlya 12,1 tonna, és percenként három lövést tudott leadni. Lőtáv 20 km, 800 mp/s (2600 láb/s) torkolati sebességgel és percenként 3 lövéssel.
12 db 7 cm (2,8 hüvelyk)/L45 löveg a torpedócsónakok ellen.
2 db 7cm/L18 csónaklöveg
2 db 7 cm (2,8 hüvelyk)/L45 Skoda légvédelmi löveg (1916/17-ben szerelték fel)
4 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk)/L44 Skoda gyorstüzelő löveg

[2535] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich

2 db 4,7 cm L/33 Skoda gyorstüzelő löveg
4 db 3,7 cm-es (1,5 hüvelyk) Vickers szórólöveg (Ezeket 1910-ben vették Angliától. 1916-ban lecserélték 3 db 7 cm-es Skoda légvédelmi lövegre.)
4 db 8 mm-es Skoda géppuska
2 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) TCS (oldalanként 1-1) vízvonal alatt, 6 db torpedókészlet (1916/17-ben a vízalatti torpedócsöveket, átszerelték víz feletti indításúakká.)
18 db akna C/99-es[2536]

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Ára: 26 622 161 korona
Építés kezdete: 1902.10.04.
Vízrebocsátás: 1905.04.30.
Testvérhajóitól eltérően a vízrebocsátáskor hiányoztak még a hajócsavarjai.
Hadrendbe állt: 1907.07.31.[2537]

1904.
Ekkor 17 400 000 koronára becsülik a hajó elkészültét. Felfegyverzése az 5,070.000 korona, az ágyúi részére körülbelül 3.400.000 koronányi összes szükséglet [2538]

(A legújabb magyar-osztrák hadihajó.) Fiuméból jelentik: Minutille báró tengernagy, a haditengerészet Phantasie nevű jaktján Bélából idejött és innen Sachs Móric ellentengernaggyal Abbáziába ment, hogy Oszkár (svéd) királyt, az Erzherzog Friedrich vérteshajónak holnap, Triesztben tartandó vízrebocsátó ünnepére meghívja. Roszner báró kormányzó nejével Triesztbe utazott, a holnapi hajóünnepre. — Triesztül jelentik: Az Erzherzog. Friedrich hadihajónál, holnapi vízrebocsátása alkalmából ma este hét órakor Frigyes kir. herceg és Izabella, kir. hercegnő a Necker-villában 36 terítékű ebédet adott, melyen részt vettek: Glória Henriette és Mária Terézia Gabriella, kir. hercegnők, Bigot gróf de St. Quentin ezredes főudvarmesterrel, Ludwigstorff bárónő udvarhölggyel és Ceschi gróf főhadnagy kamarással. A meghívottak között volt még Spaun báró tengernagy, Goess gróf helytartó és neje, a karintiai tartományfőnök, Succovalchi táborszernagy hadtestparancsnok és mások.[2539]

A hajó keresztanyja Izabella főhercegné volt, aki Frigyes főherceg felesége. Frigyes főherceg a császári és királyi haderő főfelügyelője ekkor.[2540]

„Április 30-án bocsátják vízre Triesztben legújabb hadihajónkat, az «Erzherzog Friedrich» csatahajót. Az új hajó jelentékenyen emeli tengeri haderőnket. Egyik legnagyobb hajója lesz az osztrák-magyar haditengerészetnek. Hossza 118 méter, szélessége 21, víz alatti járata 7,5 méter, Siemens-Martin acélból készült. Van rajta négy darab 24 centiméteres gyorstüzelő ágyú, azonkívül tizenkét 19 centiméteres gyorstöltésű ágyú, amelyből percenként négyszer lehet lőni, két 7 centiméteres ágyú, huszonkét kisebb ágyú és négy mitrailleuse löveg. Egy-egy torpedója 560 kilogramm súlya.”[2541]

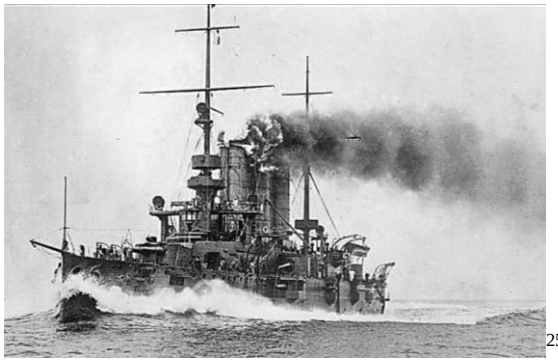
1905.
Triesztből írják, hogy az «Erzherzog Friedrich» új hadihajó ma (1905.12.02) hagyta el Triesztet és a pólai hadikikötőbe vonult. Az «Erzherzog Friedrich» elsőrendű csatahajó, amely az ez év tavaszától szolgálatban levő «Erzherzog Karl» és a most épülő «Ferdinand Max» hadihajókkal együtt haditengerészetünk legmodernebb és legnagyobb hajói közé tartozik. E legújabb hadihajónak 118,5 méter a hosszúsága és 21,75 méter a szélessége.[2542]

1906.

[2536] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Karl
[2537] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich
[2538] Budapesti Közlöny, 38. évfolyam, 1904-06-21 / 141. szám
[2539] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-04-30 / 120. szám
Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-04-30 / 104. szám
[2540] Pécsi Napló, 13. évfolyam, 1904-04-30 / 100. szám
[2541] Hazánk, 11. évfolyam, 1904-03-19 / 68. szám
[2542] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-12-02 / 1334. szám

1906.01.26-án fejezték be az építési munkálatait.
A már beépített nagy csónakdarukat (a Sankt Georg daruhoz hasonlókat) kiszerelték, és kísérletképpen a Vulkánról (ex-Prinz Eugen) kapott egy leszerelt darut.

A haditengerészet köréből, Pólából jelentik: A Kínából nemrégvisszatért „Kaiserin und Königin Elisabeth“ nevű második osztályú cirkálót, a már tavaly átépült és most a keletázsiai vizeken járó „Kaiser Franz Joseph I.“ mintájára új fegyverzettel látják el. A másik „Tiger“ nevű harmadik osztályú cirkálót most jachttá alakítják át. Ezenkívül most készül az első 10 ezer tonnás csatahajónk, az „Erzherzog Karl“, míg testvérhajója az „Erzherzog Friedrich“ a minap fejezte be próbavárait. Míg az előbbi valószínűleg már a tavasszal a hajórajhoz fog csatlakozni, addig az „Erzherzog Friedrich“ a legjobb esetben is csak egy fél esztendő múlva készül el teljesen. A pólai külső kikötőben az év eleje óta oda kirendelt tartalékhajóraj intézménye a japán-orosz háborúban nyert tapasztalatokra vezetendő viszsza. Ott igazolódott be az, hogy egy mindenkor harcképes tengeri haderő védheti csak meg a honi partokat. Ezért észlelhető haditengerészetünknél az, hogy a szolgálat, minden szakában az egyszerüsidésre és a gyakorlatiságra törekszenek. Ez a jelentés cáfolata annak a minap elterjedt hírnek, hogy két hadihajót mozgósítottak.[2543]


[2544]

1906.02.15-hír: Ezenkívül most készül az első 10 ezer tonnás csatahajónk, az „Erzherzog Karl“, míg testvérhajója az „Erzherzog Friedrich“ a minap fejezte be próbavárait. Míg az előbbi valószínűleg már a tavasszal a hajórajhoz fog csatlakozni, addig az „Erzherzog Friedrich“ a legjobb esetben is csak egy fél esztendő múlva készül el teljesen.[2545]

1906.02.18-i hír: „Fiumából írja tudósítónk: Az itteni torpedó-gyár igazgatója, Jons, kísérleteket végzett Pólában, a gyárban készült új szerkezetű, víz alatt működő torpedólanszírozó készülékkel. Az „Erzherzog Friedrich“ nevű pánczélos hajó ellen több napon át végzett rendszeres kísérletek kitűnően beváltak. A csatahajó menetgyorsaságát fokozatosan 20 és fél mértföldnyire emelték föl. Az új szerkezet az eddig használatban levőknél jelentékenyen előnyösebbnek bizonyult. A kilőtt torpedó nem szenved sebesség-redukcziót. A találati valószínűség jóval nagyobb, mert az új készüléknél nincs kezdetleges elhajlás az iránytól.”[2546]

1907.
1907.01.30-án án első ízben felszerelték és beosztották a Hajóraj kötelékébe.
„A magyar és osztrák flotta levantei útja. A magyar és osztrák flotta nehéz hajóhadosztálya folyó évi áprilisban a Közép-tenger keleti partjait fogja meglátogatni, hadi lobogónk megmutatása végett. A nyolcz heti utazás nevezetesebb állomásai lesznek Görögországban: Pireusz (Athén), Patrasz; Törökországban Szaloniki, Szmirna; Egyiptomban: Alexandria. A hajóhadosztály Erzherzog Karl (zászlóshajó), Erzherzog Friedrich és Babenberg tornyos csatahajókból fog állani. Parancsnok Ziegler Lucian ellentengernagy.”[2547]

[2543] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-02-15 / 45. szám
[2544] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/herzherzog-karl-class-battleships.php
[2545] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-02-15 / 45. szám
[2546] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-02-18 / 44. szám
[2547] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-01-23 / 20. szám

1907.02.13-i hír: „(Az osztrák-magyar hajóraj Fiumében.) Fiumából táviratoztak lapunknak. Az osztrák-magyar hajóraj négy csatahajója és pedig az Erzherzog Carl, az Erzherzog Friedrich, a Badenberg és a St. George, valamint a Szigetvár nevű cirkáló hajó kedden délben tizenkét órakor ideérkezett. A hajóraj parancsnoka Ziegler ellentengernagy. A hajóraj előreláthatólag 18-ig marad Fiumében, kivéve a Szigetvár nevű cirkáló hajót, amelynek már 14-én Pólában kell lennie. A hajóraj tisztikara Ziegler ellentengernagy vezetésével szerdán délelőtt 11 órakor bemutatkozó látogatást tesz gróf Nákó Sándor fiumei kormányzónál."[2548]

A levantei út 1907.03.04-1907.05.02-ig tartott.
1907.03.10-i hír: Az Erzherzog Friedrich pánczélos és az Ulan torpedóvadász-hajó Kephalóniába hajózott. A Babenberg csatahajó pedig Zanteba érkezett. A Szigetvár csatahajó pedig Port-Said kikötőbe érkezett, ahonnan pár nap múlva tovább folytatja útját a kínai vizekre.[2549]
Lásd kidolgozva a levantei utat az SMS Babenberg-nél.

A magyarosztrák haditengerészet nyári hajóraja június 15-én kezdte meg idei gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával. A nyári hajórajhoz beosztott hajókból két divíziót, egy cirkáló- és egy torpedóflottilát alakítottak. Az első divízió az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajókból, a második a Monarch, a Wien és a Budapest csatahajókból áll. A két divízió jelzőhajója a Zenta cirkáló. A cirkálóflottilla a St. Georg, Kaiser Karl VI., Aspern és Szigetvár cirkálókból áll, a torpedóflottilla pedig hat torpedóhajóból, hat torpedónaszádból és hat második osztályú torpedónaszádból. A nyári gyakorlat szeptember 15-éig fog tartani s befejezése után a hajók egy részét kivonják a használatból.[2550]

1907.10.20-i hír: „(A fiumei tengerészeti akadémia aj igazgatója.) Fiumából jelentik nekünk: Pleskott Herman ellentengernagy, a fiumei tengerészeti akadémia igazgatója nyugalomba vonult és a király helyébe Golkovszki Vladimir sorhajókapitányt nevezte ki az akadémia igazgatójává. Golkovszki ezidő szerint az Erzherzog Friedrich csatahajó parancsnoka."[2551] Utóda gróf Lanius-Wellenburn Ágost sorhajóhadnagy.[2552]

1907.10.22-i hír: „Gyakorlatozó téli hajórajunk e hó végén néhány napi tartózkodásra ellátogat Fiumába." [2553]

1907.12.21-én a Téli Hajóraj tagja az „Erzherzog Kari" (az osztagparancsnok zászlóshajója, Rear Admiral v. Ziegler), „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" „St. Georg, "Uskoke" torpedóvadász és a csónakok: "Wal" Seal", "Dolphin", "Cobra", "Boa", "Kygio", "Marava", "Rabe", "Shrike" és "Magpie".[2554]

1908.
1908.01.16-i hír: Az osztrák delegáció többi tagja az Erzherzog Friedrich hajón, a magyar delegáció tagjai a Max Ferdinand hajón foglaltak helyet. [2555]

1908.03.07-i hír: „az „Erzherzog Karl" zászlóshajó (Lucian v. Ziegler ellentengernagy, századparancsnok, Richard Ritter v. Kohen sorkapitány hajója, hajóparancsnok) áll, az „Erzherzog Friedrich" toronyhajókból, ill. "Erzherzog Ferdinand Max", valamint két torpedójármű múlt szombaton megkezdte nemzetközi útját.
A hajóraj 1908-as ismert útvonala: Málta (03.03-06), Algír- Barcelona (március)-Cartagena - Gibraltár (március)-Tanger (03.25)- Malaga (03.27)-Biserta (04.24)- Korfu (04.25-26)-Pola

[2548] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-02-13 / 38. szám
[2549] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-03-10 / 60. szám
[2550] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[2551] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-10-20 / 249. szám
[2552] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-10-20 / 249. szám
[2553] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-10-22 / 250. szám
[2554] Neues Wiener Journal, Dezember 1907-12-21
[2555] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám

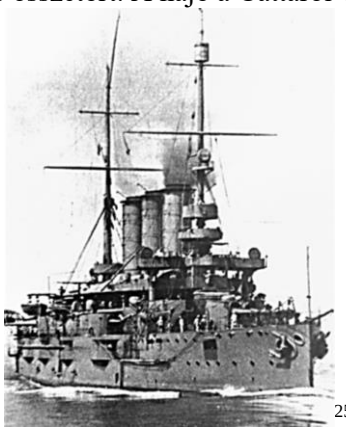
Nem tudom, hogy Malaga és Biserta között közel egy hónapig merre volt a flottakötelék.
Máltán az Erzherzog Friedrich és Erzherzog Max csatahajókat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé tették. Számos angol és máltai tekintette meg a hajót, melyeken mindenütt a legszívélyesebben fogadták őket.[2556]
A részletes középtengeri útleírást lásd az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.)-nél.

1908.05.06-án (valójában 7-én) Vilmos császár Pólába érkezett. Ekkor jelen volt az SMS Erzherzog Friedrich is.[2557]

1908.06.15-én állt szolgálatba a nyári hajóraj tagja.[2558]
1908.07.20 körül Polában volt testvérhajóival együtt.[2559]
1908.09.15-től hadgyakorlaton vett részt.[2560]

1908.10.01-én Triesztben volt az SMS Ferenc Ferdinánd vízrebocsátásánál. „Az Erzherzog Friedrichhadihajó fedélzetén udvari ebéd volt, amelyen, Ferdinand Károly kir. herceg, és Mária Annunciáta kir. . hercegnő, Montecuccoli, gróf tengerészeti parancsnok, Konrád altábornagy vezérkari főnök, Hohenlohe herceg, helytartó, vettek, részt. Ugyanabban az időben az Erzherzog Karl hadihajó fedélzetén Ziegler hajóhadosztályi parancsnok reggelit adott. Végül a Ferdinand Max hadihajón tiszti diszebéd volt."[2561]

1908.12.10-én részt vett a Trasta-öbölben lévő Albanese Szirten zátonyra futott Huszár romboló mentési munkálataiban. Az erősödő viharban elveszítette az egyik horgonyát, a taterkélye és a tatfedélzet több világítóberendezése összetört. A hajó a Cattarói-öbölben keresett menedéket.


[2562]

1909.
1909 februárjában a Téli Flottakötelék tagja.[2563] A téli hajóraj az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max és Kaiser Karl VI. csatahajókból, a Turul és Pandur torpedólövő hajókból, a Triton, Hydra és a Skorpion nagy naszádokból és a Boa, Kobra és Python torpedónaszádokból áll.[2564]

1909.03.19-i hír:" A háborús eseményekre való tekintettel a haditengerészetnek egy részét mozgósították és minden eshetőségre készen megtették a szükséges előkészületeket. A mozgósított hajók között volt az SMS Erzherzog Friedrich is.[2565]

[2556] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-03-06 / 58. szám
[2557] Reichspost, Mai 1908-05-01
Reichspost, Mai 1908-05-07
[2558] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-06-14 / 143. szám
[2559] Sport und Salon, Juli-Dezember 1908-07-18
[2560] Reichspost, September 1908-09-05
[2561] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-10-01 / 235. szám
[2562] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich
[2563] Pester Lloyd, Jahrgang 56, nr. 1909-02-10 / nr. 34
Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-02-11 / 35. szám
[2564] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-02-10 / 34. szám
[2565] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
Magyarország, 16. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám

1909.05.13-án Polában ott volt a német császári pár fogadásánál.
1909.05.29-én Fiumében volt. Ekkor 662 fő volt a legénysége. Kästner Mihály sorhajókapitány a parancsnoka.

1909.06.04-i hír: „Nyári hajórajunk Fiumében, Fiumából Írják: Haditengerészetünk nyári hajóraja, szombaton délután érkezett a fiumei kikötőbe. [2566]
Az első hadosztályba az »Erzherzog Karl« admirálishajó Bublay parancsnokságával 126 emberrel, az »Erzherzog Friedrich« Kästner Mihály parancsnokságával 662 emberrel, az »Erzherzog Ferdinand Max« 664 emberrel tartoznak. A második hadosztályba a »Habsburg« admirális hajó Löffler Ferencz parancsnokságáéval 611 emberrel, a »Babenberg« Hausner Mátyás parancsnokságával 583 emberrel, a harmadik hadosztályba a »Pandur« torpedózuzó Lisner Sándor parancsnokságával 65 emberrel, »Turul« torpedó Grassberger Ede parancsnokságával 65 emberrel, »Triton« torpedó 29 emberrel, »Hydra« torpedó 29 emberrel.[2567]

1909-ben a Hajóraj kötelékében szolgált és a dalmát partok előtt hajózott.

1909.07.15-i trieszti hír: A 10 600 tonnás Erzherzog Karl és Erzherzog Friedrich sorhajók, valamint a Pandur torpedóhajó-romboló augusztus elejétől szeptember végéig cirkál a Levantei vizeken”.[2568]

1909.08.21-én hozták nyilvánosságra az évi lövészverseny eredményeit. Az SMS Erzherzog Friedrich a nehézlövegek céllövő versenyét megnyerte, továbbá megnyerte a 47 mm-es lövegek céllövészetét is. [2569] A céllövészet korábban volt 1909.06.13-16-a között.
„Hajórajunk lövő gyakorlatai. Nyári gyakorlatozó hajórajunk — mint nekünk Pofából jelentik — e hó 13-án kezdte meg a szokásos évi díjlövési gyakorlatokat, amelyek e hó 16-án értek véget. Az idén is kitűnt, hogy különösen a nehéz ütegű ágyuknál a magyar tengerészek válnak be a legjobban, akik közül a legjobb tüzérek kerülnek fel. A legkiválóbb eredményt a díjlövésben a vezérlő «Erzherzog Karl» csatahajó legénysége érte el. Itt a 37 milliméteres gyorstüzelő ágyúval negyven másodpercz alatt 48 lövést tettek, amiből 28 talált. A győztes ágyú tűzmestere, Niederl József pénzjutalmat nyert. A 19 centiméteres ágyúval Gabelica István toronylövegmester, aki a magyar tengermellékre való, egy percz alatt 9 lövést tett és 7 golyója czélba talált. Végül Foller Károly eszéki tengerész-katona a legnagyobb kaliberű 24 centiméteres ágyúval három percz alatt ötöt lőtt és négyszer találta el a czélpontot. A legjobb eredményt az egész hajórajban az «Erzherzog Karl» gyorstüzelőjével érték el és ennek az ütegnek legénysége 250 korona jutalmat kapott. A 7 centiméteres ágyú díját az «Erzherzog Friedrich» tüzérsége nyerte meg, amennyiben 40 másodpercznyi idő alatt 20 lövést tett és leváló célzó képességével mind a buszgolyót czélba tudta röpíteni. Az ügyesen lövő tüzéreket pénzjutalmon kívül külön dicséretben is részesítették. A lövőgyakorlatokat befejező flottánk most Pólóban van, ahol kőszénnel, élelmiszerrel és lőanyaggal látja el magát és e hó utolsó napján Triesztbe megy, hogy jelen legyen a «Radetzky» új csatahajó vízrebocsátási ünnepségén.”[2570]

A kötelék 1909.08.01/02-án hagyta el feltehetőleg Fiumét. A kötelék főbb egységei: az SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, és az SMS Erzherzog Ferdinand Max.
A megtett útvonal közel 50 nap alatt: Pola – Teodo – Kefalónia – Patrasz – Zakinthosz - Pülosz - Szantorini -Volo (Thesszália) – Sesklo- Szaloniki – Mitilini – Smirna (Izmir) – Scalamova - Vathy-ba (Számosz szigete) - Törökország Mersin - Alexandrette (Tripolisz) - Bejrút - Larnakán (Ciprus) - Syrán (Szira –ókori Syros Kikládok-nál) – Korfu - Pola útvonalat.
Az út megközelítőleg 3200 tengeri mérföld, közel 5930 km.

A részletes útleírást lásd az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.)-nél.

1909 szeptemberétől a téli század tagja.

[2566] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[2567] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-06-01 / 128. szám
[2568] Vorarlberger Tagblatt, Juli 1909-07-17
[2569] Reichspost, August 1909-08-21
[2570] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-22 / 146. szám

1909.10.21-én Pólából jelentik: Az Erzherzog Karl, az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Friedrich és a Kaiser Karl VI. csatahajókból, valamint a hozzájuk sorozott torpedóhajókból álló flotta e hó 30-án több napi látogatásra Fiumába megy.[2571] Fiumába 31-én érkezett meg.[2572]

1909.11.07-i híradás: „Fiumából táviratoztak. Hajórajunk öt nap múltán indul a dalmát partokra, ahol folytatja gyakorlatozását. Az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max és Kaiser Karl VI. vesznek részt a gyakorlatokon, Haus Antal altengernagy vezetése alatt."[2573]

1909.11.27. Pólából Jelentik: Az «Erzherzog Karl» vezérhajó, továbbá az «Erzherzog Ferdinánd Max» és a «Kaiser Karl VI.» csatahajók tegnap (27-én) Pólából a dalmát partvidékre mentek, hogy ott megkezdjék a téli gyakorlatokat Néhány nap múlva követi őket ad «Erzherzog Friedrich». A flotta csak deczember végén tér vissza a pólai hadi kikötőbe.[2574]

1909.12.30-án kivilágították a hajó körvonalait a Csajsun herceg vezette kínai császári Bizottság tiszteletére rendezett ünnepség alkalmából. A nap folyamán a herceg a hajóval kirándulást tett Trieszt, Póla és Fiume között. [2575]

Ezt követően a Hajórajban szolgált.

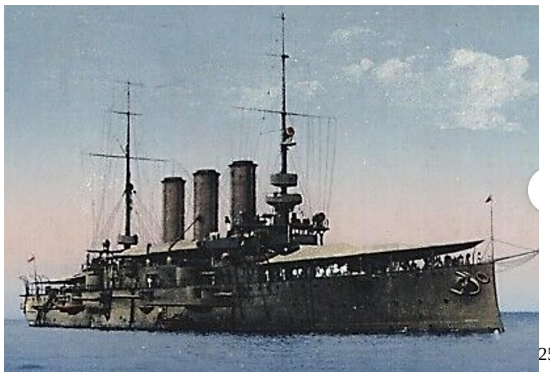
Egy szénvételezés alkalmából 820 t szenet rakodott be 1 óra 45 perc alatt, azaz óránként 468 tonnát. Ez volt a legjobb teljesítménye.

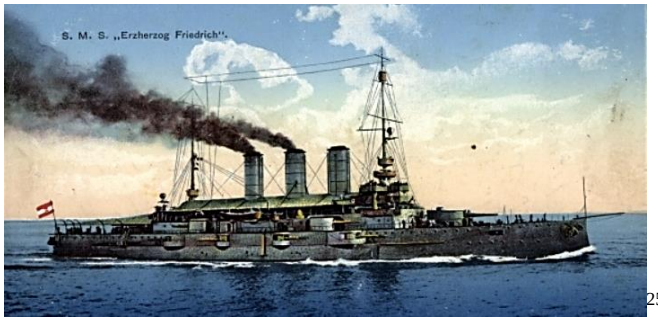
[2576]

1910.
1910.02.19-én az aktív hajóraj tagja, parancsnoka lovag Schwarz sorhajókapitány.[2577]
1910.02.26-án kifutott **Pólából** és egy Földközi-tengeri útra indult. [2578]
A kötelék 1910-es ismert útvonala: Pola – Antivari (Bar)– Mersina (Mersin) - Alexandrette (Törökország) – Smyrugába (Feltehetőleg Smyrna (Izmír) Anatóliában – Mytiléné – Thesszaloniki (A vissza út nem ismert.) Lényegében fordítottja az 1909-es útnak. Törökországban kezdenek, és onnét mennek Thesszalonikébe és a görög partokhoz. Kimaradt Bejirút és Ciprus. Kb. 5000 km lehetett a megtett út.
A részletes útleírást lásd az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.)-nél.

[2571] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-10-21 / 249. szám
[2572] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-02 / 259. szám
[2573] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-07 / 264. szám
[2574] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-28 / 282. szám
[2575] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 47. kötet (Budapest,1910)
[2576] https://axioart.com/tetel/cca-1914-1918-sms-erzherzog-friedrich-az-osztrak-magyar-cs--0387f272?set_lang=hu
[2577] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-24 / 46. szám
[2578] http://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ERCHERZOG_FERDINAND_MAX.htm

1910-ben 2 m hosszú távolságmérővel látták el, és megváltoztatták az ütegparancsnoki állás külső borítását.


[2579]



[2580]

1910.05.14-i hír: „A dalmát vizeken ez idő szerint a következő tízezer tonnás csatahajók cirkálnak: Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max."[2581]

1910.07.15-én a hajóraj tagjaként, befutott Triesztbe.[2582]

1910.08.07-i hír:" Kattaróból táviratozzák nekünk. Az osztrák és magyar hajóraj a legközelebbi napokban a kattarói vizekbe érkezik és a 16. hadtesttel együttműködve fog gyakorlatozni.[2583]

1910.08.20-i hír: (Két csatahajó összeütközése.) Triesztből jelentik nekünk: Pólában az a hir van elterjedve, hogy az Erzherzog Franz Ferdinand ás az Erzherzog Friedrich csatahajók a dalmát vizeken összeütköztek. A hírt eddig még nem erősítették meg.[2584] Utóbb kiderült, hogy ez téves hír volt.

1910.11.29-én „Fiumából jelentik: Az Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max és Erzherzog Friedrich csatahajók s az Achs torpedóhajó Kunsti ellentengernagy vezetésével 3000 főnyi legénységgel ma délután Fiumába érkezett."[2585]

1911.
1911.03.01-én tervbe vették 24 cm-es lövegeinek lecserélését 30,5 cm-es lövegekre.[2586] A tervből végül nem lett semmi.
1911.03.28-án II. Vilmos német császár üdvözlésére a Póla elé kifutott kötelék egyik tagja volt.[2587]

Ebben az évben megnövelték 90 cm-es fényszóróinak számát.

[2579] https://www.ebay.com/itm/296890997677
[2580] https://www.abebooks.com/paper-collectibles/Ansichtskarte-Postkarte-%C3%96sterreichisches-Kriegsschiff-SMS-Erzherzog/31116426331/bd#&gid=1&pid=1
[2581] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-05-14 / 114. szám
[2582] Sport und Salon, Juli-Dezember 1910-07-16
[2583] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-08-07 / 187. szám
[2584] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam,) 1910-08-20 / 198. szám
[2585] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-11-29 / 283. szám
[2586] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-01 / 51. szám
[2587] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-03-29 / 74. szám

1911.06.24-én Triesztben volt a Viribus Unitis vízrebocsátásánál. Délután reunió, vagyis társas összejövetel az Erzherzog Franz Ferdinánd és az Erzherzog Friedrich csatahajókon. A trónörökös és kísérete áthajókázott az Erzherzog Friedrich csatahajóra.[2588]

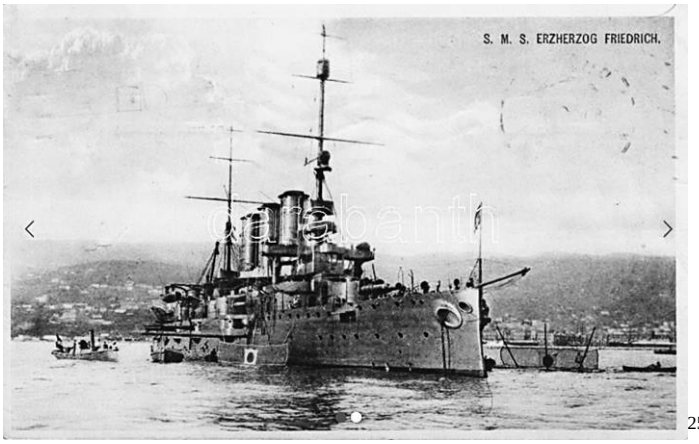
1911.07.11-i hír: Az Erzherzog Franz Ferdinand, az Erzherzog Friedrich és Erzherzog Karl csatahajók két napi abbáziai tartózkodás után Dalmáciába indultak, hogy részt vegyenek a gyakorlatokon.[2589]

1911.08.17-én Abbáziába érkezett a flotta: „Lacroma" admirális hajó, az „Erzherzog Franz Ferdinand", „Radetzky", „Babenberg", „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" csatahajók, a cirkálók "Szent György", "VI. Károly császár", "Empress Erzsébet", "Admiral Spaun", "Zenta" és "Szigetvar", stb.[2590]
1911.08.22-25. közötti Zára (ma: Zadar) melletti, Ferenc Ferdinánd főherceg részvételével megtartott hadgyakorlaton vett részt.[2591] A hadgyakorlat után Fiumába hajózott.

1911.09.02-án már a tartalék flottába került az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich", „Erzherzog Ferdinand Max", az „Aspern", valamint a „Velebit" és „Ulan" torpedójók. A század a hazai vizeken marad. [2592]

1912.
1912-ben drótnélküli telegráf állomása volt. [2593]

1912.03.21-én Triesztben volt az SMS Tegetthoff vízrebocsátásánál.[2594]



2595

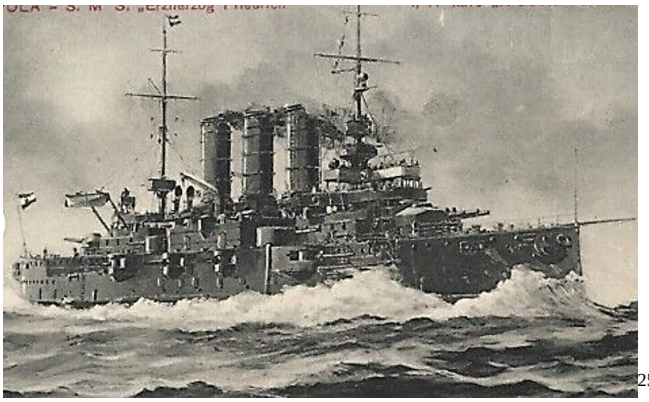
A hajó 1912-ben

1912.07.05-én a hajórajjal együtt befutott Zara-ba. [2596]

1913.
1913.08.04-én kimentette a Póla előtt elsüllyedt L'Independente olasz szkúner személyzetét.
„— Elsülyedt olasz vitorlás. Fiuméból jelentik : Az Ungaro-Kroata Tátra gőzösének parancsnoka jelentést tett az ottani révkapitányságnál, hogy Pólától öt mértföldnyi távolságban szombaton délutánfél órakor egy olasz vitorlást látott elsüllyedni, melyet az Erzherzog Friedrich nevű csatahajó eredménytelenül kísérelt megmenteni. Az olasz vitorlás, mely az Independente nevet viselte, rövidesen

[2588] Nagybánya, 9. évfolyam, 1911-07-20 / 29. szám
[2589] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-07-11 / 162. szám
[2590] Neues Wiener Journal, August 1911-08-17
[2591] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám
[2592] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1911-09-02
[2593] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám
[2594] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-20 / 68. szám
[2595] https://www.mutargy.com/konyv-papirregiseg/1912-sms-erzherzog-friedrich-az-osztrak-magyar-haditengereszet-pre-dreadnought-linienschiffe-csatahajoja-austro-hungarian-navy-k-u-k-kriegsmarine-pre-dreadnought-battleship-sms-erzherzog-friedrich-ek-
[2596] Sport und Salon, Juli-Dezember 1912-07-06

elmerült rakományával együtt. A személyzetet sikerült csónakokon megmenteni. Pólóból jelenti egy másik táviratunk : Amikor az Independente nevű olasz vitorlás sószállítmányával Velencze felé tartott, mintegy négy mértföldnyire a Musil-erődtől vihar érte utol és a hajó léket kapott, amelyen a víz a hajó belsejébe áramlott. A kapitány és a hajó hét matróza azonnal működésbe hozták a szivattyúkat, de minden fáradozás hiábavalónak bizonyult, mire a legénység vészjelt adott. Rövidesen odaérkezett az »Erzherzog Friedrich« csatahajó és a 24. sz. torpedónaszád. Nagy erőfeszítésekkel sikerült a vitorlást a hadihajóhoz csatolni. Mindazonáltal a vitorlást nem lehetett Pólába vontatni. A víz oly gyorsan hatolt a hajóba, hogy rövid idő alatt el is sülyedt. A hajó legénységét megmentették. A vitorlás 224 tonnás volt és a hajó, valamint rakománya be volt biztosítva."[2597]


[2598]

1914.
1914.01.17-én az SMS Szent István vízrebocsátásánál jelen volt Fiumében. [2599]

1914.04.28-án a 2. Divízióval a Cattarói-öbölbe indult. Április 29-én befutott Teodóba. Augusztus 1-jétől beosztották a 3. Divízióba.

1914-ben kifutott az SMS Geoben és az SMS Breslau német hajók elé, és Brindisiig hajózott eléjük, majd visszatért Polába.

1915.
1915.05.24-én részt vett Ancona bombázásában.

1917.
1917. július – augusztusában a Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen, Szent István hajókon, az „Erzherzog Franz Ferdinand", „Radetzky", „Zrínyi" hajókon, továbbá a „Karl Arzduke", „Max Ferdinánd főherceg", „Friedrich Arzduke" és a „Habsburgon", a „Sterhembergen" és az „Árpádon" éhséglázadás tört ki az ehetetlen, férges és kukacos étel miatt.[2600]

1918.
1918.02.02-án kifutott Polából a 3. Divízióval a cattarói matrózlázadás leverésére.
1918.02.11-én visszatért Polába.
1918.03.19-én beosztották a Torpedó Flottillához.
1918.05.27-én kisebb tűzpárbaj Ostor előtt.
1918.06.10-én kifutott, hogy részt vegyen az otrantói szoros megtámadásában, de végül az SMS Szent István dreadnought elsüllyedése miatt a támadás elmaradt.
1918.06.13-án egy légitámadás során egy ember meghalt, egy pedig megsebesült.
1918.11.01-jén a Cattarói-öbölben tartózkodott. [2601]

[2597] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-08-16 / 195. szám
[2598] https://www.ebay.com/itm/296890990562
[2599] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-01-18 / 15. szám
[2600] Die Rote Fahne, Februar 1928-02-12
[2601] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich

1919-1921.
A háború után Franciaország kapta meg[2602], de lebontásra eladta Olaszországnak, ahol 1920-1921-ben La Speziában lebontották.
„Speziában most szerelik le az olaszok az osztrák és magyar hajóraj egyik csatahajóját, az Erzherzog Friedrich-et és az ottani Serra-hajóműhelyben, a vén harcos hajó leszerelése közben, egyszerre csak rettenetes robbanás történt. Valahogyan a parancsnoki híd alatt, egyik fülkében ottfelejtettek egy aknát, amely a tengeralattjárók ellen való védekezésre szolgált és amelyet, amikor a muníciót kihordották a hajóról, nem vettek észre. A robbanás, amely elsőnek Ginochietti sorhajóhadnagyot tépte darabokra, olyan hatalmas volt, hogy négy méternyire leszakította a csatahajó oldalát, továbbá letépte az egész parancsnoki hidat is. A sorhajóhadnagyon kívül még négy más halottja is volt a robbanásnak.”[2603]

[2604]

A hajó tengerészei

A hajó gyengélkedő szobája[2605]

Parancsnokai:
1907.10.20-ig Golkovszki Vladimir sorhajókapitány
1907.10.20-tól gróf Lanius-Wellenburn Ágost sorhajóhadnagy
1909 Kästner Mihály sorhajókapitány
1910 lovag Schwarz Konstantin sorhajókapitány

[2602] Műszaki Szemle, 1925 (1. évfolyam, 1-5. szám)
[2603] Az Est, 11. évfolyam, 1920-12-03 / 285. szám
[2604] https://onebid.hu/hu/katonai-emlekek-cca-1914-s-m-s-erzherzog-friedrich-osztrak-magyar-hadihajo-matrozai-pozolnak-a-hajoagyuval/2602021
[2605] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/478/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1000032/SMS-Erzherzog-Friedrich-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-csatahajo-matrozai-a-gyengelkedo-szoba~II2957099

MS Erzherzog Ferdinand Max (II.) 1905

SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.) vérteshajó, toronypáncélos, csatahajó, sorhajó (Linienschiffe), „pre-dreadnought”

(Ezen a néven az Osztrák – Magyar Hadiflotta második hadihajója)
Testvérhajói: SMS Erzhercog Karl, SMS Erzhercog Friedrich

A három testvérhajó 1910/11 körül.[2606] *A testvérhajók bár nagyon hasonlóak voltak, még sem voltak teljesen egyformák*

Vízkiszorítás: 10 638 t – 10 640 t (10 472 hosszú tonna)
11 781, 80 tonna teljes terheléssel

Méretei: hossza 126,24 m (414 láb 2 hüvelyk)
119 m hosszú a korabeli cikkek szerint. (118,55 m a vízszintesek között[2607])
szélessége 21,75 m (71 láb 5 hüvelyk) (máshol 21,72 m szerepel)
merülése 7,5 m üresen ((24 láb 7 hüvelyk) (máshol 7,48 m szerepel)
8,15 m teljes terhelés mellett

Meghajtása: 12 db széntüzelésű, vízcsöves Yarrow-kazán (üzemi nyomás 21 atm)
2 db álló négyhengeres, háromszoros expanziós kazán
Kéménymagasság a rostélytól 21 m
2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 5 m- átmérővel
1 db félig kiegyensúlyozott kormánylapát

Üzemanyaga: Szénfogyasztás 11 t óránként
1843,6 m3 mely megfelel 1565,8 t szénnek, vagy 1290,4 t brikettnek
Tartalék állományban 550 tonna szén
35 tonna fűtőolaj a kazánokban az égés fokozására.

[2606] https://www.mutargy.com/konyv-papirregiseg/sms-erzherzog-friedrich-sms-erzherzog-ferdinand-max-sms-erzherzog-karl-az-osztrak-magyar-haditengereszet-erzherzog-karl-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajoi-k-u-k-kriegsmarine-linieschiffe-wwi-austro-hungarian-navy-erzherzog-karl-class
[2607] Pester Lloyd, Jahrgang 52, nr. 1905-04-18 / nr. 99

Teljesítménye: 14 000 LE (10 294 kW)
(Más forrás szerint a próbák során elérte: 18 000 lóerő, pontosabban 17 962 LE (13 423 kW))

Sebessége: 20,36 - 20,76 cs (37,5 km/h)
(más forrás szerint 20,5 csomó (38,0 km/h; 23,6 mph))

Hatótávolsága: 4 000 tmf (7000 km) 10 cs (19 km/h)

Személyzete: 37 + 714 fő (Max. 748 fő)

Páncélzata: vízvonalon az övpáncél 210 mm (8,3 hüvelyk) a hátsó lövegtoronyig, majd mögötte csak 50 mm
az orrnál és a tatnál a főövet a hajóban egy 200 mm-es keresztirányú válaszfal zárta le a hajóban.
vízvonal feletti oldalpáncél 150 mm
fedélzet 40 - 75 mm (máshol 55 mm (2,2 hüvelyk)) Legvastagabb a lőszerraktárak, gépek és kazánok felett..
felépítmény 220 mm (8,7 hüvelyk)
fő lövegtorony 240 mm (9,4 hüvelyk)
válaszfalak 200 – 240 mm (7,9 hüvelyk – 9,4 hüvelyk)
kazamata ütegek 130 – 170 mm (máshol 150 mm (5,9 hüvelyk))[2608]
közepes lövegtornyok 150 mm

Bár a haditengerészeti referenciakönyvek azt jelezték, hogy a csatahajók minden páncélzata Krupp volt, ez nem teljesen igaz. Valójában ez már a páncélzat következő generációja volt – cementezett és nikkellel ötvözött.
A Witkowitzban készült páncélzata 29,220 tonna.[2609]
A túlélés növelése érdekében a főhercegeknek kettős fenekük volt a hajótest középső részén, körülbelül 73 méter hosszban. Ezenkívül a teljes hajótestet 14 vízálló válaszfal osztotta 15 rekeszre. A hajótesthez Martin acélt használtak.[2610]

Fegyverzete:
Az osztrák flottában először fordult elő egy hajóosztályban, hogy minden fegyvernek volt elektromos meghajtása.

4 db (2x2) 24 cm (9,4 hüvelyk) L/40 Skoda ágyú (1901-es modell)
(Ezek a fegyverek az SMS Habsburg osztálynál használt, eredetileg brit fejlesztésű 24 cm/40 (9,4 hüvelyk), a német Krupp C/94 által átvett és azt a Skoda által gyártott osztrák-magyar lövegek voltak.)
Lőszerkészlet általában 75-85 db lövegcsövenként.

Ez volt az első **német nehézfegyver**, amely sárgaréz töltényhüvelyt használt, az 1890-es évektől kezdve. (A németek az I. világháborúban 8- 0 ilyen német hajókról leszerelt lövegtornyot használtak a nyugati partvidéken. Egy ilyen üteg védte a II. világháborúban Hamburgot, amit aztán áttelepítettek Cherbourgba. Ott az USS Texas BB-35 csatahajót egy lövedéke eltalálta, de a lövedék nem robbant fel a hajó belsejében.) A németek az első tizenkét lövege állt A-csőből, két erősítőrétegből és egy köpenyből. A későbbi fegyverekhez három megerősítő karikát	**Skoda K/01 (Krupp modell 1901)** Az SMS Monarch osztály 3. egységénél az SMS Monarch-nál alkalmazták először a Skoda lövegeket. Skoda lövegeket kaptak: C186 modell - cirkálókon: "SMS Franz Joseph" típusú páncélozott cirkálók és "SMS Maria Theresa" páncélozott cirkálók, C/94 - "SMS Monarch" típusú csatahajókon, C/97 - "SMS Habsburg", "SMS Árpád" és a "SMS Kaiser Karl VI" cirkáló, végül K/01 - a SMS Babemberg-en, az ezt követő Erzherzog osztály csatahajói és az SMS St. Georg cirkáló.

[2608] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Erzherzog_Ferdinand_Max
[2609] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1905-04-27
[2610] Reichspost, April 1905-04-15

helyeztek el a zárószár közelében, látszólag azért, hogy kompenzálják a füstmentes hajtóanyagok által keltett magasabb gáznyomást.
Nem tudom, hogy a Skoda milyen csövet gyártott.
Az összes német 24 cm-es fegyver tényleges furatátmérője:
23,8 cm (9,37 hüvelyk) volt.
A fegyver lőszeréhez átalakítható volt az orosz 25,4 cm hajóágyú.
A németek ezt a löveget 1894-ben tervezték és 1898-ban állították hadrendbe.
Egy löveg súlya: 25 640 kg (56 526 font)
Lövegcső hossza: 9, 550 m (376 hüvelyk)
Furat hossza: 8, 866 m
Lövegkamra: 72,2 dm^3 (4406 in^3)
Tűzgyorsaság: kézi emelővel 0,67 lövés/perc (percenként 1,5 db)
automata emelővel 0,33 lövés/perc (percenként 2 db)
A német lövedékek típusai és súlya hajóknál:
1895 típusú AP (páncéltörő): N/A
APC (páncéltörő kemény fém maggal) L/2.6 C/01: 308.6 lbs. (140,0 kg)
HE (repeszromboló) L/2,8 C/01 alapbiztosító: 308,6 font. (140,0 kg)
Robbanótöltet:
1895 AP: N/A
APC L/2.6 C/01: 7.67 lbs. (3,48 kg) TNT
HE L/2,8 C/01: 17,96 font. (8,15 kg) TNT
Lövedék hossza:
1895 AP: N/A
APC L/2,6: körülbelül 24,4 hüvelyk (62 cm)
HE L/2,8 C/01: 25,8 (65,5 cm)
HE L/4,1 alapbiztosíték: 98,4 cm
HE L/4,1 orrbiztosító: 38,5 hüvelyk (97,8 cm)
HE L/4,2 alap- és orrbiztosíték: 99,6 cm
HE L/ 4,2-es alap- és orrbiztosíték (New Art): 99,6 cm (39,2 hüvelyk)
Shrapnel L/4,1: 98,3 cm
Kivető töltet súlya:
78,3 font (35,5 kg) RP C/12 (1040 x 12/5)
Sárgaréz hüvely adatai:
240 x 1085 mm, 52,9 font (24,0 kg)
A hüvely fent megadott súlya magában foglalja a házat, a fedelet és az egyéb nem hajtóanyagú elemeket. A tok önmagában 48,8 fontot nyomott.
(25,15 kg) üresen
Lövedék kezdősebessége:
1895 – 1918 között 2263 fps (690 mp/s)
A német lövedékek tényleges jelölései:
1895 AP – nem ismert
APC L/2,6 C/01 - 24 cm Psgr. L/2,6 C/01

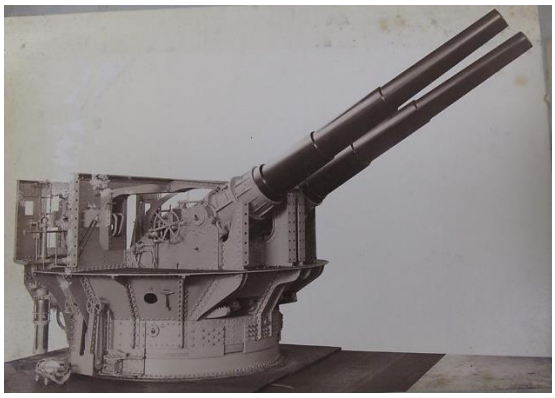
Feltehetőleg a Skoda löveg azonos a Krupp löveggel, de a lőszere más.
1901-ben az osztrákok megkezdték saját lőszer gyártásukat a Krupp S/80 modellel. Később viszont önálló útra léptek.

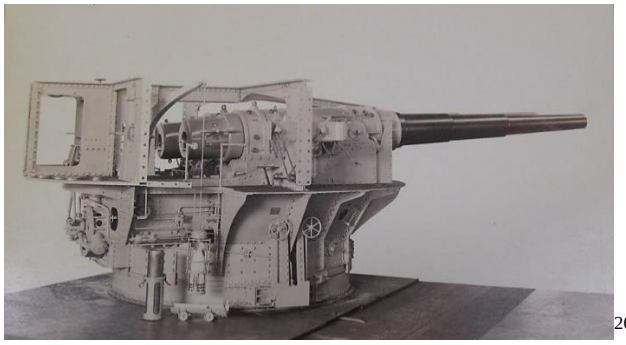
Skoda lőszer:
Lövedék súlya: 215 kg
Egy ilyen kaliberű páncéltörő lövedék érintkező biztosítékkal rendelkezett, amely mozgó részének összenyomásakor erősen megemelte a belső hőmérsékletet, ami elegendő volt a portöltet meggyújtásához.
Az osztrák lövedék rendkívüli megbízhatósága mellett a külföldiekkel ellentétben szinte azonnal felrobbant, mindössze néhány mikro szekundumos késéssel, vagyis nagyon hasonlított a külföldi nagy robbanásveszélyes lőszerekre, azzal a különbséggel, hogy ez a késleltetés elég ahhoz, hogy bejusson az olasz csatahajó páncélozott terébe és ott robbanjon fel.
Egy **45 kilogrammos kivető töltet K/97-es lőporral** akár **765 m/s torkolati sebességet** és **15°-os emelkedési szögben 16 000 m-es maximális hatótávolságot** biztosított. És a fegyvertartók biztosíthatják ezeket a szögeket!
Mivel ezt a lőtávolságot túlzónak tartották, az osztrák lövészek tüzelőtábláit csak 12,85°-ig terjedő szögekre állították össze.
A sokféle lövegtípus ellenére minden lőszer teljesen felcserélhető volt, és minden új lövedékmodell úgy lett megalkotva, hogy minden fegyverhez alkalmas legyen.
1905-ben az osztrák haditengerészet új páncéltörő lőszer kifejlesztésébe kezdett, amivel több kutató szerint világelsőlett a 24 cm-es lövedékek terén.
Ebben az időszakban az osztrák lövedék ballisztikus sapkát kapott, így az amúgy is nehéz lőszer tömege **229 kg**-ra nőtt.

Annak ellenére, hogy a **hajtóanyag töltet 46,15 kg-ra nőtt**, a **torkolat sebessége 705 m/s-ra csökkent**. De a fő újítás a kupak acéljának ötvözése volt (elsősorban bronzzal), ami nagyon hatékonnyá tette az újonnan megjelenő felületkeményített páncéllemezek átütését.

A csuzimai csata hatására 1908-ban új, **215 kg**-os, nagy trinitrotoluol (TNT) töltetet tartalmazó lövedék állt szolgálatba.
Ennek a lövedéknek a **torkolati sebessége 765 m/s** volt.
Ez a lövedék a K/01 típusú fegyverek mellett, minden régebbi konstrukciójú 24 cm-es lövegnél

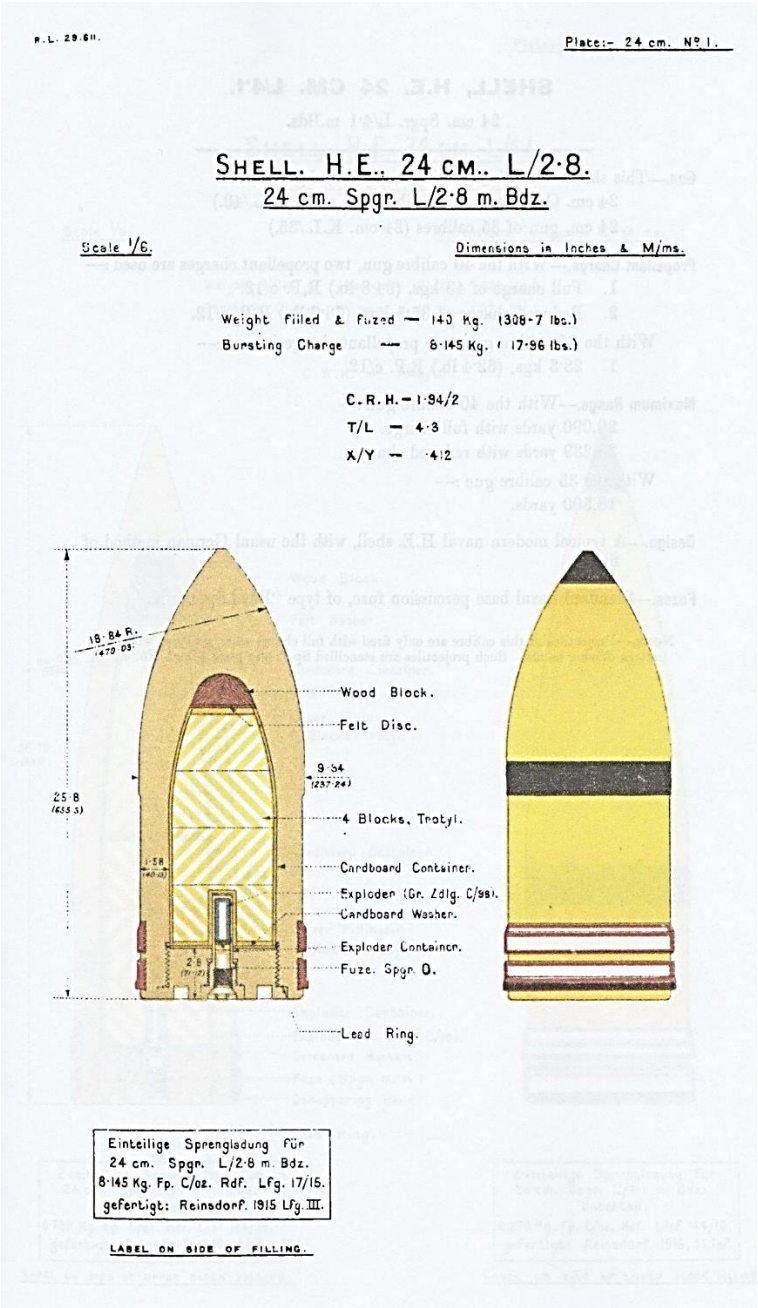
HE L/2,8 alapbiztosíték - 24 cm Spgr. L/2,8 Bdz C/01 HE L/4,1 alapbiztosíték - 24 cm Spgr. L/4,1 Bdz HE L/4,1 orr biztosíték - 24 cm Spgr. L/4,1 Kz. (mhb) HE L/4,2 alap és orr biztosíték - 24 cm Spgr. L/4,2 Bdz u. Kz (m.Hb) HE L/4,2 alap és orr biztosíték (New Art) – 24 cm Spgr. L/4,2 Bdz u. Kz (m.Hb) nA Srapnel L/4,1 - 24 cm Stahlschrapnel L/4,1 (mhb) **Csőemelés és lőtáv**: Csőemelés a német hajókon -5 / +30 fok AP lövedék 30 ° esetén **16 900 m** (18 500 yard) HE lövedékek típustól függően **15 930 m** (20 860 yard) – **26 600 m** (29 090 yard) Srapnel **21 250 m** – **23 100 m** (20 100 – 25 265 yard) Lövegtorony súlya hajónként változott. Talán 217-231 tonna között. **Löveg forgása körülbelül**: +150 / -150 fok **Lövedék betöltése**: +4 fok-nál. Minden tornyot hidraulikus hajtású gőzszivattyúk működtettek kézi töltéssel.	használható volt, és azonos pusztítóerőre tette azokat képessé.[2611] Így az SMS Wien-nél feltüntetett páncéltörő képességnél jóval jobb eredményt tudtak elérni. **A Skoda az SMS Radetzky osztály számára rendszeresítette 24 cm/45 (9.45") löveget. Az ehhez 1907-ben tervezett és 1909-ben rendszeresített lőszer pontos leírása más forrásból**: **Lőszer típusa**: APC L/3.5 215 kg (474 font) Robbanótöltet 2.4 kg (5.3 font) Lövedék hossza 84 cm (33 hüvelyk) CPC (HE) L/4.1 215 kg (468.9 font) **Robbanótöltet**: 17.4 kg (5.3 font) **Lövedék hossza**: 98.4 cm (38.7 hüvelyk) A lövedék töltőanyaga a sárgaréz hüvelyben 70 kg (154.3 font) **Hüvely súlya**: 103.6 kg (228.4 font) **Lövedék torkolati sebessége**: 800 mps **Lőtáv**: 3.91° 6000 m (6560 yard) 8.83° 10 000 m (10 940 yard) 12.18° 12 000 m (13 120 yard) 20° --- --- **Páncéltörő képesség**: 6000 m (6560 yard) 170 mm (6.7 inch) 10 000 m (10 940 yard) 107 mm (4.2 inch) 12 000 m (13 120 yard) 92 mm (3.6 inch)[2612]





[2613]

[2611] https://vunderkind.info/avstrijskie-korabli-vremen-pervoj-mirovoj-vojny
[2612] http://www.navweaps.com/Weapons/WNGER_59-48_skc36.php
[2613] http://www.navweaps.com/Weapons/WNGER_945-40_skc94.php



Német 24 cm Spgr. L/2,8 Bdz. C/01. Ezt a lövedéket az I. világháború alatt hajókhoz és parti tüzérséghez, a második világháború alatt parti tüzérséghez egyaránt használták[2614]

12 db (12x1) 19 cm (7,48 hüvelyk) L/42 Skoda ágyú

(4 db lövegtoronyban, 8 db kazamatában)

Lőszerkészlet csövenként: 120 db

Az SMS Sankt Georg felszerelése fegyverenként 30 APC, 80 SAPC és 10 repeszlövés volt.

Az 1900-as évek elején Ausztria-Magyarország pre-dreadnoughtjain és páncélozott cirkálóin használták ezt a lövegtípust. E hajók egy részét az első világháború után átengedték Olaszországnak, ahol leselejtezték, majd a fegyvereket part menti tüzérségként és a GM269 pontonon használták.

A Nagy Háború előtt Olaszország is kapott ilyen típusú lövegeket a Sokatól, így ezt az olasz flotta is használta.

[2614] http://www.navweaps.com/Weapons/WNGER_945-40_skc94.php

Magyar hajókon az SMS Erzherzog Karl osztály 3 hajója, az SMS St. George és az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia használta.
A löveget 1903-ban tervezték és 1905-ben állt hadrendbe.
A tornyokban elhelyezett ágyúk közül négy elég magasan volt a víz felett ahhoz, hogy minden időjárási viszonyok között használható legyen, de a maradék nyolc kazamatákban csak nyugodt tengeri körülmények között vehetett részt a csatában.
Löveg súlya lövegpajzzsal: 12,5 tonna
Lövegcső hossza: 8 m
Furat hossza: 292 hüvelyk (7,410 m)
Barázdák: (50) 0,118 M x 0,282 (3 mm M x 7,16 mm Szé)
Tűzgyorsaság: 4 lövés/perc
A lövedékek típusai és súlya:
APC L/3,2 - 214 font. (97 kg)
SAPC L/3,5 - 198 font. (90 kg)
Shrapnel L/2,8 - 108,6 font. (49,25 kg)
Robbanótöltet:
APC - 4,4 font. (2,0 kg)
SAPC - 13,4 font. (6,07 kg)
Srapnel - 2,0 font. (0,90 kg)
A lövedék hossza:
APC - 23,9 hüvelyk (60,8 cm)
SAPC - 26,2 hüvelyk (66,5 cm)
Shrapnel - 20,9 hüvelyk (53,2 cm)
Hajtóanyag (kivető) töltet:
58,0 font (26,3 kg) 19/480 mm-es M97
kazetta - 103,6 font. (47 kg)
Torkolati sebesség:
2700 fps (825 mp/s)
Lőtáv:
214 font (97 kg) APC Shell – 12,85 fok – **12 000 m** (13 120 yard)
Valós csőemelés: -5 / +15 fok
Páncéltörő képesség:
6560 yard (6000 m) – 301 mm kovácsoltvas
10 940 yard (10 000 m) – 179 mm kovácsoltvas
11 810 yard (10 800 m) - 900 mm Krupp cementált
13 120 yard (12 000 m) – 151 mm kovácsoltvas
14 330 yard (13 000 m) – 800 Krupp cementált
Lövegek forgása:
körülbelül +150 / -150 fok
Lövegek forgási sebessége:
Kazamaták: 7 fok másodpercenként
Tornyok: 5 fok másodpercenként
Fegyver visszarúgása:
Maximum 17,3 hüvelyk (44 cm)
A fegyvert bármilyen állásban lehetett tölteni.[2615]

12 db (12x1) 6,6 cm (2,6 hüvelyk) L/45 kal. Skoda ágyú[2616]
2 db 7 cm (66 mm) L/18 Uhatius kerekes csónakágyú[2617]
(Ezeket a háború alatt leszerelték és helyükre 2 db 7 cm-es légvédelmi ágyú került. (1909-es modell))

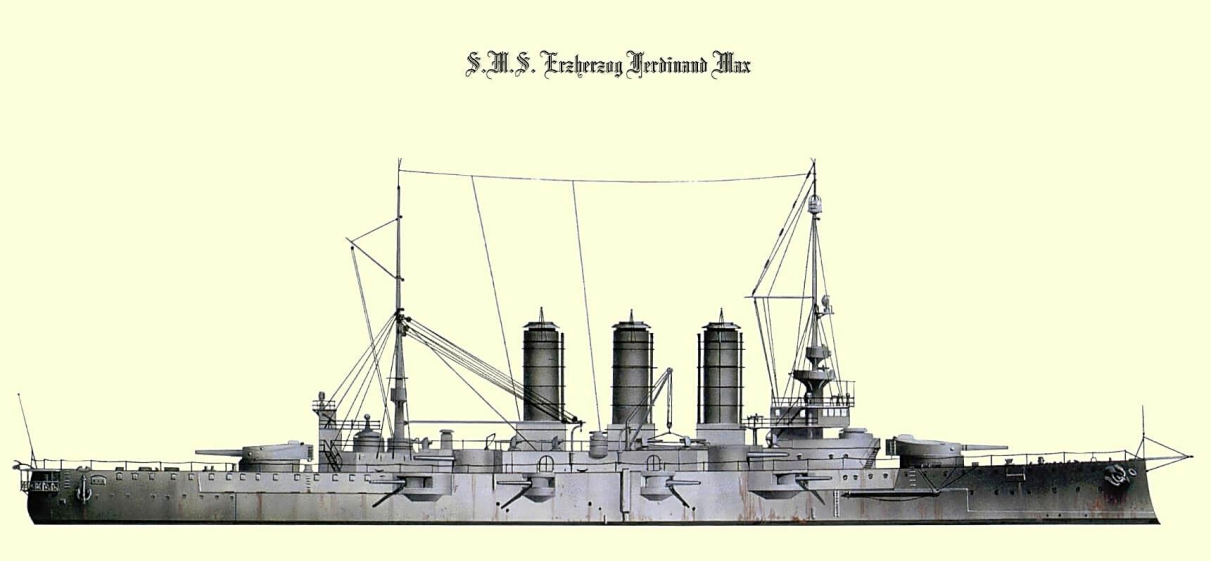
[2615] http://www.navweaps.com/Weapons/WNAust_75-42_Skoda.php
[2616] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Erzherzog_Ferdinand_Max
[2617] https://www.ah.org.ua/the-best-coastal-defense-battleships

4 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk L/44 Skoda gyorstüzelő QF ágyú
2 db 4,7 cm L/33 Skoda gyorstüzelő QF löveg
4 db 4,7 cm L/44 Skoda gyorstüzelő QF löveg
4 db 3,7 cm (1,5 hüvelykes) Vickers 1.5-pdr Mark I **légvédelmi szórólöveg**
Az angolok 1910 körül fejlesztették ki. A hajó 1910-1914 körül kaphatott ilyen fegyvert. Az Osztrák – Magyar Monarchia következő egységein volt ilyen fegyver. SMS Erzherzog Karl osztály, AMS Sankt Georg és az SMS Monarch osztály.
Fegyver súlya: 57 kg (127 font)
Furat hossza: 62,8 hüvelyk (1,595 m)
Lövedéke: HE
Lövedék súlya: 1,5 font. (0,7 kg)
Robbanótöltet: 0,16 font (0,07 kg)
Torkolati sebesség: HE: 2100 fps (640 mp/s)
Lőtáv 45 fokban: körülbelül 2000 yard (1830 m)
A magassági lőtávolságát nem ismerem.
Csőemelés: -5 / +80 fok
Forgathatósága: 360 fok[2618]
4 db 8 mm-es Skoda vagy Schwarzlose géppuska
2 db 45 cm (17,7 hüvelyk) torpedócső[2619] (oldalanként 1-1) a vízvonal alatt.
Torpedókészlet 6 db.
18 db C/99-es akna
90 cm-es fényszórók (Ezek számát 1911-ben megnövelték.)
14 db csónak

A víz alatti kos hosszát tovább csökkentették a tengerállóság és a sebesség növelése érdekében.
Az árbocokat az akkori divatnak megfelelően harci kosárral szerelték fel, amelyekre gyorstüzelő ágyúkat helyeztek.
A világháború végén ezek a helyek nagyon alkalmasnak bizonyultak a legújabb távolságmérők elhelyezésére.
Az elülső részben két horgony volt, a tatban pedig még két kisebb horgony került.

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Triest)
Építés kezdete: 1904.03.09.
Elnevezése: I. Ferenc József király és császár 1905.02.20-án hagyta jóvá a nevét.
Vízrebocsátása: 1905.05.21.
Keresztanyja: Károly főherceg édesanyja, Mária Jozefa főhercegné
Hadrendbe állt: 1907.12.21.[2620]
Építési költsége: 26 394 768 korona[2621]
Az Erzherzog Karl hajóosztályt 1902-ben kezdték el építeni. Az SMS Erzherzog Ferdinand Max az Erzherzog Karl osztály második hajója volt. A hajóosztály közel 2000 tonnával volt nehezebb az SMS Habsburg osztálynál.

[2618] http://www.navweaps.com/Weapons/WNBR_1-5pounder_m1.php
[2619] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévai Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984
[2620] http://dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/S.M.S._Erzherzog_Ferdinand_(1905)
[2621] http://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ERCHERZOG_FERDINAND_MAX.htm



[2622]

Az Osztrák-Magyar Monarchia hajóinak történetét nehéz összeállítani.
Dr. Balogh Tamás a TIT Hajózástörténeti, -Modellező és Hagyományőrző Egyesület vezetője egy írásban leírta, hogy az egyesület tulajdonában lévő adatok alapján, a flotta éves tevékenységéről készült jelentésekben nem talált egyetlen olyan időpontot sem, amiben a két hajóosztály (Radetzky, Erzherzog) minden hajója együtt, egy helyen, egy időben tartózkodott volna. **Ez azonban a jelentések hiányosságaira is visszavezethető. Ezek ugyanis nem egy hajónapló részletességével tárgyalták az eseményeket, hanem a parlamenti képviselők számára készült összefoglalókból lettek összeírva.**[2623] Tehát, még a kutatók is csak felületes jelentésekkel tudnak dolgozni, egy-egy hajó története kapcsán.

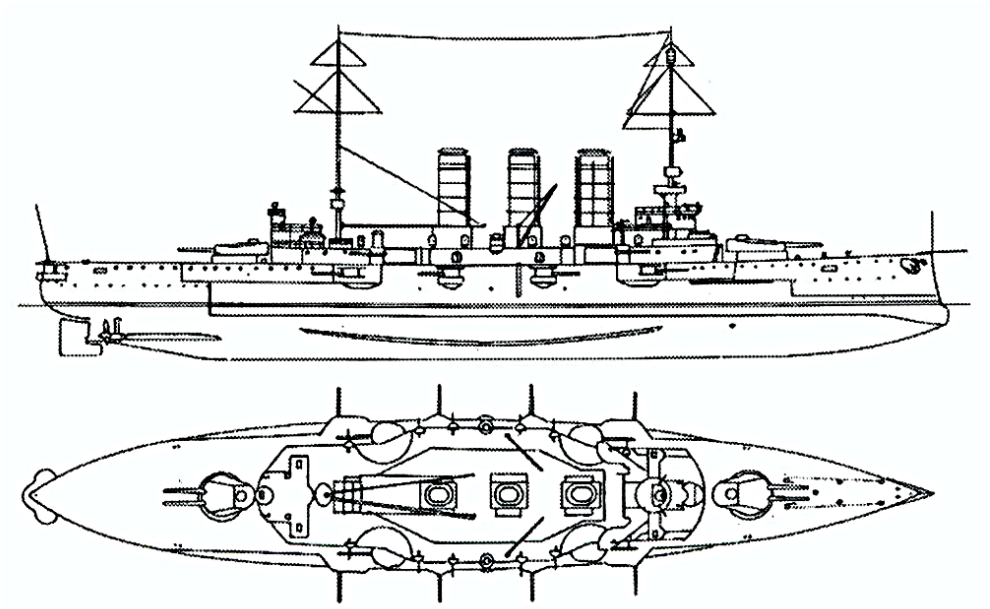
A Monarcha hadihajói a partvédelmi doktrínához igazodó olívzöld, más néven **"Montecuccolin"** rejtőszínt viselték, amely 1913 decemberéig volt használatban. Ezután felváltotta a nyílt tengeri világos szürkéskék felfestés amit **"Hausblau"**-nak hívtak.[2624]

1904
„A tengerészet költségvetése. Bécs, február 5. (Kiküldött tudósítónktól.) A tengerészeti albizottság holnapi ülése elé a haditengerészet nem lép nagyon emelkedett budgettel (költségvetéssel). Rendes szükségletre 1904-ik évre a haditengerészet 39/1 millió koronát kér megszavaztatni, vagyis négy és fél millióval többet, mint a múlt évben: rendkívüli szükségletekre 10 és fél millió koronát, vagyis három és fél millióval kevesebbet, mint a múlt esztendőben. A tengerészet összes követelése 50 millió, vagyis egymillióval több, mint a múlt esztendőben. A rendes szükségletből háromnegyed millióval többet fordítanak új hajók építésére, mint a múlt esztendőben, egy félmilliót pedig matrózok létszámának emelésére. A hajóépítésre szánt összegből kétmilliókétszázezer koronát fordítanak egy új, 16 ezer tonnás vérteshajó építésére, mely a kimustrálandó «Novara» hajó pótlására szolgál. Az új vérteshajó építése összesen 17 és fél millió korona lesz. Ennek a hajónak Erzherzog Ferdinand Max lesz a neve, Miksa mexikói császár emlékére. A fentemlített kétmilliókétszázezer korona az építési költség első részlete. A többit a következő három évben fogják kérni. A rendkívüli szükségletből három és félmillió koronát fognak hajóépítésre fordítani, egy félmilliót a pólai kikötőben eszközlendő építésre és 60.000 koronát két Marconi-féle távíró berendezésére. 1900 óta a rendes költségvetés terhére az Erzherzog Ferdinand Max hajón kívül vízrebocsátották az A-jegyű Erzherzog Kari vérteshajót, amelynek 10.600 tonna az űrtartalma, vízre fognak továbbá bocsátani egy másik hasonló típusú vérteshajót, amelyet Erzherzog Friedrich névre fognak keresztelni. Ezenkívül ugyancsak a rendes költségvetés terhére épül az E-jegyű cirkáló kishajó. A rendkívüli szükségletek terhére építették a «Habsburg»-ot. E típusra épül még az Árpád és a Battenberg, egyenkint tizenkét és félmillió korona költséggel. Készülőfélben van a rendkívüli

[2622] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ERCHERZOG_FERDINAND_MAX.htm
[2623] https://combatant.blog.hu/2021/01/24/hadihajo_spotting_tobb_mint_110_ev_tavlatabol
[2624] https://combatant.blog.hu/2021/01/24/hadihajo_spotting_tobb_mint_110_ev_tavlatabol

költségvetés terhére két dunai monitor és őrnaszád. Ezek összes költsége 3.500.000 korona. A rendkívüli fegyverkezés terhére esik 6 millió korona kiadás, amelynek legnagyobb része ágyukra kell. Csak igen keveset költenek torpedókra. A tavalyi 233,1 millió óriási szükségletből alig ötmillió korona jutott a magyar iparra. Ebből a legnagyobb részt a Danubiusgyárban megrendelt két dunai monitor emésztette föl, amelyek összes költsége 30 millió körömi, 800.000 koronás rátában. A fiumei Lazarus-gyár csupán kisebb bárkákat és tűzoltóhajókat szállított a haditengerészetnek, aránylag csekély értékben. Majdnem semmi rendelést nem kapott a magyar ipar villamos gépek, kazánok, hajóvértek, hajópáncélok, öntöttacél, vértlemez és lövedékekből, noha ezekben teljesen versenyképes. Valamivel nagyobb összeg jutott azonban a kőszénszállításból annak a révén, hogy a pécsi és moravicai bányákból is vásároltak széntéglákat. Hogy mekkora az aránytalanság az osztrák bányákkal szemben, mutatja az, hogy a morvaországi bánya egymaga több szenet szállít a haditengerészetnek, mint az összes magyar bányák együtt véve. 1329 tiszt közül 152 magyar, 53 horvát. A legénységből, amelynek létszáma 7000, csak 819 magyar. Jellemző adat, hogy a tengerészeti akadémián fölállított, magyarnyelvű kurzusnak összesen 14 hallgatója volt akik közül 13 magyar honos és egy osztrák. Az akadémia hallgatóinak száma 135."[2625]

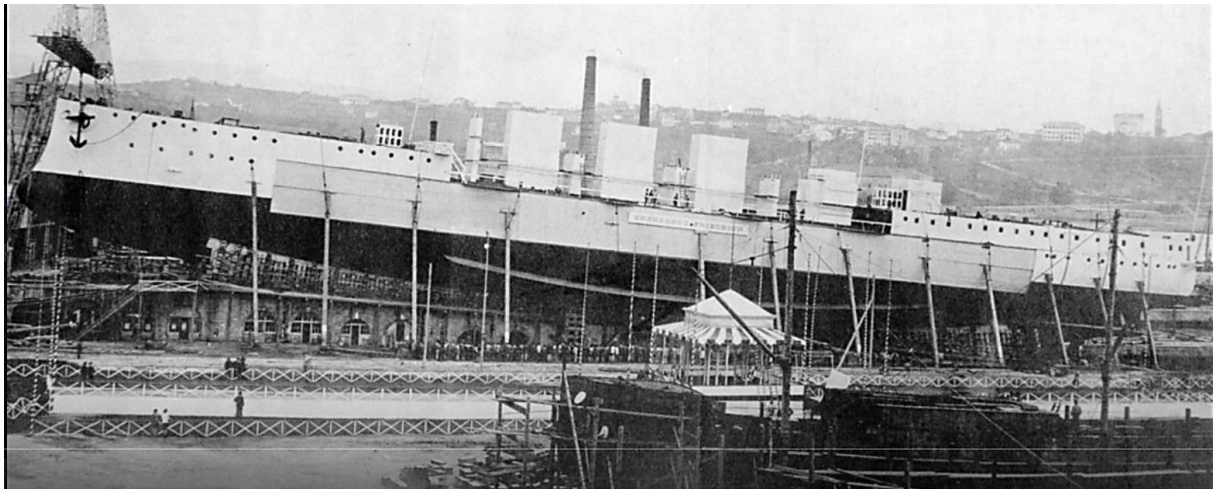
„Spaun parancsnokságának hét éve alatt készült el a HABSBURG-osztály három egysége (a névadón kívül az SMS BABENBERG és az SMS ÁRPÁD). Noha ezeknél a hajóknál is a gyengébb (240 mm-es) főtüzérséget alkalmazták, sőt még a csőszám is háromra csökkent, a nagyobb méretek (8800 tonnás maximális vízkiszorítás) lehetővé tették a 150 mm-es közepes tüzérség csőszámának tizenkettőre emelését. Javult a tengerállóság, erősödött a páncélzat, és nőtt a csúcssebesség, illetve a hatótávolság is. Spaun lemondásához nem kis részben a következő sorhajók, az ERZHERZOG-osztály (SMS ERZHERZOG KARL, SMS ERZHERZOG FRIEDRICH és SMS ERZHERZOG FERDINAND MAX) megrendelése és befejezése körüli viták vezettek. A részben ezeknek a hajóknak a megépítésére 1904-ben megszavazott 121,5 millió koronás rendkívüli hitelt ugyanis a hadügyminiszter nagyjából huszonöt millió koronás részletekben le akarta vonatni a haditengerészet évi rendes költségvetéséből. Spaun belefáradt a pénzügyi forrásokért a politikusokkal és a hadsereggel szemben folytatott folyamatos - esetenként pedig reménytelennek tűnő - küzdelembe, és 1904 októberében lemondott posztjáról."[2626]



[2625] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-02-06 / 37. szám
[2626] Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói" az első világháborúba, Aetas, 2014 (29. évfolyam) 2014 / 3. szám / TANULMÁNY /

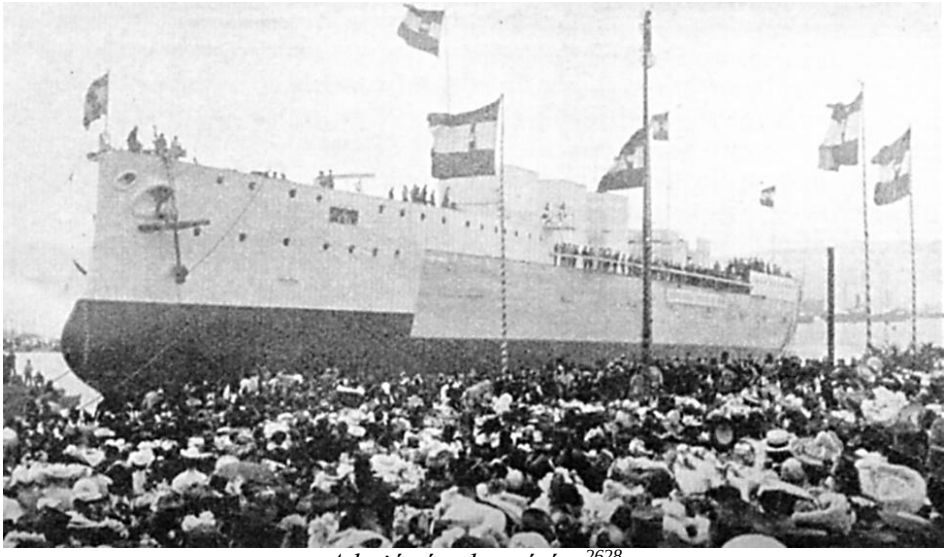
1905

„A Ferdinand Max hadihajó vízrebocsátása. Triesztből táviratozzák, hogy a Stabilimento Tecnico Triestino Szent Márk hajóműhelyében tegnap bocsátották vízre a szokott ünnepségek keretében a Ferdinand Max főherczegről elnevezett új hadihajót. A **felavatást a szokásos szertartásokkal Mária Jozefa főherczegnő** végezte, ki a Pelikánon valamivel 10 óra után érkezett a hajógyárba, hol a **Montecuccoli gróf tengernagy, tengerészeti parancsnok** és az ünnepségre érkezett többi méltóság üdvözölte. A szépen feldíszített udvari sátorban, hol a főherczegnő vizrebocsátás előtt és azután cerelet tartott, összegyűltek a díszvendégek, köztük **Call, Rosei és Bouquoy miniszterek**. **Vetter gróf képviselőházi elnök** több képviselővel, úgyszintén több magyar országgyűlési képviselő is, valamint a helyi hatóságok fejei, az ipar és kereskedelem kiváló képviselői. Montecuccoli tengernagy, a haditengerészet parancsnoka, a következő beszédet intézte Mária Jozefa főherczegnőhöz: — Örömteli, emelkedett hangulatban üdvözöljük a mai napot, a melyen, hála legkegyelmesebb hadurunknak a hajóhad kiépítése iránt való gondoskodásának és köszönet a monarchia népes áldozatkészségének, egy új csatahajó kerül elemébe. Ez a hajó harmadik erős egysége jelenleg legerősebb hadosztályunknak. A történelem méltatásában ő felsége kegyesen elrendelni méltóztatott, hogy a hajó az »Erzherzog Ferdinand Max« nevet viselje. A haditengerészetnek ez a név mindig emlékezetébe idézi dicsőséges hagyományait. Császári és királyi felséged legkegyelmesebben el méltóztatott vállalni a felavatói tisztet, miért is a haditengerészetnek legalázatosabb köszönetét szabadjon felségednek tolmácsolnom. És arra kérem felségedet, hogy hajtsa végre a felavatás szertartását. Mária Jozefa főherczegnő a következőket felelte : — Legnagyobb örömömre szolgál, hogy ő felsége felhatalmazásával felavathatom az új csatahajót. Annál jobban boldogít e körülmény, mert a hajó bátor haditengerészetünk minden nagyért és szépért lelkesedő újjászervezőjének nevét viseli. Vajda e hatalmas hajó a főherczeg szellemében, ki mindig lelkesedett Ausztria- Magyarország nagyságáért és a kinek nevét viseli, háborúban és békében becsülettel viselné zászlaját és hozzájárulna a haza dicsőségéhez és fényéhez. E szavak után a főherczegnő megnyomta a »felavatás« felírású billentyűt e szavak kíséretében: »Ezennel ő felsége parancsára Erzherzog Ferdinand Max-nak nevezlek el«. Majd pedig megnyomta a »vízrebocsátás" billentyűjét, a következő szavak kíséretében: »Ereszkedj le a vizekre és Isten védjen meg mindenütt"."[2627]

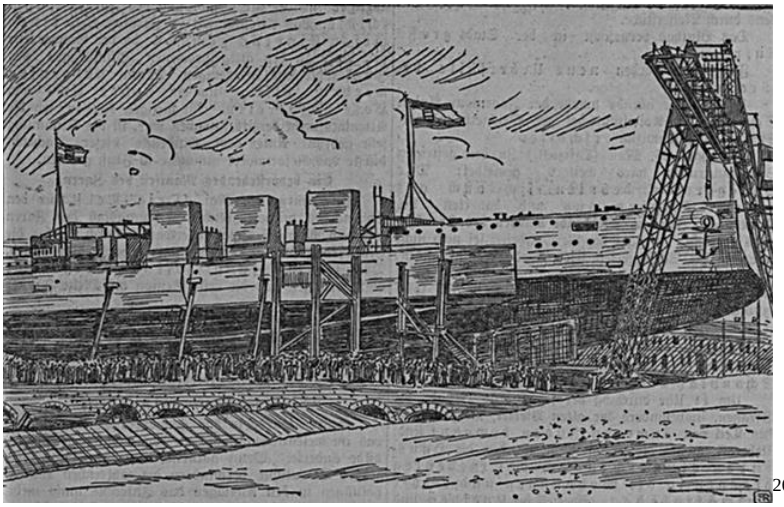


A hajó a vízrebocsátás előtt

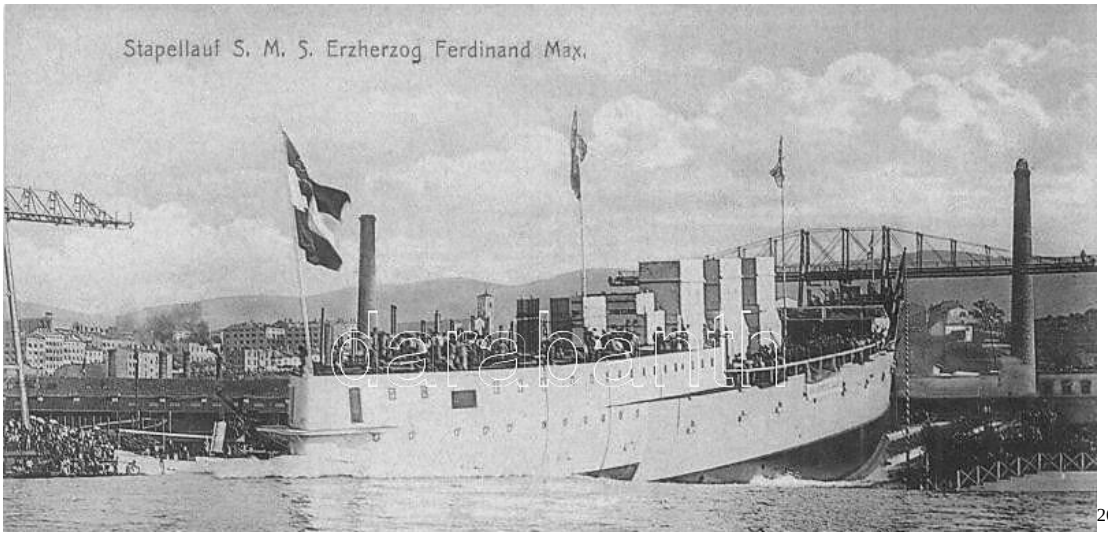
[2627] Magyar Nemzet, 1905. május (24. évfolyam, 107-131. szám) 1905-05-23 / 124. szám
Az Ujság, 3. évfolyam, 1905-05-23 / 143. szám



A hajó vízrebocsátása[2628]



[2629]



[2630]

[2628] https://war-book.ru/bronenostsy-tipa-erherzog-karl/
[2629] Illustrierte Kronen Zeitung, Mai 1905-05-26
[2630] https://www.mutargy.com/konyv-papirregiseg/az-sms-erzherzog-ferdinand-max-osztrak-magyar-haditengereszet-erzherzog-karl-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajojanak-linienschiffe-vizre-bocsatasa-k-u-k-kriegsmarine-stapellauf-sms-erzherzog-ferdinand-max-austro-hungarian-navy-ship

A hajót Paul Urednicek haditengerészeti pap áldotta meg.[2631]

A vízrebocsátásnál jelen volt Ritter von Pietruski századparancsnok, Franziska Hohenlohe hercegnő, Linda von Sandrinelli, Marie Schwarz, Marie von Jedina, Helene Stürgkh és Marie von Hütterottot grófnő, valamint a Stabilimento tecnico Triestino elnökét, Ritter von Hütterottot az igazgatótanács egészével.[2632]
A magyar képviselőház tagjai közül jelen voltak: Nyáry Béla, Bittó Dénes, Pogány Lajos, Ruszka István és Pap Cs. István országos képviselők, akiket nagy előzékenységgel fogadtak.[2633]

A hajó építésén átlagosan 2662 munkást foglalkoztattak, akiknek 1904-ben 300 munkanapra 2 955 026 Korona 95 fillér órabért fizettek.[2634] Lehet, hogy ez a munkásszám 1904-bem a SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Erzherzog Ferdinand Max, SMS St. George és a Tátra gőzös építésén dolgozott együttvéve.

A hajót körülvevő nemzetiségi viszályra egy példa a magyar országgyűlésből. „Az elnök jelenti továbbá, hogy a haditengerészet parancsnoka meghívta a Házat az Erzherzog Ferdinand Max nevű új hadihajó vízre bocsátási ünnepére. Rátkay közbeszól: Milyen nyelven van a meghívó? Az elnök feleli: — Természetesen magyarul különben el sem fogadtam volna. (Helyeslés a szélső balon..)[2635]

1906
Részlet egy újságcikkből: „….ő kezdte meg azt az újítást, hogy minden újonan épült osztag (három hajóból állanak) egyik hajójának magyar nevet adott, illetőleg ajánlatára őfelsége megengedte, hogy ezt tehesse, így az Aspern-féle osztag egyik hajója Szigetvár nevet nyert, a Monark-féle osztag egyik hajója Budapest, a Habsburg-osztagé pedig Árpád. Már a legújabb osztagoknál ez elmaradt, vájjon visszafejlődése ez? Mert hiszen tudtomra Ferdinand Max főherceg nevéhez semmi haditény sincs csatolva, tehát az Erzherzog Karl és Erzherzog Friedrich mellé nagyon megállhatott volna például a kereszténység hőse, Hunyadi János neve, jelezvén egyszersmind a külföld előtt is, hogy ez a haditengerészet nem csupán osztrák, hanem magyar is. Vagy csak a pénzünket akarják és legényeinket?”[2636]

„Épülő hadihajók. A magyar-osztrák haditengerészet számára jelenleg mintegy 11 hajó áll építés alatt és pedig az Erzherzog Ferdinand Max hadihajó tízezer tonna tartalommal, négy torpedó zúzó egyenként 400 tonna tartalommal és 5 torpedóhajó egyenként 200 tonna tartalommal. Az Erzherzog Ferdinand Max csatahajó és az Uhlan torpedóhajó kivételével a többi hajó még mind a gyárban van. A csatahajó, mely a Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárban épül, már egy esztendő óta a kikötőben áll és csak ez esztendő végén csatlakozik a hajóhadhoz. Hajóhadunk a jövő évben tehát már négy régi típusú csatahajóból, három egyenként 8000 tonna tartalmú páncélhajóból és három 10.000 tonnás csatahajóból fog állást, de még ekkor is mintegy 14—16 ezer tonna tartalommal fognak a külföldiek mögött maradni. Érdekes, hogy az újonnan épült csatahajó fedélzetén egy teljesen felszerelt modern pékműhely van, amelyen naponkint friss kenyérrel és süteménnyel fogja hajó legénységét ellátni. A torpedózúzók és a torpedók angol mintára készülnek.”[2637]

1906-ban az Erzherzog hajóosztályt a kor leggyorsabb csatahajóinak tartották. [2638]
1906 júniusban az „Arzduke Ferdinand Max” lőszerére és a flotta hajóinak lőszerkiegészítésére 1 000 090 korona lett engedélyezve.[2639]

[2631] Illustrierte Kronen Zeitung, Mai 1905-05-26
[2632] Sport und Salon, Januar-Juni 1905-05-27
[2633] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-05-23 / 123. szám
[2634] Grazer Tagblatt, April 1905-04-09
[2635] Székely Lapok, 45. évfolyam,1905-04-06 / 79. szám
[2636] Budapesti Hírlap, 1906. június(26. évfolyam, 149-177. szám)1906-06-16 / 163. szám
[2637] Pécsi Közlöny, 14. évfolyam, 1906-09-14 / 209. szám
[2638] Neues Wiener Journal, Januar 1906-01-28
[2639] Neues Wiener Journal, Juni 1906-06-10

1907
1907.04.24-én Triesztben a hajót felkereste Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter.[2640]
1907.04.26-án indul Polába a hajó.[2641]

1907.06.08-án Triesztben befejezte a próbaútjait.
„Az „Erzherzog Ferdinand Max" 20,76 csomós átlagsebességet ért el teljes gőzzel, átlagosan 18 600 lóerős motorteljesítménnyel, ami a szerződéses 19,25 csomós 14 000 lóerős sebességhez képest egy teljes többletsebességet eredményez, 11% csomó többletsebességgel."[2642]

„(A közös haditengerészet új csatahajója.) Január elején állítják „szolgálatba" haditengerészetünk új csatahajóját, amely az egykori tengernagyról és boldogtalan véget ért Miksa császárról „Erzherzog Ferdinand Max" nevet kapott. Az új hajó az „Erzherzog Karl" és „Erzherzog Friedrich" osztályba, az úgynevezett főherceg osztályba tartozik és ezekkel együtt haditengerészetünk legnehezebb flottáját képezi. A három hajó mindegyike 119 méter hosszú, 22 méter széles, gyorsaságuk óránként mintegy 35 kilométer. Páncéluk vastag 34 ágyút hordanak. Az „Erzherzog Ferdinand Max" tisztikara és legénysége 730 emberből áll és minthogy a haditengerészet évi újonc kontingense nem nagyobb 2800 embernél, a csatahajókon levő létszám csak azért lehet ekkora, mert két másik hajó, a ..Babenberg" és az ..Aspem" az első tartalékba került. Ennek az első tartaléknak hajóit három nap alatt harcképessé lehet tenni. Béke idején különben összes hadihajóik az első tartalékba vannak sorozva. A többi nagyhatalom csatahajói kétségkívül nagyobbak a mieinknél és fölszerelésük is kiválóbb, de azért az „Erzherzog Ferdinand Max" mégis jelentékenyen erősíti hadiflottánkat. Minthogy pedig háború esetén a partvédelem legbiztosabb módja a támadás, szükséges lesz még több hajót építeni. Azok, amelyeknek építéséhez most fogtak hozzá, csak 1911- ben lesznek készen, mert legalább három évig tart rajtuk a munka. Az utóbbi időben főleg Németország, Franciaország, Olaszország, Anglia, Görögország és Északamerika láttak hozzá, hogy tengeri haderejüket új hajókkal növeljék."[2643]

1907-ben az »Erzherzog Ferdinand Max« vérteshajó lőszerére és a flotta hajós lőszerének kiegészítésére, továbbá torpedókra 1.000.000 » [2644]

1907.12.08-án szentelték fel a hajót.[2645]

1907.12.21-én a Téli Hajóraj tagja az „Erzherzog Kari" (az osztagparancsnok zászlóshajója, Rear Admiral v. Ziegler), „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" „St. Georg, "Uskoke" torpedóvadász és a csónakok: "Wal" Seal", "Dolphin", "Cobra", "Boa", "Kygio", "Marava", "Rabe", "Shrike" és "Magpie".[2646]

1908
1908.01.04-én az iskolakötelék tagja.[2647]
1908.01.15-én az Osztrák Haditengerészeti Bizottság és a Magyar Haditengerészeti Bizottság tagjai keresték fel Triesztben.[2648] „A Ferdinánd Max hajó megtekintésénél a magyar delegátusok konstatálták, hogy a dinamógépek, a gőzkormány és a hadihajó daru gépei a magyar iparnak készítményei, valamint megállapították azt, hogy az új póthajó tizenhat tonnás öntött acélzúzói Resicában készültek."[2649]
Ekkor a Téli Flotta tagja.[2650] Az SMS Erzherzog Ferdinand Max a magyar küldötteket vette a fedélzetére. A hajók elhajóztak Grado tengerpartja elé és különböző manővereket hajtottak végre a

[2640] Innsbrucker Nachrichten, April 1907-04-25
[2641] Neues Wiener Journal, April 1907-04-25
[2642] Grazer Tagblatt, August 1907-08-13
[2643] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-12-06 / 289. szám
[2644] Budapesti Közlöny, 44. évfolyam, 1910-11-27 / 272. szám
[2645] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-11-29 / 283. szám
[2646] Neues Wiener Journal, Dezember 1907-12-21
[2647] Sport und Salon, Januar-Juni 1908-01-04
[2648] Grazer Tagblatt, Januar 1908-01-16
Das interessante Blatt, Januar-Juni 1908-01-30
[2649] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-01-17 / 15. szám
[2650] Grazer Tagblatt, Januar 1908-01-14

küldöttek nagy megelégedésére.[2651] Amagyar tagból áll. A hajókon felkeresik Parenzót, Pólát és Fiumét. 38 osztrák és 21 magyar küldött volt jelen.[2652]
Parenzónál a flotta hadgyakorlatot tartott.[2653]

1908.01.23-án az újság már jelezte, hogy a flotta több egysége hosszabb külföldi útra készül.[2654]

1908.02.12-i hír:" Bécsből jelentik nekünk: A magyarosztrák hajóhadnak egy része Ziegler ellentengernagy vezetésével március elején nyolc heti utat fog tenni a Földközi tengeren s **Máltát**, **Kartagénát**, **Gibraltárt**, **Algírt** és **Bizertát** fogja érinteni. Ez a hajóraj az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich és Erzherzog Ferdinand Max csatahajókból és két torpedóhajóból fog állni. Egy kisebb hajóraj Höhnl sorhajókapitány vezetésével a dalmát vizeken fog cirkálni."[2655]
„Ez az első eset hogy az új nehéz csatahajókból álló osztály külföldre megy. Mindegyik csatahajó 10.600 tonna tartalmú és egyenkint négy 24, valamint tizenkét 19 centiméteres ágyúval és huszonnyolcz könnyű ágyúval van felszerelve. Az út czélja az osztrák-magyar hadilobogótt a külföldön bemutatni és a tisztikart s legénységet gyakorolni."[2656]
A Ziegler admirális vezette kötelék **Kadixot** is felkeresi. [2657]

1908.02.15-én a parancsnoka Artur Freiherr Bourguignon v. Baumberg sorhajókapitány.

Hadügyministerium. B) Haditengerészet. A) Az 1908. évi kezelési időszak végéig:
a) az egyszeri rendkívüli szükséglet részquotáiban kért részleteket illetőleg: a rendes (ezelőtt rendkívüli) szükséglet VII. czíméhez: az 1905. évre lőszerkiegészítésre és torpedókra 5,000.000 K az 1906. évre az »Erzherzog Ferdinand Max« vérteshajó lőszerére és a flotta hajói lőszerének kiegészítésére 1,000.000 » az 1907. évre az »Erzherzog Ferdinand Max« vérteshajó lőszerére és a flotta hajói lőszerének kiegészítésére, továbbá torpedókra 1.000.000 »[2658]

A rendkívüli szükséglet Vll-ik czíméhez engedélyezett hajók lőszerére 872.321 » 58 » korona az »Erzherzog Ferdinand Max« vérteshajó lőszerére és a flotta hajói lőszerének kiegészítésére 1,000.000 » korona.[2659]

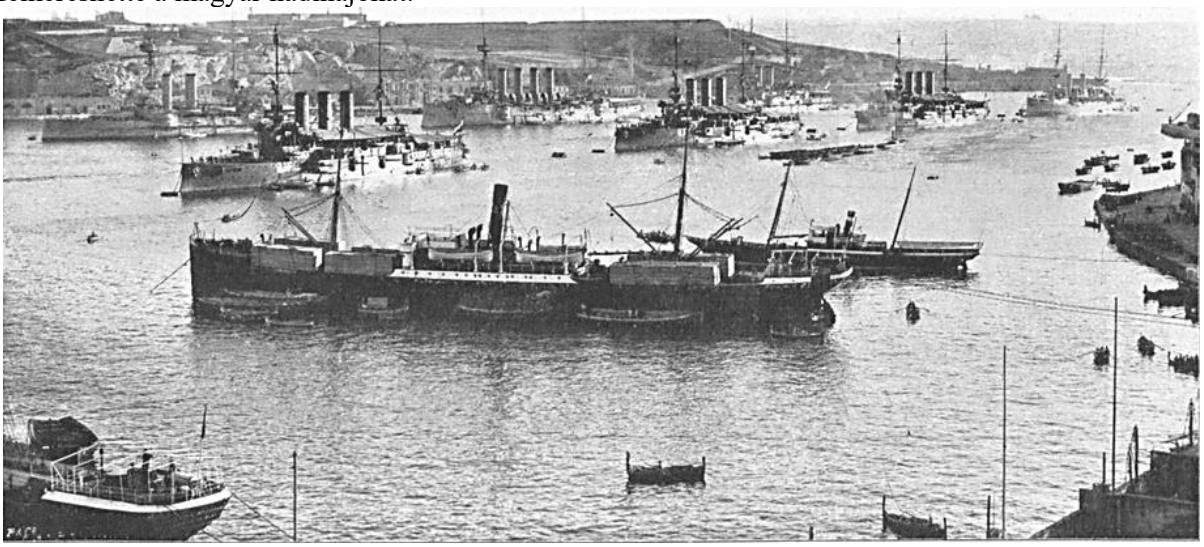
1908.02.28-i hír:" Pólából írják nekünk: Az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max csatahajókból, Uskoke és Scharfschütze torpedó hajóból, Ziegler Lucian ellentengernagy parancsnoksága alatt álló hajóraj e hó végén **nyolcz hétre a középtengerre indul.** A hajóraj **Máltában**, **Kartagénában**, **Gibraltárban**, **Algírban** és **Bizertában** fog kikötni. Máltában a katonai és tengerészeti hatóság a flotta tiszteletére márczius másodikén nagy ünnepséget rendez. A szolgálatban álló flotta többi hajója a Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és czirkáló, s a törpedó flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot."[2660] A flotta Kadíx (Cadíz) felkeresését is tervezi.[2661]

1908.03.07-i hír: „az „Erzherzog Karl" zászlóshajó (Lucian v. Ziegler ellentengernagy, századparancsnok, Richard Ritter v. Kohen sorkapitány hajója, hajóparancsnok) áll, az „Erzherzog Friedrich" toronyhajókból, ill. "Erzherzog Ferdinand Max", valamint két torpedójármű múlt szombaton megkezdte nemzetközi útját. Első úticéljuk Málta volt. Ide 1908.03.03-án futottak be.[2662] Ott az ellentengernagy v. Ziegler és a rangidős tisztek kedden vacsoráztak Sir Charles Drury admirálisnál. Szerdán déjeuier volt a „Erzherzog Karl" csatahajón, amelyre az ellentengernagy meghívta Battenberg

[2651] Pester Lloyd, Jahrgang 55, nr. 1908-01-16 / nr. 14
[2652] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, Januar 1908-01-17
[2653] Róna Lajos: Harminc év az ujságiró-pályán békében, háboruban, forradalomban 2. (Budapest, 1930) VIII. Barabás Béla
[2654] Innsbrucker Nachrichten, Januar 1908-01-23
[2655] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-02-12 / 38. szám
[2656] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-24 / 21. szám
[2657] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-02-19 / 44. szám
[2658] Budapesti Közlöny, 42. évfolyam, 1908-11-25 / 271. szám
[2659] Budapesti Közlöny, 42. évfolyam, 1908-11-25 / 271. szám
[2660] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám
[2661] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-02-19 / 44. szám
[2662] Grazer Volksblatt, März 1908-03-04

hercegnőjét, a kormányzót és feleségét, Sir Charles Drury admirálist és feleségét. Este a kormányzó vacsorát adott tisztjeink tiszteletére."[2663] 1908.03.05-én Máltán voltak a hajók.[2664]

1908 márciusában az osztrák-magyar század felkereste **Barcelonát**, majd tovább ment **Gibraltárba**, ahol hat napot időzött. Innen a három „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" csatahajó **Tangerbe** mennek, míg az „Uskoke" és „Sharpshooter" torpedójárművek Malagába hajóznak.[2665]
A kötelék 1908.03.03-án futott be **Málta** kikötőjébe.[2666] Máltán 1908.03.06-án a nagyközönség felkereshette a magyar hadihajókat.[2667]



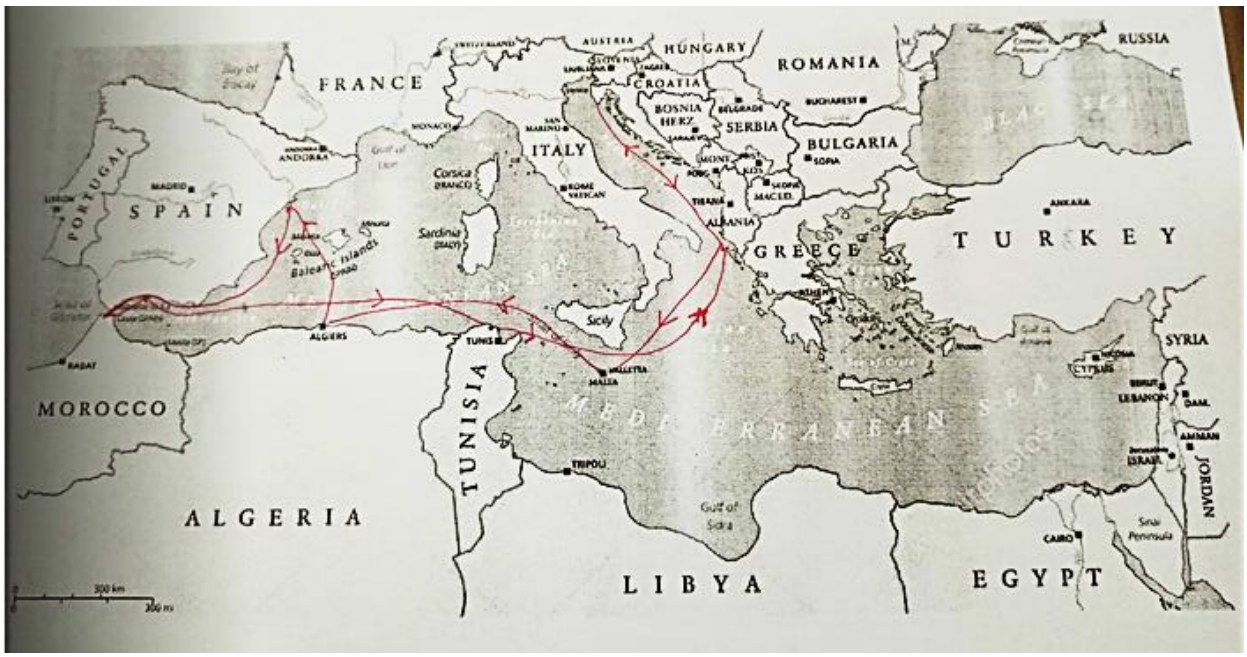
'Arzduke Karl' 'Arzduke Friedrich', 'Archduke Ferdinand Max', illetve a háttérben balról jobbra az angol HMS Queen és a HMS Bacchant és a HMS Formitable[2668]

1908.04.07-i hír:" **Tanger**ből (Marokkó) sürgönyzik lapunknak, hogy a Ziemer ellentengernagy parancsnoksága alatt álló magyar-osztrák hajóhadosztály három csatahajója, »Erzherzog Karl«, »Erzherzog Ferdinand Max« és »Erzherzog Friedrich« földközi tengeri útjában szerdán 1908.03.25-én (szerdán) a kötelék Tangerbe érkezett és három napon át horgonyzott az ottani öbölben. A zászlóshajó úgy a szárazfölddel, mint a kikötőben veszteglő franczia és spanyol hadihajókkal a szokásos üdvlövéseket váltotta, majd a szárazföldre jött az admirális és előbb Koziebrodski-Bolesta Lipót gróf magyar-osztrák követnél tett látogatást, majd a követ társaságában felkereste Mohammed El Torrest, a szultán diplomácziai képviselőjét és az idegen követeket….. Tangerből 1908.03.27-én **Malagába** hajózott. Malagába 1908.03.28-án futott be.[2669] …Algírból sürgönyzik lapunknak, hogy a magyar és osztrák hajóhadosztály tegnap (1908.04.06) reggel Malagából odaérkezett.[2670]

1908.04.24-i híradás:" Az osztrák-magyar hajóraj, amint **Bisertá**ból jelentik, tegnap útnak indult **Korfuba**, ahova holnap fog megérkezni. Amikor a flotta a kikötőbe befut, az Erzherzog Karl zászlóshajón a német lobogó fog lengeni és huszonegy lövéssel fogja az Achilleon ormára felvont császárlobogót üdvözölni. A hajóraj, amelyet Ziegler Lucián ellentengernagy vezényel, az, Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich és Erzherzog Ferdinand Max toronyhajókból áll és két napig marad Korfuban. "[2671]

[2663] Sport und Salon, Januar-Juni 1908-03-07
[2664] Grazer Volksblatt, März 1908-03-06
[2665] Sport und Salon, Januar-Juni 1908-03-28
[2666] Grazer Volksblatt, März 1908-03-04
[2667] Grazer Volksblatt, März 1908-03-06
[2668] Sport und Salon, Januar-Juni 1908-03-28
[2669] Grazer Volksblatt, März 1908-03-30
[2670] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-04-07 / 85. szám
Innsbrucker Nachrichten, März 1908-03-26
Neues Wiener Journal, April 1908-04-07
[2671] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-04-25 / 101. szám

A hajóraj 1908-as ismert útvonala: Málta (03.03-06), Algír- Barcelona (március)-Cartagena - Gibraltár (március)-Tanger (03.25)- Malaga (03.27)-Biserta (04.24)- Korfu (04.25-26)-Pola
Nem tudom, hogy Malaga és Biserta között közel egy hónapig merre volt a flottakötelék.



A hajóraj feltételezett útvonala a Földközi-tenger nyugati medencéjében

1908.05.06-án (valójában 7-én) Vilmos császár Pólába érkezett. A császárt a Monarchia hajói fogadták: „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich", „Erzherzog Ferdinand Max" csatahajók, a „St. Georg" és a „Wildfang", „Scharffhüge", „Uskoke" torpedócsónakok, a „Wal", „Seehund", „Dolphin", „Kobra", „Boa", „Kipyo" tengeri torpedócsónakok, a „Monarch", „Wien", Budapest partvédők, a „Kaiser Karl VI" páncélcirkáló és számos kisebb hajóegység.[2672]

1908 májusában az Az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" hajókból álló „Erzherzog" osztályt meglátogatta Vilmos német császár. A császár elmondta, hogy ezek a mindössze 10 600 tonnát kiszorító hajók 210 milliméteres övpáncélt és 246 milliméter toronypáncélt kaptak, valamint 4 db 24 centiméteres, és 12 db 19 centiméter löveget, valamint 12x7 és 6x47 centiméteres lövegeket, továbbá 8 mm géppuskákat hordoznak, és 20 csomó feletti sebességgel bírnak szinte egyenértékűek a csaknem 3900 tonnával nagyobb „Deutschland" osztállyal. A Deutschland osztály 13 191 tonna üresen, 19 csomó, 4 db 28 cm-es löveg, 14 db 17 cm-es löveg, 22 db 8,8 cm-es löveg, 6 db torpedócső, övpáncél 100-240 mm, fedélzet 40 mm, lövegtornyok 280 mm, barbettek 250 mm.[2673])
Szintén egyenértékűek a 12 625 tonnás „Vittorio Emanuele" amely egy időben épült velük. Ez a hajó 30,5 centiméteres lövegeket, és 12 x 20 centiméteres lövegeket hordoz, de velük az Erzherzog osztály egységei abszolút egyenértékűek, még akkor is, ha azok 24 centiméteres fő kaliberű lövegei a modern szabványok szerint túl kicsinek számítanak is. Ez a hajóosztály jellemzi azt az energikusabb szellemiséget, amely Spaun gróf tengernagy alatt érvényesült a haditengerészetben, és amely jó támogatóra talált a korábbi haditengerészeti parancsnok, Montecuccoli gróf tengernagy alatt.
A hajók gyengéje a 24 cm-es fő tüzérségük, amik hatásos lőtávola 8000 m. A hadihajók lőtávolsága hamarosan nőni fog, és ezért kicsik ezek a lövegek a jövőre való tekintetben. A Habsburg hajóosztály viszont már elavultnak minősítette a császár.[2674]

[2672] Reichspost, Mai 1908-05-01
Reichspost, Mai 1908-05-07
[2673] https://en.wikipedia.org/wiki/Deutschland-class_battleship
[2674] Reichspost, Oktober 1908-10-17

Ez az az időszak, amikor a haditengerészetek kísérleteznek a közel azonos lőtávolságú lövegekkel. A lissai győztes Erzherzog Ferdinand Max (I.)-re is 24 és 26 cm-es lövegeket szereltek. A Monarchia a 24 és 30,5 cm-es lövegeket preferálta, míg a németek a 28 cm-es és 30 cm-es lövegeket használták. Az angolok vezetik be a 38 cm-es ágyúkat. A Skagerrak-i (Jütland-i) csatában (1916.06.01.) a német 28 cm-es lövegek harcképtelenné tették és kis híján elsüllyesztették az angol Warspite osztály csatahajóit, amiket 38 cm-es ágyúkkal szereltek fel.
A második világháborúban a Prinz Eugen nehézcirkáló 20 cm-es lövedéke a 356 mm-es ágyukkal felszerelt Prince of Wales csatahajó lőszerraktárába csapódott és az angoloknak nagy szerencséje volt, hogy a német lövedék nem robbant fel.
Tehát, 1908-ban Vilmos német császár joggal mondhatta, hogy a 24, 28 és 30,5 cm-es lövegekkel felszerelt hadihajók, közel azonos értékűek. Ráadásul, ezen lövegek hatótávolsága is közel azonos volt. Az I. világháború elején a 24 cm-es lövegek, már 16 000 m-es lőtávval bírtak. Viszont, sok hajó tűzérségi lőtábláját csak 10 km-ig kalibrálták.

1908-ban egy román lap azt írja, hogy az SMS Erzherzog Ferdinand Max nem versenyképes az angol flotta legnagyobb egységeivel, például a Dreadnought-al. [2675] De nem is ezek ellen épült.

1908.06.15-én állt szolgálatba a nyári hajóraj. Tagjai: Az elő hadosztály Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt az Erzherzog Kart vezérlő zászlóshajóból, az Erzherzog Friedrich és Erzherzog Ferdinand Max nevű csatahajókból fog állani. A második hadosztályba Müller ellentengernagy parancsnoksága alatt a Budapest és Wien hajók tartoznak, élükön a Monarch zászlóshajóval. A harmadik hadosztály Kunsti ellentengernagy vezetésével a Sant Georg és Karl VI. csatahajókon kívül a torpedó flotillával kiegészítve vesz részt a nyári hadi gyakorlatokon. A flotta az isztriai partok mentén fog manőverezni, majd a dalmát tengermellékre megy le, ahonnan augusztus folyamán néhány napra Fiumába is ellátogat.[2676]

1908.07.20 körül Polában volt testvérhajóival együtt.[2677]
1908.07.29-én a kötelék már Fiumében volt. A nagy hajók a kikötőben horgonyoznak A torpedóflottát a belső kikötőben helyezték el.[2678] A flotta 1908.08.03-ig marad Fiumében. A flottához tartoznak a következő hajók: az Erzherzog Karl vezérlőhajó, továbbá az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Friedrich, a Budapest, a Wien, Monarch csatahajók, a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI. elsőosztályú páncélosok, a Kaiserin Elisabeth második osztályú páncéloshajó, a Pelikán torpedó vezérhajó, a Lakroma hadiyacht és végül az egész torpedóflottila, amely 12 torpedóhajóból és B naszádból áll.[2679]

1908.09.05-i hír: Montecuccoli admirális vezetésével hadgyakorlat kezdődik e hónap 15-én. Ebben az első nehézhadosztály vesz részt, az "Erzherzog Karl", "Erzherzog Ferdinand Max" és "Erzherzog Friedrich" és a második nehézhadosztály, amely a "Monarch" hadihajókból áll. „Wien" és „Budapest", továbbá cirkálók és egyéb hadihajók.[2680]

1908.10.19-i hír: „Vasárnap Prisztánban a montenegrói lakosság viharosan tüntetett az osztrák-magyar konzulátus ellen. A tömeg kísérletet tett arra, hogy a konzulátus épületébe behatoljon és magát a konzult is fenyegette. Végre, amikor már nagyon kritikus volt a helyzet, a rendőrség segítségére sietett a konzulátusnak. A konzul kérésére a Theodosiában (valójában a cattarói Teodo-nál[2681]) horgonyzó osztrák-magyar hajóraj az Erzherzog Ferdinand Max és Sant Georg páncélos hajókat hat torpedónaszáddal Antivárba (Montenegró) küldték. A hajókból egy különítmény szállott partra, amely a prisztáni konzulátust megszállotta."[2682] Ekkor közel 2000 tengerészt tettek partra.[2683]

[2675] Viitorul, octombrie Anul 2, nr. 1908-10-01 / nr. 322
[2676] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-06-14 / 143. szám
[2677] Sport und Salon, Juli-Dezember 1908-07-18
[2678] Pester Lloyd, Jahrgang 55, nr. 1908-07-25 / 178. szám
[2679] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-07-25 / 178. szám
[2680] Reichspost, September 1908-09-05
[2681] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-10-20 / 251. szám
[2682] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-10-20 / 251. szám
[2683] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-10-21 / 252. szám

1908-ban a Hajdúböszörményi Református Polgári Iskola diákjai keresték fel a hajót Fiumében. „A magyar-osztrák flotta leghatalmasabb hajóját, az »Erzherzog Ferdinánd Max-ot választottuk. Gőzbárka szállított bennünket célunkhoz. A lebocsátott vaslépcsőn csakhamar a hajó fedélzetén voltunk, hol a legnagyobb előzékenységgel fogadtak bennünket. Három csoportra osztva, vezetőkkel ellátva bejártuk a hatalmas alkotmányt, az emberi ész egyik legcsodásabb művét. Csoportunk vezetője egy budapesti illetőségű önkéntes volt. Megmutatta, megmagyarázta a hajó minden részét. Szinte elkábultunk a hallott óriási számoktól. A hajó 10.000 tonnás, 30 millió korona értékű, legénysége 850 emberből áll. Egész kis falu lakossága kitelne belőlök. A fedélzetről az alsóbb helyiségekbe mentünk, itt láttuk a tisztek kényelemmel, fényűzéssel berendezett lakosztályait, a közös ebédlőt, a konyhát. A szakács magyar ember volt, hallva, hogy magyarok vagyunk, szíves magyar szóval köszöntött bennünket. Megnéztük az ágyukat, egy-egy szobában kettő van. Érdekes itt az a jelzőkészülék, amelylyel a parancsnoki hídról adják meg az utasítást, hogy hova, melyik ágyú lőjjön. Ezekben a helyiségekben tartózkodnak nappal az önkéntesek, itt olvasgatnak, sakkoznak. Megnéztük a torpedókat is, ezeket a kis vasszörnyetegeket. A műhelyekbe is ellátogattunk, a péknél friss cipóval kínáltak meg bennünket. Vezetőnk levezette a legbátrabbakat az ő szavai szerint Belzebub országába, a kazánok közé. Iszonyú hőségben, izzó vörös tűz mellett mozgó szurtos fekete alakok valóban alvilági lényeknek látszottak. Örültünk, mikor innen friss levegőre, nappali világosságra jutottunk. Bámulatos rend, ragyogó tisztaság mindenféle. Látogatásunk befejezése, főképen kislányaink szempontjából, igen érdekes volt. Egy fiatal hadnagy, látva, hogy milyen jóízűen fogyasztják a fedélzeten összegyűlt kislányok a kapott friss cipókat, három doboz süteményt, cukorkákat és bort küldött fel nekik. A kis vendégek hálásan fogadták a szíves megvendégelést s rövidesen el is fogyasztották. Ezzel befejeztük látogatásunkat, elbúcsúztunk vezetőinktől s gőzbárkán hazatértünk.”[2684]

1908.11.27-én a kapitánya Alois Baumann sorhajókapitány.[2685]

1908-ban így állt a flotta:
„A mi mamánk. I. Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Fridrich, Erzherzog Karl: összesen 31,800 tonna; 19,5 csomó gyorsaság; 12 darab 24 cm.-es, 36 darab 19 cm.-es és 84 könnyebb ágyú. II. Árpád, Habsburg, Babenberg: összesen 24.900 tonna; 18,5 csomó gyorsaság; 9 darab 24 cm.-es, 36 darab 15 cm.-es és 84 könnyebb ágyú. III. Saint Georg, Kaiser Karl VI.: összesen 21.000 tonna; 22 csomó gyorsaság; 6 darab 24 cm.-es, 5 darab 19 cm.-es és 20 darab 15 cm.-es és 48 könnyebb ágyú. IV. Budapest, Wien, Monarch: összesen 16.100 tonna; 16 csomó sebesség; 12 darab 24 cm.-es, 18 darab 15 cm.-es és 60 könnyebb ágyú. Ezenkívül 39 darab torpedónaszád és torpedóromboló.
Az olasz flotta
Roma, Napoli, Regina Elena, Vittorio Emanuele: összesen 50.400 toppá, 22 csomó sebesség; 8 darab 3.5 cm.-es, 48 darab 10 cm-es, 64 darab 7.6 cm.-es, 40 darab 4.7 cm.-es és 8 darab könnyebb ágyú. II. Ammiraglio di S., Benedetto Br., Regina Margh., Ematiuele Fii.: összesen 46.400 tonna; 20 csomó sebesség; 8 darab 80.5 cm.-es, 8 darab 25 cm.-es, 8 darab 20 cm.-es, 24 darab 15 cm.-es, 16 darab 12 cm-es és 80 darab könnyebb ágyú. II. San Giorgio, San Marco, Amalfi, Pisa: összesen 39.200 tonna; 22 csomó sebesség; 16 darab 25 cm.-es, 32 darab 20 cm.-es, 64 darab 7,6 cm.-es és 32 darab könnyebb ágyú. IV. Carlo Alberto, Pisani: összesen 13.000 tonna; 18 csomó gyorsaság; 24 darab 15 cm.-es, 12 darab 12 cm.-es és 44 könnyebb ágyú. Ezenkívül 60 darab torpedónaszád és torpedóromboló, 4 tenger alatt járó torpedónaszád……Míg a miénk csak 80 nehéz ágyúval rendelkezik, az olasznak 137 nehéz ágyúja van. Ilyen az arány a közép és könynyebb ágyúk között is. A két hajóhad tonnatartalma közt is hatvanezer tonna a különbség, az olasz javára. Ebből tisztán, látszik, hogy flottánk jóval mögötte marad az olasznak. De e hiányoknál is sokkal sürgősebbé és megokolttá teszi haditengerészetünk gyors fejlesztését a következő körülmény: míg Olaszország flottája 16 darab 30.5 cm.-es és 27 darab 26 cm.-es ágyú felett rendelkezik, addig a miénknek ily nagy kaliberű ágyúja egyetlenegy sincs. Pedig Csuzima a bizonyság a tengeri csata sorsát a nehéz tüzérség dönti el. Az a 30.5 cm.-es ágyú már 4000 méter távolságból összes páncélunkat átütné, míg a mi 24 cm-es ágyunk ugyanoly distanciában úgyszólván teljesen ártalmatlan. Nyílt csatában tehát ugyanoly sors várna flottánkra, mint kijutott az orosznak: tönkre lőnék, még mielőtt ágyúival lőtávolba juthatna. Montecuccoliék

[2684] Református Polgári Leányiskola, Hajdúböszörmény, 1908
[2685] Reichspost, November 1908-11-27

flottafejlesztési terve keresztülhajszolása után hát milyen kilátásai lehetnek flottánknak az olaszszal szemben? Ha az új Spaun-típusú csatahajóink a két flotta közt mutatkozó óriási különbségeket nem is egyenlítenék ki, de hajóhadunk a most kapott 18 darab 30,5 cm-es nehézágyúval nem minden remény nélkül vehetné föl a küzdelmet a sokkal erősebb olasz flottával szemben. Az anyagi erőkben nyilvánuló hátrányunkat tudniillik talán kiegyenlítené a mi haditengerészeti tisztikarunk s legénységünk szuperioritása."[2686]

1908-ban a sajtóban kezdeményezték: Mindenképpen hálás lenne, ha a régi hajónevek, amelyek dicső tettekre emlékeztetnek, mint a „Saida", „Novara", „Helgoland" és „Lissa", nem halnának ki az öregedő hajókkal. Illetve, jó volna a híres hajókat megőrizni.[2687]

1909

1909-ben, amikor a politikai feszültség alábbhagyott, a hajóosztály 3 egysége dokkba állt.
Új távolságmérőket szereltek fel rájuk, különösen a 190 mm-es fegyverekhez, mivel nem mindig lehetett beállítani a tüzelésüket a fő kaliber távolságmérőivel.
A szellőzőrendszert is jelentősen átépítették. Az 1909 őszi gyakorlóút az elvégzett munka eredményességét mutatta.

1909-ben a hajó rádiójának hívójele FM. Később ez CB JB-re változott.[2688]
Rádiója a következő típusú:

Adótípus	Hullámhossz	Vevőtípus	Hullámhossz	Hullámhosszmérő
1,5 TV HS	580-2440 m 340 m	VE2Z	300-1000 m 200-3300 m	SW 2100-6000 m[2689]

1909. február: A téli Flotta tagja „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich", „Erzduke Ferdinand Max" és „Kaiser Karl VI", a „Turul" és „Bandur" torpedómesterlövészek, valamint a „Triton", „Hydra" óceánjáró hajókból áll. " és "Skorpion" és a "Boa", "Kobra" és "Python" torpedó tengeri csónakok…[2690]

„Flottaszemle 1909-ből:
„A HADITENGERÉSZET. A császári és királyi haditengerészetet a következő hadihajók alkotják (a név mögött álló szám mindenütt a hajó tonnatartalmát jelöli): Csatahajók. (Tornyos hajók.) Erzherzog Kari (10.600). Erzherzog Friedrich (10.600). Erzherzog Ferdinand Max (10.600) . Habsburg (8.300). Árpád (8.300). Babenberg (8.300). Monarch (5.600) . Wien (5.600). Budapest (5.600). Összesen kilenc csatahajó. ; Cirkáló hajók: I. osztályú páncélos cirkáló hajók: Sankt Georg (7.300). ; Kaiser Karl VI. (6.300). Kaiserin und Königin Maria Theresia (5.200). II. osztályú cirkáló hajók : Kaiser Franz Joseph I. (4.000). Kaiserin Elisabeth I (4.000). III. osztályú cirkáló hajók: Zenta (2.300). Aspern (2.400). Szigetvár I (2.300). Panther (1.530). Leopard (1.530). Összesen tíz cirkáló hajó. Torpedó-hajók: Magnet (510). Satellit I (540). Trabant (540). Planet (480). Komet I (360). Blitz (360). Meteor (350). Huszár I (390). Összesen nyolc torpedó-hajó. Torpedó-naszádok: Ulan (400). Streiter (400). Wildfang (400). Scharfschütze (400). Uskoke (400). Kaiman (200). Anaconda (200). Alligator (200). Krokodil (200). Wal (200). Seehund (200). Delphin (200). Narwal (200). Hai (200). Pinguin (200). Möwe (200). Drache (200). Schwalbe (200). Greif (200). Viper (107). ' Natter (134). Cobra (115). Boa (115). : Python (115). Kígyó (115). Adler (95). : Falke (95). Habicht (78). Sperber (78). : Bussard (78). Kondor (78). Uhu (78). ! Geier (78). Kranich (78). Ibis (78). : Würger (78). Reiher (78). Flamingo (78). Marabu (78). Weihe (78). Sekretär (78). ; Harpie (78). Gaukler (78). Elster (78). Rabe (78). Krähe (78). Star (78). Kuckucke (78), Kibitz (78). Az I. osztályú torpedó- naszádok száma 49. Ezenkívül van a hét másodosztályú torpedó-naszád is, ezeknek nincs nevük, csak számuk, XXXIII.-tól XXXIX.-ig, egyenkint 64 tonna

[2686] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-05-17 / 119. szám
[2687] Reichspost, September 1908-09-01
[2688] Haditechnika 28. 1994 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[2689] Haditechnika 28. 1994 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[2690] Pester Lloyd, Jahrgang 56, nr. 1909-02-10 / nr. 34
Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-02-11 / 35. szám

tartalommal és 15 másodosztályú torpedó-naszád, egyenkint 47 tonnatartalommal ; ezeknek sincs nevük, csak számuk; XI., XII., XV—XVIII., XX—XXIV., XVI., XXVII., XXX., XXXII. A tengeren tehát összesen kilencvennyolc aktív hadihajónk van. A folyamokon a következő hadihajók vannak: Monitorok: Temes (440), Bodrog (440), Körös (448), Szamos (448), Maros (310), Beitha (310). Összesen hat monitor. Őrjárati hajók: ezeknek nincsen nevük, hanem »a«, »b«, »c«, »d«, »e« és »f« betűkkel jelzik őket. Számuk ez idő szerint hat, tonnatartalmuk egyenként 362. Van ezeken kívül egy folyami torpedó-naszád is, 10 tonna tartalommal. A folyami hajók száma 13. Vannak ezen kívül speciális célokra használt hadihajók is, így csupán helyi partvédelmi célokra használják a következő két csatahajót: Kronprinz Erzherzog Rudolf (6000), Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie (5100). És a következő három kazamata-hajót: Tegetthoff (7500), Custoza (7100), Albrecht (5900). Állomás-hajó gyanánt használják a Russin (1000) nevű torpedó-hajót s a Taurus (550) nevű kerekes gőzöst. Van még két kerekes hajó: a Miramar (1830) és a Phantasie (330), mindkettőt csupán utazási célokra használják, úgyszintén a Racroma (1680) és Dalmat (260) nevű csavargőzösöket is. Vontató-, műhely-, szivattyúzó- vagy szállítóhajók a következők: Zyklop (2150). Pelikan (2430). Zrínyi (1340). Aurora (1340). Dromedar (175)- Salamander (268). Basilisk (314). Najade (554). Nymphe (230). Nixe (250). Gigant (260). Pluto (99). Hippos (97). Büffel (97). A speciális célokra szolgáló hajók összes száma 25. Vannak ezen kívül iskolahajók ás leszerelt parti állomáshajók is. Ezek a következők: Radetzky (3430). Erzherzog Ferdinand Max (5140). Spalato (840). Sebenico (890). Alpha (1350). Zara (840). Gamma (2430). Schwarzenberg (3430). Donau (2340). Nautilus (570). Albatros (570). Don Juan d'Austria (3600). Bellona (5800). Sansego (350). Kaiser Max (3600). Prinz Eugen (3600). Saida (2440). Pola (350). A két utolsó hajó teljesen le van szerelve. Az egész magyar és osztrák haditengerészet tehát együttvéve százötvennégy hadihajóból áll. A hajók tonnatartalmából csupán a hajók terjedelmére lehet következtetni; a hajók gépeinek lóereje néha sokkal nagyobb, mint a tonnatartalomból sejteni lehetne. A három legnagyobb csatahajó lóereje 18—18.000, a torpedó-hajók lóereje 2600—6000, a torpedó-naszádoké 600— 6000; ezek rendkívül gyorsan járó hajók."[2691]

1909.03.19-i hír:" A háborús eseményekre való tekintettel a haditengerészetnek egy részét mozgósították és minden eshetőségre készen megtették a szükséges előkészületeket. Az isztriai, magyar és a dalmát tengermellékről a haditengerészet kötelékébe tartozókat sürgősen behívták Bélába, ahol megkapják szolgálati beosztásukat. A már negyedik hónapja Dalmáczia határán gyakorlatokat végző hajóraj megerősítésére innen lerendelték a »Pelikan« torpedó vezérhajót, a »Satellit« torpedóvadászhajót tizenkét torpedónaszád kíséretében. A mostani flotta tehát a fenti megerősítésen kívül huszonöt torpedónaszádból, az »Erzherzog Karl«, tengernagyi hajóból, továbbá az »Erzherzog Friedrich«, »Erzherzog Ferdinand Max« és a »Kaiser Karl VI.« csatahajókból áll."[2692] „Az egyesített hajóraj most közvetetlenül Montenegró előtt végez folytonos harci lövőgyakorlatokat. A flotta lement egész Antivarig, ahol az úgynevezett Boote auf Kriegsfuss-szárú gyakorlatokat teljesíti. A lövő- és célgyakorlatok egész nap folynak és éjszakánként is hangos ágyúdörgések hallatszanak. A flotta mindaddig lent marad Montenegró határán, amíg Szerbiával és Montenegróval valamilyen irányban el nem dől a konfliktus."[2693]

1909.04.18-án az Erzherzog osztályú hajók kötelékparancsnoka Arthur Freiherr Bourguignon von Baumberg, aki az Erzherzog Ferdinand Max fedélzetén utazott.[2694]
A török vizekre akart indulni 1909.04.22-én Pólából és a „Satellit" torpedóvadászhajó kíséretében.[2695] A német császár érkezése azonban késleltette az indulást. A törökországi zavargások miatt, a Monarchia polgárainak védelme miatt ment volna a török vizekre.[2696]

1909.05.13-án Polában ott volt a német császári pár fogadásánál. „A hajóraj a következő hajókból áll: «Erzherzog Karl», «Erzherzog Friedrich», «Erzherzog Ferdinand Max», «Habsburg», «Árpád», «Babenberg», «Kaiser Karl VI.», «Zenta», «Pandur», «Turul», «Magnet», «Komet» és a «Pelikán»

[2691] Kincses Kalendáriom, 1909 A haditengerészet
[2692] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
Magyarország, 16. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
[2693] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
[2694] Reichspost, April 1909-04-18
[2695] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám
[2696] Grazer Tagblatt, April 1909-04-27

torpedóhajó. A hajórajhoz tartoznak azután még a «Hydra», «Tripton» és «Skorpion» torpedónaszádok."[2697]

„Hajórajunk Fiumében. Fiume, május 29. (Eredeti távirat.) Haditengerészetünk nyári hajóraja ma Fiumába érkezett, ahol három napig időzik. A hajóraj Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt álló flottához a következő hadihajók tartoznak: Az Erzherzog Karl vezérlőhajó, az Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Habsburg, Árpád, Babenberg, Kaiser Karl VI., Zenta és a Pelikan, Pandur, Turul óceánjáró torpedóhajó, valamint három torpedónaszád. A hajóraj tisztikarát Nákó Sándor gróf fiumei kormányzó üdvözölte."[2698]

A Nyári Hajóraj 1909.05.29-én futott be Fiumába.[2699] A kötelék Rovigno-ból érkezett.[2700]
„Nyári hajórajunk Fiumében, Fiuméból jelentik: Az osztrák-magyar haditengerészet nyári hajóraja szombaton Rovigno (ma Horvátország Rovinj)-ból Fiumába érkezett, Haus Antal ellentengernagy vezetésével. Az első hadosztályba az «Erzherzog Karl» admirálishajó, Bublay parancsnokságával 126 emberrel, az «Erzherzog Friedrich» 662 emberrel, az «Erzherzog Ferdinánd Max» 664 emberrel tartoznak. A második hadosztályba tartoznak: a «Habsburg» admirálishajó, Löffler Ferencz parancsnokságával, 611 emberrel, a «Babenberg» 583 emberrel; a harmadik hadosztályba a «Pandur» torpedózuzó 65 emberrel, a «Turul» torpedó 65 emberrel, «Triton» torpedó 29 emberrel, «Hydra» torpedó 29 emberrel. A hat csatahajó a védőmólón kívül, a torpedók pedig a kikötőben horgonyoznak. Az ellentengernagy és parancsnokok ma délelőtt meglátogatták Nákó Sándor gróf kormányzót, Vio Ferencz dr. podestát és a katonai hatóságok vezetőit. A látogatásokat az «Erzherzog Karl» admirálishajón adják vissza. A hajóraj június 2-án indul. Ma reggel Fiumába érkezett a «Pelikán» torpedó-vezérhajó is."[2701]

1909.08.21-én hozták nyilvánosságra az évi lövészverseny eredményeit, amit a hajók egymás elleni versenyben értek el. A nehéz hajókategória sorrendje a nehézlövegek terén: 1 Friedrich főherceg, 2. Károly főherceg, 3. Max Ferdinánd főherceg, 4. V. Károly császár, 5. Árpád, 6. Habsburg, 7. Babenberg. A 47 milliméteres lövegek terén: első csatahajó az " Erzherzog Friedrich", második „Erzherzog Ferdinand Max" csatahajó. A cikk a többi hadihajó eredményét is felsorolja.[2702]

A kötelék 1909.08.01/02-án hagyta el feltehetőleg Fiumét. A tervek szerint 1909.09.25-én kell visszaérnie Polába. Tervezett útvonal: Fiume – Teodo (Cattarói-öböl) - Dskader Zante (Zakinthosz sziget)- Pilo (Pülosz - Pylos) és Santorini (Szantorini) kikötője. Ezeket 1909.08.10-ig fel is kereste. További útvonal 1909.08.11-i indulással: Sclóba (Sesklo) és egynapos tartózkodás után Mytilénén (Mytilini) keresztül Smirnába (Izmir) Itt feltehetőleg augusztus 13 - 25-e körül tartózkodik. Szmirnából az útvonal általában Scalammován, Vathyn (Santos - Szamoszi hercegség - Számosz), Darmaricán, Merxfinán (Mersin) és Tripolin (Trípolisz) keresztül megy Bejrút-ba. Itt valószínűleg hosszabb (körülbelül egy hét) tartózkodásra is sor kerülhet. Bejrút-ból szeptember közepe táján haladnak Larnakán (Ciprus) és Syrán (Szira –ókori Syros- – Kikládok) keresztül Korfura, ahonnan rövid tartózkodás után egy vonattal Pola fő haditengerészeti kikötőjébe vezet az út. A kötelék, vagy részei az út során kisebb kitérőket tehetnek. Felkereshetik esetleg Nauplia (Návplio – Argoliszi öböl), Volg, Dedeagac (Alexandrosz - Alexandrette) és az Antiókhia-öböl kikötőit is.

1909.08.02-án befutott Patrasz-ba. Patrasz a Peloponnészosz félsziget legfőbb kikötője. [2703]
Más forrás szerint ekkor Kephalonia-ba (Kefalonia) érkeztek.[2704] Kefalonia és Patrasz között kb. 100 km a távolság, így egy napon mindkét kikötőt érinthette a flotta.

[2697] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-05-13 / 112. szám
[2698] Somogyvármegye, 5. évfolyam, 1909-05-30 / 122. (1189.) szám
Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[2699] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[2700] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-06-01 / 128. szám
[2701] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-01 / 128. szám
Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-06-01 / 128. szám
[2702] Reichspost, August 1909-08-21
[2703] Grazer Tagblatt, August 1909-08-04
[2704] Grazer Volksblatt, August 1909-08-03

1909.08.07-én Voló-ba érkezett a kötelék, ahol két napot voltak.[2705] Voló a görög Thesszália fő kikötője. Voló után feltehetőleg Szalonikit is felkeresték a hajók. [2706]
1909.08.10-én az Égei-tengeren volt és kész volt a görög – német viszályba beavatkozni.[2707]
1909.08.10-én Dedenghatsch-ba érkezett.[2708] Ez Törökországban van, de 1914-ben Bulgáriához került. Az I. világháborúban az Antant flotta többször lőtte.
1909.08.16-án befutott Szmirnába.[2709]
1909.08.26-án befutott Vathy-ba (Számosz szigete) az SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich és az SMS Pandur társaságában.[2710]

1909.08.31-én az SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Erzherzog Ferdinand Max, valamint az SMS Pandur befutott Mersina (Törökország Mersin) kikötőjébe. Innét hajóznak tovább Alexandrette (Törökország) kikötőjébe.[2711] A kötelék innét Bejrút-ba (ma Libanon) hajózik tovább.[2712] Itt is változott a tervezett útvonal.

1909.09.16-án már a hazai vizek felé hajóztak.[2713]
A visszaúton feltehetőleg tartották a Bejrút, Larnakán (Ciprus), Syrán (Szira –ókori Syros- Kikládok), Korfu, Pola útvonalat. Így, feltehetőleg elkerülték Kréta szigetét.

A megtett útvonal közel 50 nap alatt: Pola – Teodo – Kefalónia – Patrasz – Zakinthosz - Pülosz - Szantorini -Volo (Thesszália) – Sesklo- Szaloniki – Mitilini – Smirna (Izmir) – Scalamova - Vathy-ba (Számosz szigete) - Törökország Mersin - Alexandrette (Tripolisz) - Bejrút - Larnakán (Ciprus) - Syrán (Szira –ókori Syros Kikládok-nál) – Korfu - Pola útvonalat.
Az út megközelítőleg 3200 tengeri mérföld, közel 5930 km.

[2705] Grazer Tagblatt, August 1909-08-08
[2706] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-08-10 / 188. szám
[2707] Grazer Tagblatt, August 1909-08-10
[2708] Grazer Volksblatt, August 1909-08-12
[2709] Grazer Tagblatt, August 1909-08-18
[2710] Grazer Tagblatt, August 1909-08-28
[2711] Grazer Tagblatt, September 1909-09-02
[2712] Salzburger Volksblatt, September 1909-09-02
[2713] Grazer Volksblatt, September 1909-09-17

A hajóraj útvonala a Földközi-tenger keleti medencéjében

1909.09.20-án a kötelék Bolnba (Bol Dalmácia) érkezett az SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Erzherzog Ferdinand Max és az SMS Pandur.[2714]

Ekkor a téli század tagja 1909 szeptemberétől: Arzduke Karl zászlóshajó, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max. Kaiser Karl VI., Csikós, Phönix stb. A kötelék 1910.01.01-ig lesz gyakorlaton.[2715] A Földközi-tengeri úton nem minden egység vett részt.

1909 októberében Ludwig Heyndl sorhajó hadnagy, tüzértisztként kitüntetést kapott.[2716]

1909.10.21-én Pólából jelentik: Az Erzherzog Karl, az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Friedrich és a Kaiser Karl VI. csatahajókból, valamint a hozzájuk sorozott torpedóhajókból álló flotta e hó 30-án több napi látogatásra Fiumába megy.[2717]

1909.10.31-én Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Kaiser Karl VI. páncélosokból, a Pandur torpedóhajóból, valamint három óceánjáró torpedóból álló hajórajunk Sukics ellentengernagy parancsnoklása alatt vasárnap délután Fiumába érkezett. A hajóraj három napig fog Fiumében időzni, ahonnan Polába megy.[2718]

1909.11.01-én érkezett Fiumába:" Fiumából jelentik, hogy az „Erzherzog Franz Ferdinand", Erzherzog Friedrich", Erzherzog Ferdinand Max", „Kaiser Karl VI." páncélosokból a „Pandur" torpedóhajóból és három óceánjáró torpedóból álló hajóraj Sukics ellentengernagy parancsnoklása alatt tegnap délután Fiumába érkezett. A hajóraj három napig fog Fiumében időzni, ahonnan Polába megy."[2719]

1909.11.07-i híradás: „Fiumából táviratoztak. Hajórajunk öt nap múltán indul a dalmát partokra, ahol folytatja gyakorlatozását. Az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max és Kaiser Karl VI. vesznek részt a gyakorlatokon, Haus Antal altengernagy vezetése alatt."[2720]

1909.11.27. Pólából Jelentik: Az «Erzherzog Karl» vezérhajó, továbbá az «Erzherzog Ferdinánd Max» és a «Kaiser Karl VI.» csatahajók tegnap (27-én) Pólából a dalmát partvidékre mentek, hogy ott

[2714] Grazer Tagblatt, September 1909-09-22
Reichspost, September 1909-09-22
[2715] Sport und Salon, Juli-Dezember 1909-09-18
[2716] Grazer Tagblatt, Oktober 1909-10-08
[2717] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-10-21 / 249. szám
[2718] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-02 / 259. szám
[2719] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-11-02 / 259. szám
[2720] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-07 / 264. szám

megkezdjék a téli gyakorlatokat Néhány nap múlva követi őket ad «Erzherzog Friedrich». A flotta csak deczember végén tér vissza a pólai hadi kikötőbe.[2721]

1909.12.29-én Triesztben volt. 1909.12.30-án a fedélzetére vette a kínai haditengerészeti missziót Kiai-Shun herceg vezetésével. A kíséret Leu-Pou-Tung császári kínai követ, dr. Baron Ferstel Erwin főkonzul, Ritter von Kohen haditengerészeti körzetparancsnok. A kínai küldöttség a hajó fedélzetén Pólába utazott.[2722]

1910

1910. 01.21-én 2 óra és 30 perc alatt 1050 t szenet rakodott be, azaz óránként 420 tonnát. Hosszú ideig ez volt a legjobb szenelési eredmény.
1910.02.19-én a parancsnoka Wilhelm Pacher sorhajókapitány. A cikkben a többi hajó parancsnokát is felsorolják. „A hajóhadhoz tartoznak az „Erzherzog Karl“ (parancsnoka lovag Kirchmayer sorhajókapitány), az „Erzherzog Friedrich“ (parancsnoka lovag Schwarz sorhajókapitány), az „Erzherzog Ferdinand Max“ (parancsnoka Pacher sorhajókapitány), a „Kaiser Karl VI.“ (parancsnoka László fregattakapitány), a „Csikós“, „Réka“, „Phönix“, „Krake“ és „Polip“. „[2723]
Wilhelm Pacher sorhajókapitány tévesen, van ahol Payer-nek írják.[2724]

1910.02.26-án kifutott **Pólából** és egy Földközi-tengeri útra indult. [2725]
1910.03.01-én futott be az SMS Erzherzog Karl-t, SMS Erzherzog Friedrich-et, az SMS Erzherzog Ferdinand Max-t, a Recca-t és az SMS Csikós **Antivari**-ba.[2726]
1910.03.05-én Antivari (Montenegró) kikötőjében volt.[2727]
1910.03.10-én az SMS Erzherzog Karl-t, SMS Erzherzog Friedrich-et, az SMS Erzherzog Ferdinand Max-t, az ASM Szigetvár, az Recca (SMS Réka)-t és az SMS Csikós **Mersina**-ban volt. 1910.03.11-én hajóztak tovább **Alexandrette** (Törökország) kikötőjébe.[2728]
1910.03.21-én várják az SMS Erzherzog Karl-t, SMS Erzherzog Friedrich-et, az SMS Erzherzog Ferdinand Max-t, a Recca (Réka)-t és az SMS Csikós-t **Smyrugába**.[2729] (Feltehetőleg Smyrna Anatóliában.)

1910.04.23-án Salonis-ban (Thesszaloniki) volt, de ez téves újsághír.[2730]
Az SMS „Erzherzog Karl”, „Erzherzog Friedrich”, „Erzherzog Ferdinand Max”, „Csikós” és „Reka” hajók tegnap (1910.04.25-én) érkeztek meg **Mytiléné**-be, a görög Leszbosz sziget központjába. Az „Erzherzog Ferdinand Max” és a „Réka” indulása ma (26-án) tovább **Szalonikába**, a többi hajó holnap indul (27-én) Cavallába.[2731] Thesszaloniki 1910-ben még a Török Birodalom kikötője volt.

A kötelék 1910-es ismert útvonala: Pola – Antivari (Bar)– Mersina (Mersin) - Alexandrette (Törökország) – Smyrugába (Feltehetőleg Smyrna (Izmír) Anatóliában – Mytiléné – Thesszaloniki (A vissza út nem ismert.) Lényegében fordítottja az 1909-es útnak. Törökországban kezdenek, és onnét mennek Thesszalonikébe és a görög partokhoz. Kimaradt Bejirút és Ciprus. Kb. 5000 km lehetett a megtett út.

„Konstantinápoly, április 29. (Saját tudósítónktól.) A helyzetet Albániában az mérgesíti el, hogy tegnap óta alkalmasint már a raiditák, az albánok e legharciasabb törzse is részt vesznek a felkelésben. Tegnap este járt le az a határidő, melyet a kormány a felkelőknek a fegyverletételre adott. Ha ennek foganatja nem volt, a törökök újabb súlyos küzdelmek előtt állanak. A törökök kedden és szerdán száz halottat és sebesültet veszítettek. Az albánok óriási mértékben haladnak előre, jól felfegyverzetten vonulnak

[2721] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-28 / 282. szám
[2722] Grazer Volksblatt, Dezember 1909-12-30
[2723] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-24 / 46. szám
[2724] Grazer Tagblatt, Februar 1910-02-24
[2725] http://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ERCHERZOG_FERDINAND_MAX.htm
[2726] Grazer Tagblatt, März 1910-03-02
[2727] Sport und Salon, Januar-Juni 1910-03-05
[2728] Pester Lloyd, Jahrgang 57, nr. 1910-03-12 / nr. 60
[2729] Grazer Tagblatt, März 1910-03-22
[2730] Grazer Tagblatt, April 1910-04-25
[2731] Grazer Tagblatt, April 1910-04-23

csatába, elűzik a török helyőrségeket s elfoglalják az albán városokat. A közvetlen forgalmi összeköttetések mind megszakadtak, a csapatokat kerülő utakon kell üszkükbe szállítani. Híresztelik, hogy a Szalonikinél horgonyzó osztrák-magyar „Erzherzog Ferdinand Max“ állomáshajó –valójában az aktív sorhajó- és a „Réka“ torpedónaszád parancsot kapott az albán parthoz való vonulásra.”[2732]

1910.05.14-i hír: „A dalmát vizeken ez idő szerint a következő tízezer tonnás csatahajók cirkálnak: Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max.”[2733]

A Nyári Hajóraj 1910.06.26-óta gyakorlatozik. Ennek a tagja az Erzherzog Ferdinand Max.
1910.05.31-én **Maximilian Njegovan sorhajókapitány**.[2734]
1910.06.26-án gyakorlaton volt a Nyári Hajóraj keretében.

A kötelék 1910.07.15-én befutott Fiumébe.[2735]

1910.07.15-én a hajóraj befutott Triesztbe.[2736] (A köteléket ekkor Fiumába várták.[2737])
„A Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt álló megerősített nyári hajóosztály pénteken, e hó 15-én, befut a fiumei kikötőbe és hétfőig marad ott. A hajóosztály két hadosztályból áll; az első hadosztályban vannak az Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max és Erzherzog Friedrich csatahajók, a másodikban a Habsburg és Babenberg csatahajók, a Kaiserin Maria Theresia, Zenta, Szigetvár cirkálók s a Komet, Velebit, Dinara, Csikós és Réka torpedó járművek. Az első osztály parancsnoka Haus ellentengernagy, aki egyúttal az egész hajóhad parancsnoka, a második osztályé Müller ellentengernagy, vezérkari főnökök lovag Begnini sorhajókapitány és Raisp fregattkapitány. A hajóosztályhoz ezenkívül kilenc torpedónaszád és a Gáa torpedóanyahajó tartozik. Gróf Montecuccoli tengerészeti parancsnok, aki szabadságáról most tért vissza Bécsbe, a jövő hónapban a hajóhadhoz megy s részt vesz annak gyakorlatain.”[2738]

1910.08.07-i hír:” Kattaróból táviratozzák nekünk. Az osztrák és magyar hajóraj a legközelebbi napokban a kattarói vizekbe érkezik és a 16. hadtesttel együttműködve fog gyakorlatozni. A hajóraj az Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, a Habsburg, Árpád, Battenberg, Kaiser Kart VI., Kaiserin Mária Terézia, Zenta és Szigetvár hadihajókból és több torpedóhajóból fog állani, Haus ellentengernagy vezetésével. A gyakorlat teljesen harcszerű lesz a szárazföldi és tengeri haderő együttműködésével.”[2739]

1910 augusztusában Cattaróban volt hadgyakorlaton a Nyári Hajórajjal és a 16. hadtesttel.
Első kötelék: SMS Erzherzog Franz Ferdinand (Anton Haus tengernagy zászlóshajója), SMS Erzhercog Friedrich, SMS Erzhercog Ferdinand Max,
Második kötelék: SMS Habsburg (Miller v. Elblein tengernagy zászlóshajója), SMS Árpád, SMS Babenberg, továbbá ott volt Ritter von Kohen admirális torpedóflottillája.[2740]

1910.11.29-én „Fiuméból jelentik: Az Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max és Erzherzog Friedrich csatahajók s az Adhs torpedóhajó Kunsti ellentengernagy vezetésével 3000 főnyi legénységgel ma délután Fiumába érkezett.”[2741]

1911
1911-ben megemelték a 90 cm-es fényszórók számát.

[2732] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-30 / 102. szám
[2733] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-05-14 / 114. szám
[2734] Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-31
[2735] Sport und Salon, Juli-Dezember 1910-07-16
[2736] Sport und Salon, Juli-Dezember 1910-07-16
[2737] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám
[2738] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-07-14 / 167. szám
Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám
[2739] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-08-07 / 187. szám
[2740] Sport und Salon, Juli-Dezember 1910-08-13
[2741] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-11-29 / 283. szám

A Tavaszi aktív flotta része az SMS Erzherzog Franz Ferdinand az SMS Radetzky, valamint a 16 000 tonnás SMS Erzherzog Ferdinand Max toronycsatahajó. Őket majd a Nyári flotta fogja felváltani.[2742]

1911.02.12-én befutott Triesztbe az SMS Erzherzog Franz Ferdinand, SMS Kaiser Karl, SMS Erzherzog Ferdinand Max és SMS Kontreadmiral Spaun és négy óceánjáró torpedóhajó. [2743]

1911.03.01-i hír:" A „Grazer Tagespost" arról értesül, hogy az „Erzherzogsklasse" elnevezésen ismert 10.600 tonnás hadihajókat átalakítják, amennyiben új nehéz ágyukkal szerelik fel az eddigiek helyett. Ez a csoport három hajóból áll („Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max"), amelyeket az 1902. és az 1907. év között építettek kerek összegben nyolcvan millió korona költséggel. A hajókon négy 24 centiméteres és tizenkét 19 centiméteres ágyú van. Ez a felfegyverzés semmiképpen sem felel meg azoknak az igényeknek, amelyeket ma csatahajóval szemben támasztani lehet. Hogy az e csoporthoz tartozó hajókat évek hosszú sorára használhatókká tegyék, a 24 centiméteres ágyukat 30.5 centiméteres ágyukkal fogják kicserélni, viszont ennek ellenében több 19 centiméteres ágyú feleslegessé válik. Az átalakítás folytán beálló új anyagszükséglet a következő: háromszor négy 30.5 centiméter kaliberes ágyú és a hozzávaló lövőszer, valamint háromszor négy ágyútorony az új ágyúk számára. Ez a modernizálás természetesen lényeges költségemelkedéssel jár. Egy 30,5 centiméteres cső körülbelül 400.000 koronába kerül, ami tizenkét ágyúnál 4,8 milliót jelent. Egy golyó az ilyen kaliberű ágyúhoz kerek összegben 3500 koronába kerül s minthogy egy ágyúra kétszáz lövést számítanak, a lövőszet ára hétszázezer koronára, a tizenkét ágyúnál összesen 8,4 millió koronára rúg. Hozzájárul mindéhez a torony költsége. Egy-egy toronyban két 30,5 cm-es ágyút szándékoznak elhelyezni s ez legalább is tizenhat millió korona kiadást jelent. Az átalakítás sorát az „Erzherzog Karl"-lal kezdik meg. Az ágyuk szállítása nem ütközik akadályokba, mert a Skoda-gyár úgyis gyárt ily kaliberű ágyukat a Dreadnoughtok számára, ilyen ágyuk szállításával már is foglalkozik."[2744]

1911 márciusában az SMS Erzhercog Franz Ferdinand (zászlóshajó), SMS Radetzky, SMS Erzhercog Ferdinand Max, SMS Admiral Spaun, SMS Réka, SMS Velebit, SMS Kaiserin und Königen Maria Theresia kifutott Teodo-ból (Tivat-ból), avagy a Cattaró-i (Kotori) öbölből. Úticéljuk a görögországi Kefalónia szigetének fővárosa Argostoli a Jón-tengeren.[2745]
1911.03.01-én Teodó-ból Argostoliba (ma Görögország) hajóztak.[2746]
1911.03.17-én Szalonikibe érkezett a kötelék.[2747] A hajók érintették a Karaburnu-fokot. Szalonikiben a hajókat több ezres tömeg fogadta, közte sok török katonatiszttel. A Monarchia hajói a térségben jelenlévő olasz és angol tengeri jelenlétet kívánják ellensúlyozni és egyben a Monarchia és Törökország tengeri kereskedelmét is fejleszteni kívánják.[2748]

1911.03.24-i írás:" Az „Erzherzogs-Klasse" elnevezésen ismert 10.600 tonnás hadihajókat 1902. és 1907. évek között építették kerek 80.000.000 korona költséggel. Ebben a csoportban összesen három a hadihajók száma, az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és az „Erzherzog Ferdinand Max". Ezek a hajók a Grazer Tagespost értesülése szerint a mai felszerelésükben nem érnek semmit. Nem felelnek meg a modern, haladó kor igényeinek, tehát „modernizálni" kell. A hajókat átalakítják, most új, nehéz ágyukkal szerelik fel. A 19 centiméteres ágyuk, miután már nem használhatják, lomtárba kerülnek, a 24 centiméteresek helyébe pedig 305 centiméteresek kerülnek. Ezekből tizenkét darabot rendelnek a hozzávaló lövőszerekkel s tizenkét ágyútornyot. Hogy ez lényeges terhet jelent, ahhoz szó sem férhet. Hogy fogalmuk legyen a szaktársaknak, mennyibe kerülnek ezek az apró játékszerek, itt adjuk áraikat. Egy 305 centiméteres cső 400.000 koronába kerül, tizenkét ágyú tehát 4,800.000 korona költségtöbbletet jelent. Egy golyó ilyen kaliberű ágyúhoz 3500 koronába kerül, mely tizenkét ágyúhoz 8,400.000 koronára rúg. És ezekhez a tornyok költségét hozzászámítva, legalább is tizenhat millió korona kiadást jelent. A modernizálás tehát, amint látjuk, ha gyilkoló gépekről van szó, remekül érvényesül az egész vonalon. Montecuccolitól nem kérik ki az antimodernista esküt. Pedig ez nagy kár.

[2742] Sport und Salon, Januar-Juni 1911-01-21
[2743] Grazer Tagblat, Februar 1911-02-13
[2744] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-01 / 51. szám
[2745] Sport und Salon, Januar-Juni 1911-03-04
[2746] Grazer Tagblat, März 1911-03-02
[2747] Grazer Tagblat, März 1911-03-18
[2748] Vorarlberger Tagblatt, März 1911-03-25

A népnek talán haszna is volna belőle. Mortecuccoli megmaradna az ő öreg hajói mellett s nekünk megmaradna a pénz, jobban ruházkodhatnánk, táplálkozhatnánk belőle. Mert hogyan is szerzik be az állami presztízsét (!) fentartó gyilkoló szerszámok költségeit? Egyszerűen pálinkával. Az a sok korcsma, pálinkásbolt, amelyet már-már minden utcasarkon lehet látni, mind azt kínálja nekünk. Minden lebuj, amelynek vastag füstgőze megcsapja orrunkat s vörösre marja a szemünket, mind államfentartó eszközök, melyek nélkül az állami presztízse — vízbe esne, nem létezne, nem lehetne fentartani. Szomorú igazság, de úgy van. Az a csetlő-botló, zöldessárgás arcú ember, aki egy rossz balance következtében előttünk esett el az utca sarába s előttünk tápászkodik fel az utcagyerekek nem kis gaudiumára, az állami tekintély egyik fentartó eleme — kifelé. Külpolitikánknak ez a látható fattyúhajtása, mely nagy nyomort, nagy kulturátlanságot szül — befelé. Ezek az iszákosok fizetik a hadiköltségek nagyobbik felét. Hogy ez így van-e? Lássuk csak az 1911. évi költségvetés előirányzatát. Az állam e szerint bevételez: szeszadóból 108,000.000, söradóból 9,200.000, boritaladóból 22,600.000, söradópótlékból 20,000.000 és italmérési illetékből 4,500.000 koronát, összesen 164,300.000 koronát. Ez az 1911. évi hivatalos szeszadó jövedelme, melyet a pénzügyminiszter referált. És ha ez a jövedelem is kevés (a delegációk éppen elég milliót szavaztak meg), egyszerűen úgy segítenek a dolgon a mi államférfiaink, hogy felemelik a szeszadót. Hírét már vettük, hogy az osztrákok fel akarják emelni 150 koronára ezt a nyomoradót. És ha ez sikerül — írja pártlapunk, a Népszava —, akkor ebből újabb 35 millió korona jövedelme lesz az államnak. Papocskáink pedig tovább prédikálhatják a templomokban az erkölcsöt, a józanságot, hogy milyen eredménnyel, arról ezek a bevételezett milliók szépen beszélnek . . . Pont."[2749]

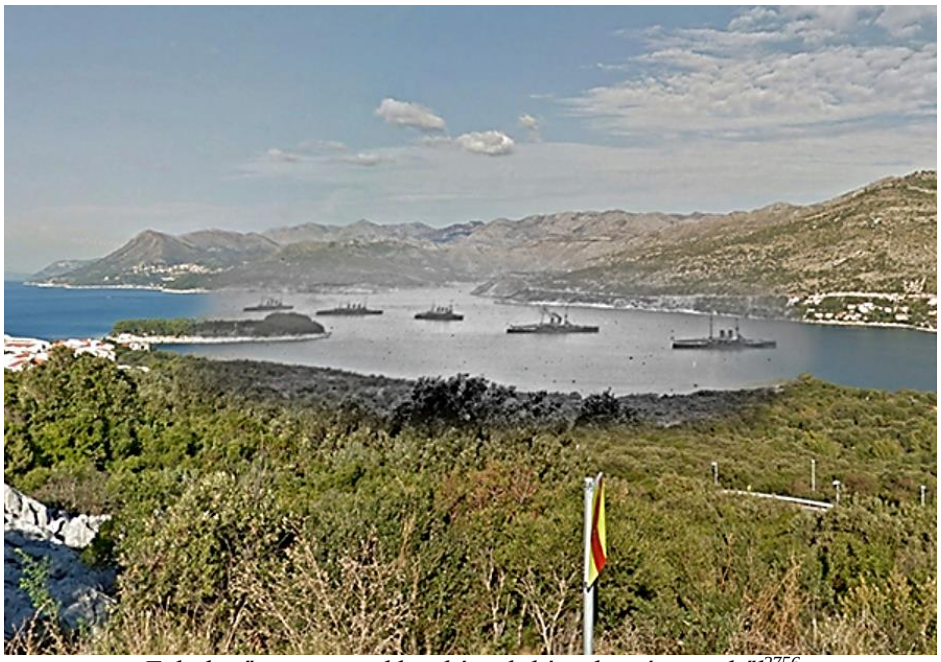
1911.04.15-i hír: Az Osztrák-Magyar Haditengerészet tartalékos százada Ferenc Ferdinánd főherceg parancsnoksága alatt, alig néhány hete fogadta a nyílt tengeren a német császárt (II. Vilmos) Mint ismeretes, április végén újabb rendhagyó hódolat a német "Kaiser" előtt. Korfura látogat a jelenleg a Levantán cirkáló császári és királyi százada von Kunsti ellentengernagy parancsnoksága alatt álló századhoz tartozik az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Ferdinand Max főherceg, Spaun Admiral, valamint a Reka és a Volobit torpedójárművek.[2750]
Ez a flotta téli hajóraja.[2751]

1911.06.24-én Triesztben volt az SMS Viribus Unitis vízrebocsátásánál. Ekkor a fedélzetén tartózkodott József főherceg és Augusta főhercegnő.[2752] Később a hajó fedélzetén fogadás volt.[2753]

1911.08.17-én Abbáziába érkezett a flotta: „Lacroma" admirális hajó, az „Erzherzog Franz Ferdinand", „Radetzky", „Babenberg", „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich" és „Erzherzog Ferdinand Max" csatahajók, a cirkálók "Szent György", "VI. Károly császár", "Empress Erzsébet", "Admiral Spaun", "Zenta" és "Szigetvar", stb.[2754]

[2749] Typographia, 43. évfolyam, 1911-03-24 / 12. szám
[2750] Illustrierte Kronen Zeitung, April 1911-04-16
[2751] Grazer Tagblat, April 1911-04-16
[2752] Sport und Salon, Januar-Juni 1911-06-24
[2753] Vorarlberger Tagblatt, Juni 1911-06-10
[2754] Neues Wiener Journal, August 1911-08-17

A fénykép az 1911.08.22-25. közötti Zára (ma: Zadar) melletti, Ferenc Ferdinánd főherceg részvételével megtartott hadgyakorlat idejében készülhetett, amelyen a flotta, a szárazföldi csapatok, a partraszállást és a kölcsönös művelettámogatást gyakorolták[2755]



Feltehetően ugyan akkor készült kép, de más szögből[2756]

„A dalmáciai kombinált szárazföldi és vízi hadgyakorlatok, melyek Ferenc Ferdinánd főherceg megérkezése óta megkezdődtek, a cs. és kir. hajóhadat illető részökben a következő ordre de bataille mellett fognak lefolyni:
Főparancsnokság gróf Montecuccolli tengernagy tengerészeti főparancsnok a „Lacroma“ cs. és kir. yachton.
Támadó fél; Haus Antal altengernagy. I. nehéz osztály:
„Erzherzog Franz Ferdinand“,
„Radetzky“ és
„Babenberg“ I. osztályú sorhajók.

[2755] https://combatant.blog.hu/2021/01/24/hadihajo_spotting_tobb_mint_110_ev_tavlatabol
[2756] https://combatant.blog.hu/2021/01/24/hadihajo_spotting_tobb_mint_110_ev_tavlatabol

II. nehéz osztály: gróf Lanjus-Wellenburg Károly altengernagy:
„Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“,
„Seehund“, „Delphin“.
Védekező fél: lovag Chmelarz ellentengernagy:
„Sankt Georg“, „Kaiser Karl VI.“, „Kaiserin Elisabeth“, „Maria Theresia“, „Zenta“, „Szigetvár“, „Admiral Spaun“, „Gaea“, kilenc torpedóromboló és az összes hajórai-torpedó csolnakok, továbbá a parti-torpedó állomások hajói.
A védelmi fél nyolc nehéz egységgel és húsz csolnakkal gyakorlatozik, a támadó fél tíz nehéz egységével és 3000 főnyi csapatával szemben.”[2757]

„A támadó fél parancsnoka Anton Haus, viceadmirális. Flottája: „Erzherzog Franz Ferdinand“, „Radetzky“, „Babenberg“, „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“ páncélos csatahajók, 2 torpedóromboló és négy torpedónaszád. A védő sereg áll a következő csapatokból: öt batailion baka, öt hegyi brigád, két hegyi üteg, egy eskadron vadász, öt partvédő üteg, megfelelő egészségügyi, táviída- és vasútcsapat, valamint két csatahajó, hat torpedóromboló, kilenc naszád, négy tengeralattjáró, egy aknarakó, egy torpedó anyahajó.”
„A Haus tengernagy parancsnoksága alatt álló kék fél a hajóraj legnagyobb részéből és egy partraszállási célokra összeállított és felszerelt csapatkülönítményből állott, melyet 4 szállítógözösön hoztak. Az egyik hajóraj két nehéz osztályra oszlott, összesen hat csatahajóval és egy cirkálóflotillával. A csapatkülönítmény az otocani gyalogezred 4. zászlóaljából, az 5. számú ulánusezred egy negyed századából és egy hegyi ágyúütegből volt öszszetéve és gróf Sallis dandárparancsnok vezetése alatt állott. A kék fél feladata volt, hogy csapatkülönítményeit Észak-Dalmáciában partraszállítsa, hogy ezek déli irányba nyomuljanak elő, hogy azután egy Felső-Horvátországból Dalmáciába előnyomuló feltételezett kék csapattal együttműködhessen. Ennek megfelelően Haus altengernagy azt határozta el, hogy a délután 1 órakor elinduló hajóraj általában az északdalmáciai szigetek között haladjon és a ljubaci kikötőben kössön ki. A szállító flotilla kisérését nem lényegtelenül megnehezítette az a körülmény, hogy a „Jókai“ csapatszállító Adria-gőzös óránként csak 8 tengeri mértföldet futhatott meg, holott 10 tengeri mértföldre számítottak. Hogy a Jókai visszamaradását megakadályozza, arra határozta magát a hajóhadosztályi parancsnok, hogy a szállítóhajót egy csatahajóval vontassa, ami egynémely nehézség leküzdése után sikerült is. Ezt a nehézséget a vörös fél ki akarta használni, hogy a tóai hajót a többi szállítóhajótól elvágja, ami azonban nem sikerült. A vörös cirkálóflotilla ugyanis 23-án reggel lovag Chmelarz ellentengernagy parancsnoksága alatt összegyűlt, nevezetesen három cirkáló, négy tenger alatt járó naszád és nagyobbszámú torpedójármű, azzal a feladattal, hogy a 8. hegyi dandárral együtt megakadályozza Észak-Dalmáciában az ellenség partraszállását. E feladat végrehajtásában a vörös cirkáló flotilla 22-én délután a Quarneroló-ba érkezett, hogy ott a „Jókay“-gőzöst elvágja. A vörös cirkálóflotilla visszaverése által valamint egyéb intézkedések következtében a kék hadosztályt már este 8 órakor a ljubaci kikötőbe érkezett, melyet az előreküldött flotilla már előzőleg megvizsgált, vajon ellenséges aknáktól mentes-e, amivel kapcsolatban a Ricka torpedó két vörös tenger alatt járó naszád támadását visszaverte. A ljubaci kikötőben azután a hajóhadosztály és a szállítási flotta este 8 óra 15 perckor horgonyt vetett. A Babenberg és Spaun hajókat a nonai kikötőbe küldték azzal a feladattal, hogy ott semleges partraszállást hajtsanak végre. A Radetzky mint házfedezet a kikötő északkeleti bejárójánál maradt. A kék különítmény kikötése most minden ellenséges behatás híján igen gyorsan és szabatosan ment végbe. Az első gyalogsági csapatok este 9 órakor ért északdalmáciai földre és 11 órakor az egész gyalogság partra volt szállítva. A lovak kiszállítása a hajnali órákig tartott. Míg ugyanis a lovat Fiumében darukra megerősített faboxokon közvetlenül a móló mellett álló hajóra vitték, most a szállítóhajókból széles Chalon-csónakokban történt, melyeket a hadihajók gőzbárkái vontattak a parthoz. A csillagos, de holdtól nem világított északon ily módon a lovak kiszállítása nehezebb volt a hajórakásnál és ezért a kék csapatok parancsnokának felelősségteljes, de bátor elhatározása, melylyel időnyerés céljából a lovakat is még az éj folyamán szállította partra, hogy reggel rögtön teljes erővel előnyomulhasson, annál inkább helyeselhető, mert ily módon a partraszállítási akcióban fennálló gyengeségi mozzanatot a lehetőség szerinti rövid időre redukálta. Máskülönben a csapatok 24-én a délelőtti órák előtt nem kezdhették volna meg az előnyomulást. A vörös fél feladata volt, hogy a kémhír szerint Északdalmáciába várható ellenséges partraszállást elhárítsa és ezáltal vörös haderőnek

[2757] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám

Északdalmáciából Felső- Horvátországba irányuló feltételezett előnyomulását biztosítsa. E célból augusztus 23-án délelőtt egy csapatkülönítmény (2 zászlóalj a 22. gyalogezredből, 1 zászlóalj a 23. sz. honvédgyalogezredből, 1 század lovasított dalmát vadász és 1 hegyi üteg Benkovac körül összegyűlt és Radics vezérőrnagy parancsnok Benkovacba vezette. A 23-ik landwehr-ezred egy zászlóalja a Nonától Ljubacig terjedő partvidéket őrizte. A vöröspárt parancsnoka a kék csapatok irányát ismerte, a kék csapatok partraszállásának szűkebb terét azonban 21-ikének reggelén még nem tudta. Annál kevésbbé, mert Nona vidékén a kék hajóraj akcióját a vörös part eleinte tényleges partraszállási műveletnek tartotta. Babich vezérőrnagy ennélfogva kezdetben csak fokozatos előnyomulásra szánta el magát és ennek folyamán 24-én reggel 6 óra tájban csapatai zömével Polesnik vidékére érkezett. A Nona melletti partvidéken előre küldött vörös zászlóalj azt az utasítást kapta, hogy egységes partraszállástól függetlenül Nonától S'obica irányában együttműködjék a vörös csapatok derekával. A partraszállás befejeztével a kék hadosztály a Ljubaci öböl déli részében biztos készenlét pozíciót foglalt el és a hajnal beálltával fokozatosan az azonnal megkezdett kémszolgálat eredményeit megvárva déli irányban Brigs felé nyomult előre, hol hosszabb pihenő volt. E pihenő állásban állapították meg az ellenséges csapatok közeledését A délelőtti órákban küzdelemre került a sor, amelyben csakhamar mindkét fél valamenynyi csapatai résztvettek. Az ütközet eldöntését mindkét részről a nyugati szárnyon próbálták meg. Mielőtt azonban ez megtörténhetett volna, gróf Salis ezredes, a kék párt parancsnoka, a hadgyakorlat vezetőségétől megkapta a hadosztályparancsnokság azon értesítését, hogy a sereg derekának tervbe vett offenzívája megszakadt és álljon készen, hogy 25-én újra visszainduljon Fiumébe. A kék párt erre beszüntette az offenzívát és az új helyzetnek megfelelő pozíciót foglalt el. Ezzel szemben a vörös csapatok is egyelőre várakozó magatartást foglaltak el, annál is inkább, mert a hosszas út az uralkodó tropikus hőség és a vízhiány következtében támadó akciót nem igen fejthetett ki. Ferenc Ferdinánd főherceg a szállító hajórajnak a ljubaci öbölbe való befutása után este 1410 órakor, az első partraszállított csapatokkal, partra szállott és itt fogadta gróf Salis parancsnoknak, a kék csapatok főparancsnokának jelentéseit, majd megfigyelte a kék csapatok partraszállításának minden fázisát. Éjjel 1 órakor tért viszsza a főherceg a hajóraj zászlóshajójára, de már reggel 4 órakor partraszállott és nyomon követte az előrenyomuló kék csapatokat. Ljubacból Brigbe lovagolt, majd hosszabb pihenés után a Bracsevacs környékbeli magaslatokra, honnan a két félnek az ütközetbe való készülődését figyelte meg. Délután 1 órakor a főherceg visszatért Brigbe, honnan automobilon Zárán át Nonáig ment, hol a reá váró torpedónaszádra szállt, amelyen a ljubaci kikötőbe hajózott, hol időközben nagyfokú hullámzás állott be. Délután 3 órakor visszatért a zászlóshajóra, ahol fogadta Hauss ellentengernagynak a ljubaci öbölben lefolyt tengerészeti gyakorlatról szóló jelentését. Míg 24-én délelőtt a szárazföldön az eddig vázolt ütközetek folytak le, a tengeren a vörös flotta időközben megállapította, hogy a kék csapatok Ljubac kikötőjében partraszállanak és most minden erejével azon volt, hogy a nevezett kikötőbe vezető két utat megszállja. 24-én délután, a rá következő éjjel és 25-én délelőtt a vörös part hajói szakadatlanul kísérletet tettek arra, hogy Ljubac kikötőjébe benyomulhassanak. A kék flotta ezzel szemben a kikötő két bejáróját hatalmas hajóhadosztályokkal elzárta, amelyek sikerrel verték vissza a vörös flotta támadásait. A szárazföldön időközben a vörös párt, melynek dereka különböző csapateltávolítások következtében csak tizenegy századból és egy hegyi ütegből állott, szükségét látta, hogy az egy zászlóaljjal erősebb kék csapatok elől visszavonuljon. A visszavonuló csapatok Polesnikig értek és az éjjelt is itt töltötték. A kék csapatokat részben a vízhiány és a fáradtság, részben pedig a hadgyakorlatok vezetőségétől vett értesítések következtében pedig az operációs helyzetben beállott változások arra bírták, hogy az ellenséget ne üldözzék, hanem az éjjelt a csatatéren töltsék. A két párt kora reggel támadást intézett a vörősök ellen, azzal a szándékkal, hogy ezzel megkönnyítse a visszavonulást. A csapatok ezután egyes részekben értek vissza Ljubacba. A kék csapatok lovainak nagy részét már a kora reggeli órákban a kikötőbe küldötték és hajóra rakták. A kék csapatok zöme fél 10 órakor kezdte meg a hajóraszállást, mely déli 12 órakor be volt fejezve. A főherceg már korán reggel paratraszállott, hol megfigyelte a két csapatok visszavonulását, majd a kikötőbe lovagolt és zuhogó esőben végignézte a csapatok hajóraszállását. Lefúvás után ő fensége hadgyakorlati napiparancsot adott ki, melyben elismerő szavakkal nyilatkozik a csapatok munkájáról és elbúcsúzott Frigyes főhercegtől, a vezérkari főnöktől, a tengerészeti parancsnoktól, valamint a tábornoki kar többi tagjaitól. Ezután motorcsónakon a Dalmát hadihajóra ment, hol a hadgyakorlatokra egybegyűlt önkéntes automobil-hadtest jelentését fogadta és elismerését fejezte ki. A Dalmátról a fenség visszatért a hajóraj zászlóhajójára, amely a Lakroma hajó kíséretében déli 12 órakor visszatért Póla felé. A hadgyakorlatok után Ferenc Ferdinánd főherceg a következő parancsot adta ki: A befejezett partraszállási hadgyakorlat rendkívüli megelégedésemre

szolgált, ő felsége haditengerészete, mint minden alkalommal, úgy most is bebizonyította, hogy a haditengerészeti ügyesség legmagasabb fokán áll és a szárazföldi operációkban is kiválóan közreműködik. Amidőn ezért kiváló megelégedésemnek adok kifejezést, hogy a felségének, a legfőbb hadúrnak, a partraszállási hadgyakorlatoknál egyesített csapatok kiváló állapotáról és képességeiről tehetek jelentést, a parancsnokoknak, tiszteknek és a legénységnek teljes dicséretet és meleg köszönetet mondok. E parancs azonnal közzéteendő és a legénységnek anyanyelvén tolmácsolandó. Ferenc Ferdinánd főherceg lovassági tábornok és tengernagy."[2758]

1911.09.01-én a Tartalék Flotta tagja volt.[2759]
1911.09.02-án Alexander v. Berthold sorhajókapitány a parancsnoka.[2760]

1912
1912-ben a balkáni háború kitörése miatt a „főhercegeket" ismét készültségbe helyezték.
Ezúttal az osztrák flotta magjába rajtuk kívül még néhány új, Radetzky típusú csatahajó került.
A háború végén minden "főherceg" tartalékba ment.

„Következő hadihajóinkon van drótnélküli telegráf állomás: Árpád — Aspern — Babenberg — Budapest — Erzherzog Ferdinand Max — Erzhercog Franz Ferdinand — Erzherzog Friedrich — Erzherzog Karl — Habsburg — Kaiser Karl VI. — Lakroma — Miramar — Monarch — Pelikan — Radetzky — Szigetvár — S-Georg — Wien — Zenta — Zrínyi. —„[2761]

1912.02.07-én Polában a hajó egyik tengerésze Eugen Jungwirt öngyilkos lett.[2762]

1912.04.28-án báró Meyern-Hohenbergz sorhajókapitány a parancsnoka.[2763]

1912.05.23-i hír. Csónakversenyen az Erzherzog Ferdinand Max legénysége a 3. lett.[2764]

1912.06.17-én Gelida gőzös hajómérnöke, Anton Frandi megpróbált át úszni az SMS Erzherzog Ferdinand Max-ra, de közben vízbe fulladt.[2765]

1912.07.05-én a hajórajjal együtt befutott Zara-ba. (Az első osztály az „Erzherzog Franz: Ferdinand", „Radetzky" és „Zrínyi" csatahajókból, egy torpedójárműből és négy torpedócsónakból áll, a második osztályt az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Ferdinand Max" és Erzherzog Friedrich csatahajók alkotják. A Cirkáló flottilla, amely a „Sankt Georg", „Empress and Queen Maria Theresia", „Admiral Spaun", „Aspern", „Kaiserin Elisabeth" és „Szigetvar" cirkálókból, valamint négy torpedójárműből és kilenc óceánjáró torpedóból áll.[2766]

…„az »Erzherzog Ferdinand Max« vérteshajó lőszerére és a flotta hajói lőszerének kiegészítésére, továbbá torpedókra 106.962 korona 80 fillér"[2767]

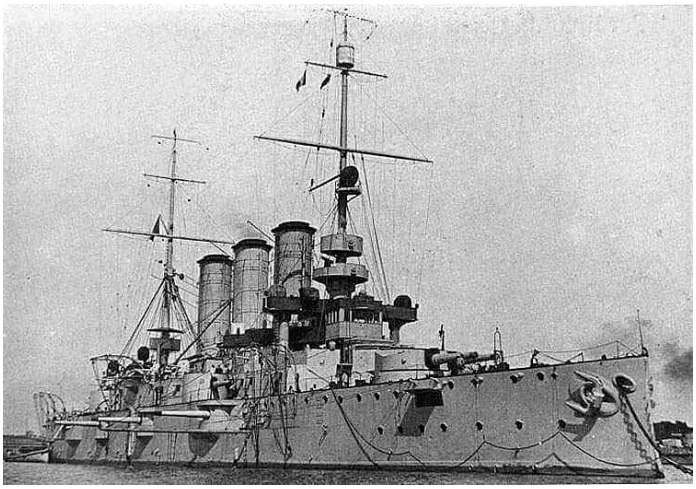
1912-ben egy cseh lap kritizálta a Monarchia flottáját.
A modern csatahajókkal szembeni alsóbbrendűség már a teherbírásban is megjelenik. Csatahajóink teherbírása: a "Radeczky" osztálynak (hajók: Zrínyi, Radetzky, Erzh. Franz Ferdinand) — 14.500; a „Károly főherceg" osztálynak (hajók: Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Friedrich és Erzherzog Karl) 10 600; a „Habsburg" osztálynak (hajók: Babenberg, Árpád, Habsburg) — 8300; "Monarch" osztályra (hajók: Budapest, Monarch, Wien) — 5600 tonna. Olaszországnak a 20 000-27 000 tonnát

[2758] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-08-26 / 202. szám
[2759] Sport und Salon, Juli-Dezember 1911-09-02
[2760] Sport und Salon, Juli-Dezember 1911-09-02
[2761] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám
[2762] Egerer Anzeiger, Februar 1912-02-09
Salzburger Volksblatt, Februar 1912-02-08
[2763] Pester Lloyd, Jahrgang 59, nr. 1912-04-28 / nr. 102
[2764] Pester Lloyd, Jahrgang 59, nr. 1912-05-23 / nr. 122
[2765] Grazer Tagblat, Juni 1912-06-18
[2766] Sport und Salon, Juli-Dezember 1912-07-06
[2767] Budapesti Közlöny, 46. évfolyam, 1912-10-23 / 241. szám

meghaladó tömegű új építésű óriásokon és más csatahajókon kívül négy páncélozott cirkálója van, amelyek vízkiszorítása meghaladja a 10 000 tonnát: kettő 10 688 és kettő 10 167 tonnás. Ezért ezek a cirkálók részben megegyeznek az utoljára említett három osztályba tartozó csatahajóinkkal, részben pedig felülmúlják azokat. Franciaországnak két 14 000 tonnás páncélozott cirkálója van és 19 (az elavult "Latouche Treviile"-t nem számítva) 4800-13 680 tonnás teherbírással. Az angol és a német flottát nem is említjük – fölényük több mint közismert.[2768]

1912.11.24-én Fiumében volt az SMS Helgoland gyorscirkáló vízrebocsátásának alkalmából. Ekkor az SMS Erzherzog Ferdinand Max egy torpedónaszád köteléket vezetett.[2769]
„Pólából ez alkalomra –Helgoland vízrebocsátása- idevezényelték a gróf Firmin sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló tartalékhajórajt, amely az „Erzherzog Ferdinand Max“ csatahajóból, három torpedóüldözőből és több torpedónaszádból áll.”[2770]

1913
1913.12.06-án a hajó parancsnoka Artur von Khuepach sorhajókapitány.



1914
1914.01.17-én az SMS Szent István vízrebocsátásánál jelen volt Fiumében. Az alkalomra „harminc hadihajó jött el, közötte az új Dreadnought két testvérhajója, a Viribus Unitis és a Tegetthoff, mindkettő húszezer tonnás csatahajó, továbbá a közel tizenötezer tonnás Zrínyi és Radetzky, a tizenegyszer tonnás Erzherzog Franz Ferdinánd, Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Friedrich, a tizenötezer tonnás Szent Georg, a Lakroma hadijáét, amely Mária Terézia hercegasszonyt az ünnepség helyére vitte, a Wien cirkáló, valamint a Balaton, Turul, Csepel, Tátra és Csikós torpedórombolók, azonfelül még több kisebb hajó, együttvéve harminc.”[2771]
1914.03.25-én kivonták a flottából.
Az első világháború elején a Főherceg-osztályú csatahajókból megalakult a második század harmadik hadosztályát.
1914.03.26-án befutott Triesztbe. A század a „Viribus Unitis”, „Tegetthoff”, „Erzherzog Franz Ferdinand”, „Radetzky”, „Zrínyi” és „Erzherzog Ferdinand Max”, „Admiral Spaun cirkáló”, „Balaton” torpedójármű és torpedócsónakokból áll. [2772]

1914.04.24-én Anton Willenik ellentengernagy vezetésével egy flottakötelék várja a Monarchia kikötőit felkereső angol hadihajókat. A kötelék tagjai: aki a 14 SMA Erzherzog Franz Ferdinand hajón (a sorhajó

[2768] Čech, červenec 1912-07-07
[2769] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-24 / 278. szám
[2770] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-17 / 272. szám
[2771] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-01-18 / 15. szám
[2772] Illustrierte Kronen Zeitung, März 1914-03-27
Čech, březen 1914-03-27

kapitánya, Freiherr v. Gerlach parancsnoka) mint zászlóshajó, továbbá az SMS Radetzky testvérhajó (a Teufel sorhajó kapitány parancsnoka) és az SMS Erzherzog Ferdinand Max, az SMS Admiral Spaun cirkáló, az SMS Huszár és az SMS Turul romboló. A Karl von Seidensacher ellentengernagy irányítása alatt álló cirkáló flottilla az SMS Sankt Georg cirkáló, az SMS Saida cirkáló és az SMS Streiter, SMS Tatra rombolók, valamint nyolc óceánjáró torpedóhajóból áll. Ezek a hajók Triesztben és Polában várják az angol hajókat.[2773]

I. Világháború 1914.07.28.
1914.08.01-én ismét szolgálatba állt és a 3. csatahajó divízió része, testvérhajóival együtt.
1914.08.04-én kifutott és Zelenika-ból (Montenegró) a dalmáciai Sabbioncello félszigethez hajózott.
1914.08.05-én befutott Polába és a 35. számú bójához kötötték ki.
1914.08.07-én az 1. és a 2. divízióval együtt kifutott a tengerre Polából a német Geoben és Breslau elé. A Mulo Szirt világítótoronyig (Brindisi) hajózott 15 csomós sebességgel, majd onnét visszatért Polába. A következő napokban harcászati és lőgyakorlatokat tartott Póla előtt a Fasana-csatornában.
December 20-án a motorcsónakjai segítettek a **Curie francia tengeralattjáró** elsüllyesztésében, s felszedték a tengeralattjáró parancsnokát és három emberét. Augusztustól az év végéig 12 gyakorló utat tett.

A hajó matrózai állítólag 1914-ben Polában[2774]

1915
1915.03.15-én Fasana előtt volt lőgyakorlaton.
1915.05.23-24-én részt vett az olasz partok (Ancona) megtámadásában.
Ancona előtt a három Erzherzog Karl osztályú hajó együtt 24 lövést használtak 240 mm-es páncéltörő lövedékből a jelző- és szemaforállomások ellen, valamint 74 db 190 mm-es lövedéket olasz ütegek és egyéb kikötői berendezések ellen, pl. rádióállomás, szénraktár, hajók, olajtartály.
A támadás hajnali 4 kor vette kezdetét, 35 kábelhossznyi (kb. 6 500 m) távolságról és a támadás 40 percig tartott. (1 kábelhossz = 185, 3184 m, = 608 ft)
1915.05.27-én csónakjaival ellenséges tengeralattjárókat üldözött. Ekkor a hajón kirakták a torpedók elleni hálókat, majd azokat 29-én beszedték.
1915.05.30-án Pola felett megjelenő olasz léghajóra nyitott tüzet.
Az év végéig négy kisebb akciót hajtott végre ellenséges tengeralattjárók ellen.
1915.06.07-én és 1915.08.05-én léghajókra nyitott tüzet.

[2773] Czernowitzer Allgemeine Zeitung, April 1914-04-24
[2774] https://www.darabanth.com/hu/nagyaukcio/39/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~16071/1914-Pola-Pula-SMS-Erzherzog-Ferdinand-Max-osztrak-magyar-csatahajo-matrozai-KuK-Kriegsmar~II2739542

1916
1916.03.17-én egy 7 cm-es L/50-es légvédelmi löveget szereltek fel az elülső lövegtornya tetejére.
1916.04.01-19 között páncélrácsozattal látták el kéményeket, gépházi nyílásokat, a gép és áramfejlesztőket a bombák elleni védelem végett. Ez után a hajó lőgyakorlaton volt.
1916. szeptember végén egy 5 m-es fesztávolságú távolságmérővel szerelték fel.
Az év folyamán hét lőgyakorlaton és két légvédelmi lőgyakorlaton vett részt

1917
1917.02.09-20 között dokkban állt.
1917.03.13-án a hajón megbetegedett tengerész Pólában került kórházba, így ekkor a hajó is ott volt.[2775]
1917.07.25-én leszerelték a torpedóvédő hálóit.
Az év végéig 17 légitámadást vert vissza, közben Póla előtt tett kisebb utakat.

A hajó legénysége[2776]

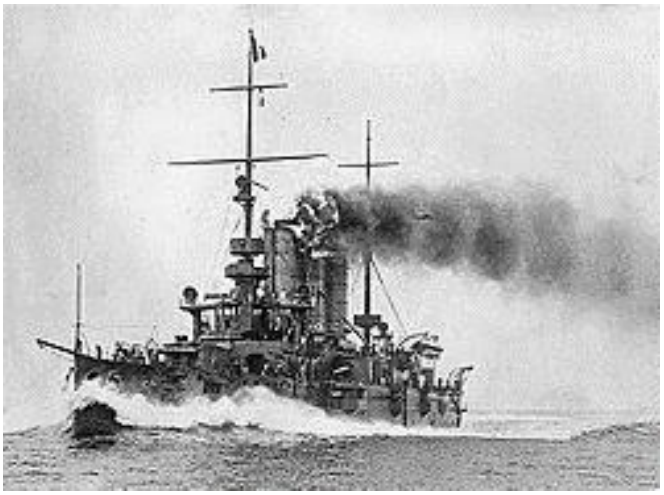
1917 július – augusztusában a Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen, Szent István hajókon, az „Erzherzog Franz Ferdinand", „Radetzky", „Zrínyi" hajókon, továbbá a „Karl Arzduke", „Max Ferdinánd főherceg", „Friedrich Arzduke" és a „Habsburgon", a „Sterhembergen" és az „Árpádon" éhséglázadás tört ki az ehetetlen, férges és kukacos étel miatt.[2777]

1918
1918.02.01-én Pólából Cattaróba indult a matrózlázadás leverésére. Ekkor **Karl Seidensacher ellentengernagy** zászlóshajója.[2778] Tévesen azt feltételezik – nincsen rá bizonyíték- hogy ekkor a hajóval Cattaróba érkezett Horthy Miklós is. (Horthy 1918.03.02-től ellentengernagy és a flotta főparancsnoka.[2779]) A Cattarói lázadók feletti bíráskodást a király kivette a haditengerészet kezéből, és a bíróságot a Cattaró körüli erődök szárazföldi tiszti kara alkotta. Így Horthy-t semmi képpen sem lehet cattarói mészárosnak minősíteni. Gusseck altábornagy írta alá a kivégzési parancsokat.[2780]

A lázadás után az SMS Sankt Georg és az SMS Kaiser Karl VI páncélos cirkálókat leszerelték. Helyüket az SMS Erzherzog Ferdinánd Max és testvérhajói vették át a védelemben.
A lázadásban közel 6000 tengerész és 40 hajó volt érintett. A negyven lázadó hajót tartalmazó listán szerepelt: az idős Monarch csatahajó, a már középkorú St. George és Kaiser Charles VI páncélos cirkálók, a Helgoland, Kaiser Ferenc József, Navara, Saida cirkálók, 8 romboló, 18 romboló naszád, a sziget egyéb hajói. az osztrák-magyar haditengerészet, köztük a Gaia segédhajó. A több ezer lázadó

[2775] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1917-05-05 / 534. szám
[2776] https://www.vatera.hu/i-vh-sms-erzherzog-ferdinand-max-matroza-legenysege-a-hajo-agyujaval-pola-belyegzovel-kepeslap-3399986519.html
[2777] Die Rote Fahne, Februar 1928-02-12
[2778] Trianoni Szemle Évkönyv, 2015 (7. évfolyam)
[2779] Budapesti Hírlap, 38. évfolyam, 1918-03-03 / 53. szám
[2780] DDR Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai, Kaposvár 1995.

között 48% horvát, szlovén és szerb, 20% olasz, 12% cseh és szlovák, 10% német, 8% magyar, a többi lengyel, román és ukrán volt. A lázadók szinte semmilyen támogatást nem találtak a németek és a magyarok körében. Emellett a Kotori-öbölben voltak szövetséges német tengeralattjárók, amelyek nem támogatták a lázadókat.[2781]
1918.03.11-én tért vissza Cattaróból Polába.
1918.03.19-én a 3. mint nehézhajó Divízióval a Torpedó Flottillához osztották be.
1918.05.09-én kifutott Polából.
1918.05.13-án befutott Cattaróba.
1918.05.27-én az Otrantói-szorosba hajózott, majd légitámadást kapott.
1918.06.01-jén egy léghajóra tüzelt.
1918.06.07-én az Erzherzog osztály 3 hajója, az SMS Admiral Spaun és a SMS Saida gyorscirkálók észrevétlenül megérkeztek Rocche di Cattaróba.[2782]
1918.06.10-én kifutott, hogy részt vegyen az otrantói szoros megtámadásában, de végül az SMS Szent István dreadnought elsüllyedése miatt a támadás elmaradt. A támadás fő erői az SMS Szent István csatahajó és három testvérhajója, az SMS Erzherzog Karl osztály 3 sorhajója és az SMS Novara osztály cirkálói lettek volna, rombolóktól kísérve.
„Horthy a csata tervéről így írt:" a II. divíziót alkotó testvérhajók, az Erzherzog Friedrich és az Erzherzog Ferdinand Max) a repülőteret és más célokat ágyúzták volna. Tizenkét 24 cm-es és harminchat 19 cm-es ágyúnk óriási tűzerejével, úgy gondoltam, le tudjuk küzdeni az ellenséges parti ütegeket. Ez alatt a cirkálók és a rombolók a zárat alkotó hajókat lőtték volna. A csatahajó-divízió háttérvédelemként működött volna, a Brindisinél jelen lévő olasz és brit cirkálók ellen. Ez szép terv volt, még akkor is, ha egy csatahajó, akna vagy torpedó által történő elvesztésével számolt."[2783] A terv megvalósítását végül még is ellehetetlenítette az SMS Szent István elsüllyedése.
1918.11.01-jén a Cattarói-öbölben tartózkodott.



Az első világháború végéhez közeledve az Erzherzog Karl-osztályú csatahajókat átadták az újonnan megalakult szlovének, horvátok és szerbek államának. Mikor Cattarót a franciák elfoglalták, a hajókat elvették a délszláv államtól.
Az Erzherzog Ferdinand Max később háborús jóvátételként Nagy-Britanniába került.

1919-1920
Az Erzherzog Ferdinand Max sorhajó 1919-ben átmenetileg szintén az „új" jugoszláv flotta tagja volt, de 1920-ban Jugoszláviának a hajóról le kellett mondania. Azonban téves, hogy Franciaországnak

[2781] https://guide-for.me/notes/istoriya-chernogorii/vosstanie-voennykh-moryakov-avstro-vengrii-v-kotorskom-zalive-1918-god/
[2782] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1991)4. szám / Közlemények /, 1991. 53. p.
[2783] E. Sieche: Őfelsége SZENT ISTVÁN nevű hadihajója: Haditechnika 35. (2001)2001 / 4. szám / III. rész

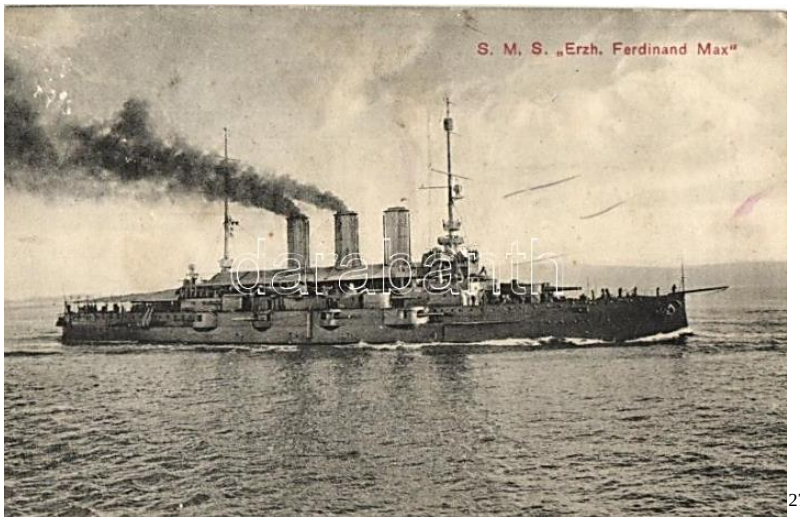
rendelték volna lebontásra, a valóság az, hogy Nagy-Britanniának ítélték. Az angolok a hajót szétbontásra eladták az olaszoknak.[2784]

„A jugoszlávoknak átadott osztrák-magyar flottát a következőkép osztották fel: (1) Anglia: Csatahajók: „Erzherzog Ferdinand Max“ (10.600 tonna, 4 drb. 24 cm., 12 drb. 19 cm. stb.) „Babenberg“ (8 300 1., 3 drb. 24 cm., 12 drb. 19 cm. stb.) „Árpád“ „Habsburg“(mindkettő adatai mint „Babenberg“-é), „Budapest“ „Monarch“ (mindkettő 5.6001., 4 drb. 24 cm., 6 drb. 15 cm. stb.) összesen: 6, továbbá: 3 páncélos cirkáló, 5 védett cirkáló, 13 torpedónaszád.
Franciaország: Csatahajók: „Prinz Eugen“ (20.000 t., 12 drb. 30 5 cm., 12 drb. 15 cm. stb.), „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“ (mindkettő 14.500 t, 4 drb. 30 5 cm., 8 db., 24 cm. stb.) összesen: 3, továbbá: 1 védett cirkáló („Novara“), 3 torpedóromboló, 4 torpedónaszád. Olaszország: Csatahajók: „Tegetthoff“ (20.000 t., 12 drb. 305 cm., 12 drb. 15 cm stb.) „Zrínyi“, „Radetzky“ (mindkettő 14.500 t., 4 drb. 30 5, 8 drb. 24 cm., 20 drb. 10 cm. stb.) összesen: 3, továbbá: 2 védett cirkáló, 14 torpedóromboló, 6 torpedónaszád. Görögország: 1 torpedóromboló, 7 torpedónaszád. Jugoszlávia: II torpedónaszád. (!) Románia: 6 torpedónaszád. Portugália: 6 torpedónaszád. (?) A Duna-flottillát következőkép osztották fel: Ausztria: 4 járőrhajó; Magyarország: 4 járőrhajó; Jugoszlávia : 4 monitor: „Enns“ (2 db 12 cm ágyú, 3 drb. tarack, 2 drb. 7 cm, 6 gépi) „Bosna“, „Bodrog“, „Kőrös“; Románia: 3 monitor: „Inn“ (fegyverzete mint „Enns“-é) „Száva“, „Temes“, Csehszlovákia nyilván kimaradt a kimutatásból.”[2785]

1921/22-ben Olaszországban, Genovában lebontották.

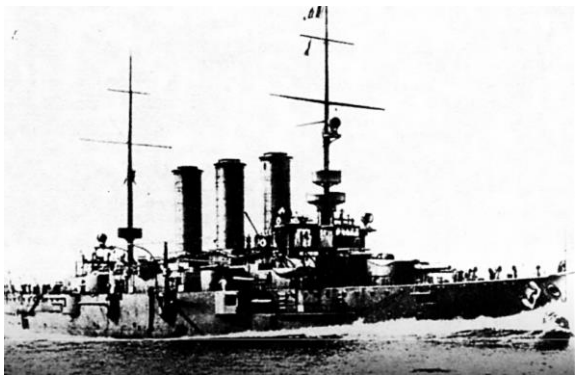
SMS Erzherzog Ferdinand Max csatahajó M1:100 modellje, készítő: dr. Hűvös Ferenc[2786]

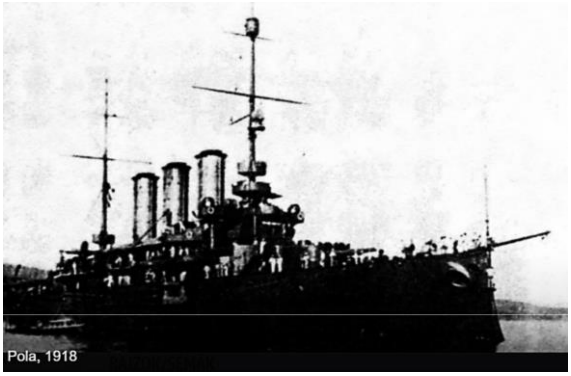
[2784] Bak József: Hozzászólás Csonkaréti Károly Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. Összesítések, táblázatok című írásához. – Hadtörténelmi Közlemények, 106. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1993) 4. szám / Vita / 1993. 160
[2785] Műszaki Szemle, 1925 (1. évfolyam, 1-5. szám)
[2786] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Ferdinand_Max_(1905)



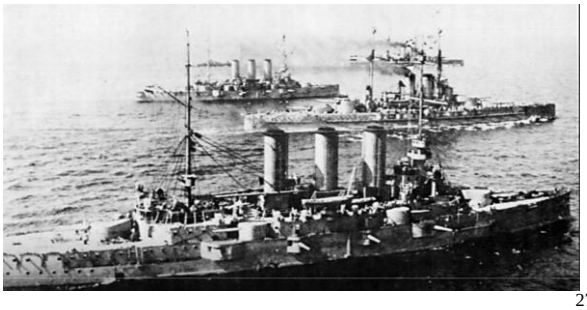
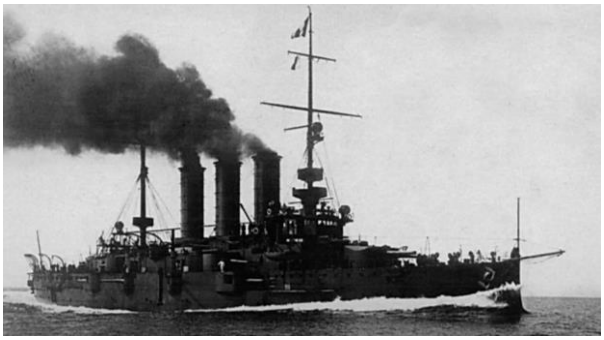
[2787]

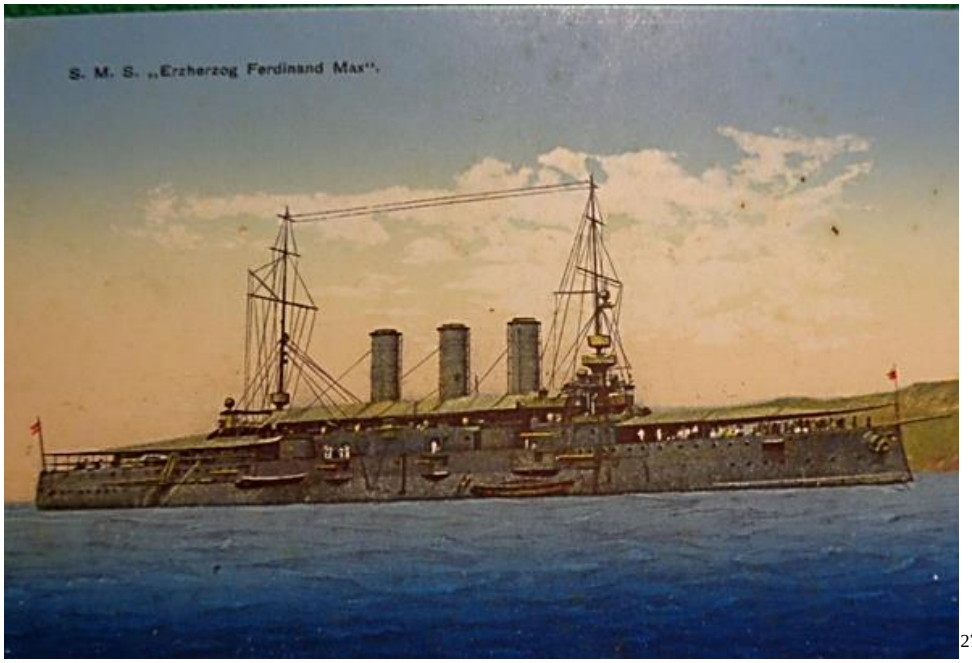
A hajó egyik tengerésze[2788]





[2787] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/338/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000044/SMS-Erzherzog-Ferdinand-Max-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Erzherzog-osztalyu-pre-dreadnought~II1898926
[2788] https://muzeumantikvarium.axioart.com/tetel/mariner-of-sms-erzherzog-ferdinand-max,-photo-ek-

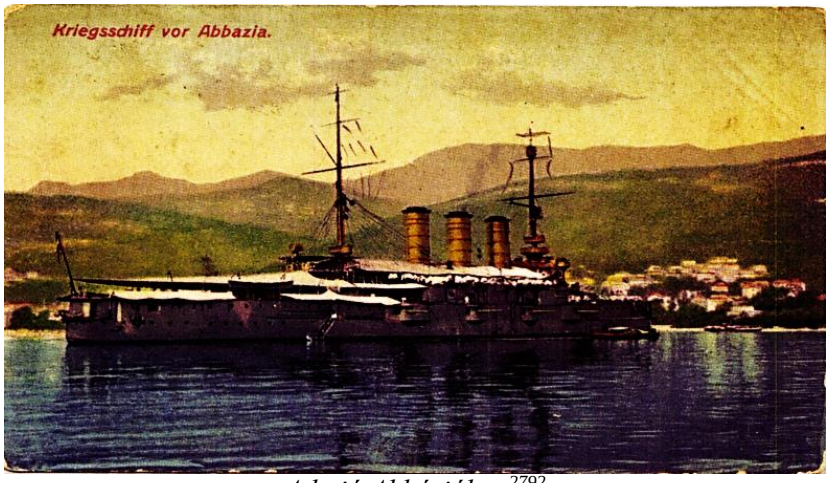


[2789]



[2790]

[2791]

[2789] https://war-book.ru/bronenostsy-tipa-erherzog-karl/ (Az osztály többi egységéről is vannak itt képek.)
[2790] https://www.vatera.hu/i-vh-hadihajo-osztrak-magyar-flotta-ferdinand-max-foherceg-hadihajonk-a-partnal-3383687162.html
[2791] https://www.vatera.hu/i-vh-hadihajo-osztrak-magyar-flotta-ferdinand-max-foherceg-hadihajonk-ejszakai-menetben-3411873794.html



A hajó Abbáziában[2792]

Neve és vizrebocsátási évszáma	Hossza	Szélessége	Mély járata	Ürtartalma	Legvastagabb	Legvékonyabb	Fegyverzete	Lóerő	Óránk. seb. tengeri mértf.	Személyzet száma hajónként
	meter			tonna	páne. mm.					
Szent István (14) Prinz Eugén (12) Tegetthoff (12) Viribus Unitis (11)	151	27·3	8·2	20000	280	48	$_{12}$30·5, $_{12}$15, $_{18}$7 $_{2}$4·7, $_{2}$7, $_{4}$M. Ir.	25000	20	1376
Zrinyi (10) Radetzky (09) Erzherzog Franz Ferdinand (08)	131	25	8·1	14500	250	48	$_{4}$30·5, $_{4}$24, $_{20}$10 $_{6}$7, $_{2}$4·7, $_{3}$M. Ir.	20000	20	970
Erzherzog Ferdinand Max (05) Erzherzog Friedrich (04) Erzherz. Karl (03)	119	22	7·5	10600	240	75	$_{4}$24, $_{12}$19, $_{12}$7 $_{6}$4·7 $_{2}$7, $_{2}$M. Ir.	18000	20	748
Babenberg (02) Árpád (01) Habsburg (00)	108	20	7·1	8300	220	66	$_{5}$24, $_{12}$15, $_{10}$7, $_{8}$4·7 $_{2}$7, $_{2}$M. Ir.	15000	19	653
Budapest (96) Monarch (95) Wien (95)	93	17	6·4	5600	270	60	$_{4}$24, $_{6}$15, $_{12}$4·7 $_{2}$7, $_{1}$M. Ir.	8000	17	441

[2792] Szalon, 11. évfolyam, 2007-01-01 / 1. szám

II. Cirkálók. (14.)

Neve és vizrebocsatási évszáma	Hossza	Szélessége	Mély járata	Ürtartalma	Legvastagabb	Legvékonyabb	Fegyverzete	Lóerő	Óránkénti seb. tengeri mértf.	Személyzet száma
	méter			tonna	páncélmm.					
Sankt Georg (03)	117	18·8	6·5	7300	210	65	$_{2}24$, $_{2}19$, $_{4}15$, $_{9}7$ $_{10}4{\cdot}7$, $_{2}7$, $_{2}$M. ir.	15000	22	628
Kaiser Karl VI. (98)	112	17·2	6·2	6300	220	60	$_{2}24$ $_{8}15$ $_{10}4{\cdot}7$, $_{2}7$ $_{2}$M. ir.	12300	20	546
Kaiserin und Königin Mária Theresia (93)	107	16	6·5	5200	100	57	$_{2}19$ $_{8}15$ $_{10}4{\cdot}7$ $_{2}7$ $_{2}$M. ir.	9000	19	504
Novara (13)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$_{9}10$ $_{2}$M. ir.	25000	27	464
Helgoland (12)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$_{9}10$ $_{2}$M. ir.	25600	27	464
Saida (12)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$_{9}10$ $_{2}$M. ir.	25600	27	464
Admiral Spaun (09)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$_{7}10$ $_{2}$M ir.	20000	26	464
Kaiserin Elizabeth (90)	98	15	5·7	4000	90	57	$_{2}15$ $_{6}15$ $_{14}4{\cdot}7$ $_{2}7$ $_{2}$M. ir.	8000	19	425
Kaiser Franz Joseph I. (89)	98	15	5·6	4000	90	57	$_{8}15$ $_{14}4.7$ $_{2}7$ $_{2}$M. ir.	8000	19	441
Szigetvár (00)	92	12	4·3	2300		50	$_{8}12$, $_{10}4{\cdot}7$ $_{1}$M. ir.	7200	20	305
Aspern (99)	92	12	4·3	2400		50	$_{8}12$ $_{10}4{\cdot}7$ $_{1}$M. ir.	7200	20	305
Zenta (97)	92	12	4·3	2300		50	$_{8}12$ $_{10}4{\cdot}7$ $_{1}$M. ir.	7200	20	305
Panther (85)	69	10	4·3	1530			$_{8}7$ $_{10}4{\cdot}7$	6000	18	187
Leopard (85)	69	10	4·3	1530			$_{8}7$ $_{10}4{\cdot}7$	6000	18	183

III. Torpedó járművek.

Neve és vízrebocsátási évszáma	Hossza	Szélessége	Mély járata	Ürtartalma	Fegyverzete	Lőerő	Óránkénti seb. tengeri mf.	Személyzet száma hajónként
	méter			tonna				
1. Varasdiner (13)	67	6·2	1·7	386	$_{2}7$ $_{4}7$ $_{2}$Ir.			
Tátra (12) Triglav (13) Orjen (13) 6. Lika (13) Csepel (12) Balaton (12)	83·5	7·8	2·5	850	$_{2}10$ $_{6}7$ $_{2}$Ir.	20600	32 32 33 32 32 32	99
Csikós (09) Réka (09) Velebit (09) Turul (08) Uskoke (07) Huszár (05) 12. Dinara (09) Pandur (08) Scharfschütze (07) Ulan (06) Streiler (06) Wildfang (06)	67	6·2	1·8	400	$_{6}7$ Ir.	6000	28	65
Magnet (96)	67	8·2	3·3	510	$_{6}7$ Ir.	5000	26	80
Satellit (92)	67	8·1	2·8	540	$_{3}7$. $_{5}4$ 7 $_{2}$Ir.	4000	23	84
Trabant (90)	67	8·0	2·4	540	$_{2}7$ $_{5}4$ 7 $_{2}$Ir.	3500	20	84
Planet (89)	64	7·0	2·5	480	$_{2}7$ $_{5}4$ 7 Ir	3500	20	84
Blitz (88)	59	6·8	2·1	360	$_{2}7$ $_{5}4$·7 $_{2}$Ir.	2600	21	61
Komet (88)	59	6·8	2·1	360	$_{5}4$·7 Ir	2600	21	61
Meteor (87)	57	6·8	2·5	350	$_{5}4$·7 $_{1}$M.	2600	21	61

Monitorok.

Neve és vizrebocsátási évszáma		Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Ürtartalma	Vastag	Vékony	Fegyverzete	Lóerő	Óránkénti sab. tengeri mf.	Személyzet száma
		méter			tonna	pánc. mm					
Száva											
Temes											
Enns	(14)	58	10·3	1·3	536	50	25	12 12 Hab 7 M.	1500	12	85
Inn	(15)										
Bodrog	(04)	56	9·5	1·2	440	75	25	12 12, Hab. 7 M.	1400	13	77
Temes	(04)										
Körös	(92)	54	9·0	1·2	448	75	19	12 7 M	1200	10	78
Szamos	(92)	50									76
Leitha	(71, 94)	50	8·0	1·1	310	50	25	12 M.	700	8	57
Maros	(71, 94)										

Hajók különleges hadicélokra.

Név és vizrebocsátási évszám		Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Ürtartalma	Fegyverzete	Lóerő	Óránkénti sebesség	Személyzet	Megjegyzés
		méter			tonna					
Kronprinz Erzherzog Rudolf	[87]	90	19	7·4	6900	30·5 12 4·7 3·7 7, M. ir.	6500	16	454	Helyi védelemre
Mars	[93]	87	19	7·6	7500	24, 15, 4·7 7, M. ir.	8000	16	574	
Pola Teodo	[14] [15]	131	17·4	7·7	13200	4·7 M.	6200	14		Szénszállitó gőzösök
Lussin	[83]	71	8	3·7	1000	4·7	1800	14	154	Torpedó szállitó hajó
Taurus Miramar	[04] [72]	67 82	6·9 10	4·0 4·3	1300 1830	4·7 3·7	2000	17	159	
Lacroma Dalmat	[87] [96]	71 41	10 6·1	4·7 2·1	1680 260	4·7	6000 325	18 12	177 22	Csavaros gőzös
Cyclop	[71]	70	9	5	2150	9	850	11	93	Müszaki hajó
Gäa	[91]	153	17·5	7·3	13000	12 7	16000	19	331	Torpedó raktárhajó
Pelikán	[91]	85	12·6	4·7	2430	7 4·7	4000	18	196	Tengeralattjáró raktárhajó

Név év vízrebocsátási évszám	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Ütartalom	Fegyverzete	Lóerő	Óránkénti sebessége	Személyzet	Megjegyzés
	méter			tonna					
Vesta (92)	88	11·4	5	2130		1200	10	57	Petroleum szállító hajó
Herkules (10)	64	10·3	4	1500	4·7 M.	2500	10	81	
Delta (71) Aurora (73)	59	10	4·4	1340	M	800	11		Aknaraktár hajók
Chamäleon (13)	88	9·2	2·7	1100	9	5500	21		Aknalerakó
Dromedar (91) Salamander (91)	32 39	5·4 8·1	1·9 1·5	175 268	4·7	350 300	10 10	28 28	Aknaszállító szerhajók
Basilisk (02)	46	7·9	1·5	314	4·7 M.	550	11	40	Aknaszállító szerhajó
Nixe (04) Najade (91) Nymphe (94)	27 48 27	6·7 7·8 6·7	2·2 2·7 1·9	250 554 230	4·7	120 500 95	11 9 9	11 29 11	Vízhordó szerhajók
Gigant (89) Pluto (97)	33 25	6·4 5·3	2·8 2·3	260 99	4·7	400 200	11 11	25 18	Szivattyú szerhajók
Hippos (88) Büffel (86)	30	4·7	2·0	97	3·7	250	12	19	Vontató szerhajók

A CSÁSZÁRI ES KIRÁLYI
HADITENGERÉSZET
BÉKÉBEN ÉS HÁBORÚBAN
ÍRTA:
GYŐRI LAJOS
NY. Á TENGERÉSZETI
SZÁLLÁSMESTER.
DEBRECEN, 1935.
A Monarchia legfőbb hajóosztályai.[2793]

Elsüllyesztett hajótér:
Curie francia tengeralattjáró (több más egységgel együtt).

Parancsnokok:
1908.02.15-én a parancsnoka Artur Freiherr Bourguignon v. Baumberg sorhajókapitány[2794]
1910-től ellentengernagy

[2793] https://mtda.hu/books/gyori_lajos_a_csaszari_es_kiralyi_haditenereszet.pdf
[2794] Sport und Salon, Januar-Juni 1908-02-15

Arthur Freiherr Bourguignon v. Baumberg kapitány és fia[2795]

1908.11.27-én a kapitánya Alois Baumann sorhajókapitány.[2796]
1910.02.19-én a parancsnoka Wilhelm Pacher sorhajókapitány[2797]
1910.05.31-én Maximilian Njegovan sorhajókapitány[2798] (utóbb ellentengernagy, flottaparancsnok)
1911.09.02-án Alexander v. Berthold sorhajókapitány a parancsnoka.[2799]
1912.04.28-1912.05.26. báró Gottfried Eduard Karl Maria von Meyern-Hohenbergz sorhajókapitány a parancsnoka.[2800] (utóbb ellentengernagy 1913-tól)
1912.05.26. báró Alfred Freiherr Koudelka sorhajókapitány (utóbb altengernagy)[2801]
1912 november gróf Firmin sorhajókapitány[2802]
1913.12.06-án a hajó parancsnoka Artur von Khuepach sorhajókapitány[2803]
1915 lovag Nauta Gusztáv sorhajókapitány[2804] (1918 májusától ellentengernagy)

lovag Nauta Gusztáv[2805]

1918 Ludwig Haindl sorhajókapitány[2806]

Admirálisok:
1918 Karl Seidensacher ellentengernagy

Különleges vendégek:
Kiai-Shun kínai herceg
József főherceg és Augusta főhercegnő
Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter

[2795] Sport und Salon, Juli-Dezember1907-11-30
[2796] Reichspost, November 1908-11-27
[2797] Sport und Salon, Januar-Juni 1910-02-19
[2798] Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-31
[2799] Sport und Salon, Juli-Dezember 1911-09-02
[2800] Pester Lloyd, Jahrgang 59, nr. 1912-04-28 / nr. 102
[2801] Grazer Tagblat, Mai 1912-05-26
https://www.biographien.ac.at/oebl/oebl_K/Koudelka_Alfred_1864_1947.xml
[2802] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-17 / 272. szám
[2803] Sport und Salon, Juli-Dezember 1913-12-06
[2804] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986)3. szám / Tanulmányok / , 1986. 439. p.
[2805] https://peceliszilankok.hu/a-monarchia-tengernagya-pecelen/
[2806] Trianoni Szemle Évkönyv, 2015 (7. évfolyam)

MÁSODIK CSATAHAJÓOSZTÁLY

SMS Radetzky 1909

SMS Radetzky (pre-dreadnought)

(Az Osztrák-Magyar Monarchia csatahajója)
(Testvérhajói: SMS Erzherzog Franz Ferdinand és SMS Zrínyi)

Névadója Joseph Wenczel Radetzky cseh gróf, osztrák császári-királyi tábornagy a napóleoni és az itáliai háborúk győztes hadvezére.

Az Angliában építendő új típusú csatahajóról (a Dreadnoughtról) 1905. június 22-én érkeztek az első hírek a tengerészeti osztályhoz. A haditengerészet újabb három, minden addiginál nagyobb csatahajója (Schlachtschiff I, II, III) még éppen tervezési fázisban volt, így a frissen érkezett hírek alapján azonnal hozzáláttak a tervek megváltoztatásához. A hajók tervezője, Siegfried Popper, a haditengerészet vezető hajótervezője és munkatársai több tervvariánst dolgoztak ki. Az eredetileg célul kitűzött 13 000 tonnás vízkiszorítást már a tervezés egy korábbi szakaszában 14 500 tonnára növelték, hogy a legfőbb riválisnak számító Olaszország minden hadihajóját felülmúlják. A Dreadnoughtról érkezett hírek hatására a hajók lehetséges tüzérségének több változatát vizsgálták meg: az egyes variáns szerint két ikertoronyban és négy egyes toronyban 8 db 28 cm L/45 ágyút helyeztek volna el, a kettes variáns szerint két ikertoronyban és két egyes toronyban 6 db 30,5 cm L/45 ágyút, a hármas variáns szerint pedig négy ikertoronyban 8 db 28 cm L/45 ágyút. A 19 cm-es ágyúk helyett végül 8 db 24 cm-es L/45 ágyú négy ikertoronyban való elhelyezéséről született döntés. Az így kialakított hajó tipikusan vegyes, nehéz és félnehéz főtüzérségű, úgynevezett pre-dreadnought lett, bár mindhárom hajó a Dreadnought után épült meg.

Siegfried Popper cseh hajótervezőmérnök, a Császári és Királyi Haditengerészet főmérnöke

A készülő új csatahajókkal kapcsolatban Magyarország kifejezte abbéli óhaját, hogy az egyik hajó magyar nevet kapjon, amire az osztrák delegációban heves magyarellenes kirohanások hangzottak el, főként horvát képviselők szájából. Ennek ellenére a kérés teljesült. A hajókat végül a következőképp nevezék el: ERZHERZOG FRANZ FERDINAND, RADETZKY és ZRÍNYI. A három hajót a fenti sorrenben 1910-ben illetve 1911-ben állították szolgálatba; mindhármat a trieszti Stabilimento Tecnico Triestino, a Monarchia legnagyobb hajógyára építette. A hajók még dugattyús gőzgéppel épültek. A haditengerészet ügyei iránt élénken érdeklődő Ferenc Ferdinánd azzal is kifejezte a magyarok iránt érzett megvetését, hogy a ZRÍNYI vízrebocsátására nem ment el, pedig az előző két hajóén jelen volt.

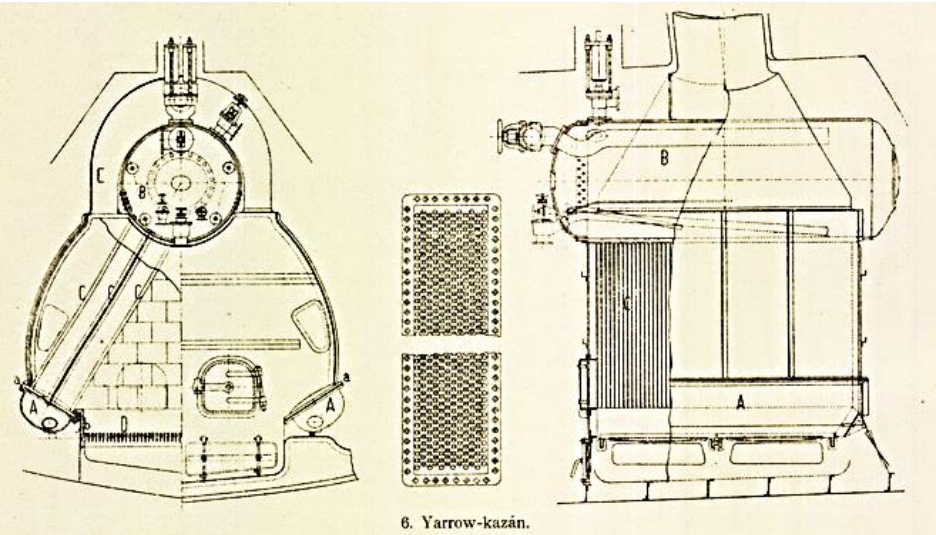
Bár ezek a hajók még nem voltak igazi dreadnoughtok, komoly fenyegetést jelentettek Olaszország számára, amely nem tudott hasonló méretű és tűzerejű hajókat szembeállítani velük. Éppen a RADETZKY-osztály hajói voltak azok, amelyek felgyorsították az olasz dreadnought-programot. [2807]

A Radetzky hadihajót Popper Sigfried cs. és kir. tengerészeti hajóépítő mérnök tervei szerint, Pitzinger Ferenc és Pál Vilmos cs. és kir. hajóépítő főmérnökök vezetésével építették.[2808]

A Radetzky-osztály három csatahajója: az Erzherzog Franz Ferdinánd,, a Radetzky és Zrinyi hajók részére a Stabilimento Tecnico a kormányművet a Merky Bromovski cégntől, a horgony kezelő berendezést az andritzi gépgyártól, a hűtőberendezéseket a Breitfeld Danek cégnél, a csónak kezelő berendezést pedig a simmeringi gépgyártól rendelte meg. Tehát egyetlen magyar gépgyár sem szerepel a hajófelszerelések szállítói között, ami bizonyára nem következett volna be, ha a haditengerészet vezetősége él a megszorítás említett jogával.
A Radetzky-osztály második hajója: a Radetzky részére az egész elektromos berendezést ismét Kőiben prágai cégnél rendelték meg, de oly kikötéssel, hogy ezen a hajón még az elektromos berendezés gőzturbinái is osztrák gyártmányok legyenek, melyeket azután Breitfeld és Daneck cég szállított. Noha a magyar gépipar ez esetben a magyar kereskedelemügyi miniszter interveniálását is igénybe vette, részére még ezt a csekély szállítást sem lehetett biztosítani, úgyhogy a gépgyártásunk részesedése ennél a hajónál semmi.[2809]

Vízkiszorítása: üresen 13 430 t, konstrukciós vízkiszorítás 14 508 t, maximális vízkiszorítás 15 854.50 t (más adatok szerint 14 741 – 16 099 t)
Méretei: Hossza 131.11 m – 137.45 m -138.79 m (456 ft), szélessége 24.58 m (82 ft),
merülése 8.8 m - 8.14 m (26 ft 7 in)
23.7 t többletsúly után merülése 1 cm-re nőtt.

Meghajtása: 12 db széntüzelésű Yarrow tűzcsöves (vízcsöves) kazán, olaj befecskendezéssel, 2 db álló, négyhengeres, háromszoros expanziós gőzgép, 2 db befelé forgó mangánbronz hajócsavar
(5.25 m átmérőjűek), 2 db kormánylapát, 1298 t - 1854 t szén és 188 t fűtőolaj, teljesítménye 19 437 - 20 888 LE, 14 700 KW
(A Triesztben épült csatahajók Yarrow kazánjai nem Angliában készültek, csak a licencük volt angol)



6. Yarrow-kazán.

A Yarrow kazán két alsó és egy felső gyűjtőből áll, melyeket csövek kötnek össze. A csövek belvilága 1" és külső felületük a rozsdásodás ellen cinnel van borítva. Az alsó gyűjtők szekrényalakúak, a csövek egy aczéllapba torkolnak s egyszerűen be vannak illesztve s jól behengereltetnek. A felső gyűjtő

[2807] (https://hu.wikibooks.org/wiki/Heraldikai_lexikon/Flotta)
[2808] (Pesti Napló, 1909. július (60. évfolyam, 154-180. szám) 1909-07-04 / 157. szám)
[2809] (A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. évfolyam (1911)8. szám)

hengeres; a gőzgyűjtő, egy a gőztérben elhelyezett csőből áll, mely hosszirányú résekkel bír (Crampton-cső). A régebbi Yarrow-kazánok ejtő csövekkel bírtak; az újabb kazánokon ez elmaradt. A czirkuláczió ugyanis ezek nélkül is igen élénk. A belső csövekben, melyeket a láng közvetlenül érint, a víz felfelé áramlik és a köpeny felé eső alacsonyabb temperaturájú csövekben a víz lefelé tart és az alsó gyűjtőbe ömlik. A vízniveau a felső gyűjtő tengelyébe esik. A kazán kettős bádogburkolattal bír, mely azbesttel van bélelve. A rostély a két alsó gyűjtő között foglal helyet. Újabban nagy hajókon tágcsöves Yarrow-kazánokat is alkalmaznak. A tüzelés ezeken két oldalról történik s a kazán felébe egy tűzálló válaszfal lő. A csövek a nagy hőségben kissé meghajolnak, úgy, hogy a tűzhelyről nézve, convex alakot mutatnak. Azért az újabb kazánoknál a belső csöveket előre meggörbítik. A tágcsöves Yarrow-kazánt a mi tengerészetünk is készül bevezetni, a most épülő nagy czirkáló (Kreuzer E), valamint a tervbe vett három 10,000 tonna deplacementtal bíró hadihajók már ilyen kazánokat kapnak. A szűkcsöves hajókazánok alaptípusát a 'Yarrow kazán képezi. A többi e fajta kazán csak az elemek alakjában mutat változatosságot. Legközelebb áll a Yarrow kazánhoz a Blechynden-kazán.[2810]

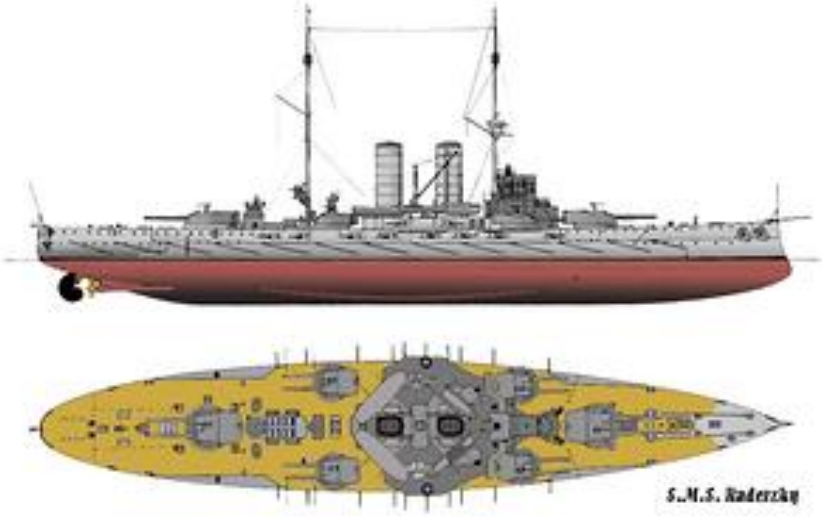
A Császári és Királyi Haditengerészet mindig is gondban volt, amikor a hadihajói meghajtásához szükséges szén készletek beszerzéséről volt szó. 1876-ra készült el az a vasútvonal, amely Polát és Triesztet összekötötte, ezzel lehetővé téve a hazai szén vasúti szállítását. Az Osztrák–Magyar Monarchia rengeteg szenet bányászott, 1913-ban 55 millió tonnát, amivel Európában a harmadik helyen állt Németország és Nagy-Britannia mögött. A hazai termelésű szenek minősége azonban nem volt megfelelő – nem égtek elég magas hőfokon, illetve elég tisztán – ahhoz, hogy hadihajók felhasználhassák. Importálni kellett. 1889 és 1897 között a haditengerészet 307 803 tonna szenet vásárolt, s ennek 99%-a Nagy-Britanniából érkezett, további 0,8% Németországból, s mindössze 0,2% volt a hazai beszerzés aránya. Az utóbbit főleg a kikötőkben lévő kisebb egységek – gőzbárkák, tolóhajók – használták. Spaun tengernagy parancsnokságának hét éve alatt a flotta 380 202 tonna szenet vásárolt, 98%-ban Nagy-Britanniából, 1% érkezett az amerikai Pocahontas bányából, és kevesebb mint 1% hazai tárnákból. A kialakult helyzet hátrányaival természetesen a politikai és a haditengerészeti vezetés is tisztában volt, próbálták a külföldi beszerzés arányát csökkenteni. A baráti források közül Németország volt a legfontosabb. 1909-ben a beszerzés 5,9%, 1910-ben 13%, 1911-ben pedig 9,8% érkezett német bányákból. A német szenet azonban háború esetén nem lehetett tengeren szállítani, vasúton pedig hosszadalmas és drága volt Polába juttatni. A világégés alatt pedig – természetszerűen – a német igények kielégítése volt az első, így a Monarchia szükségleteire csak a fennmaradó mennyiség jutott. Az amerikai Pocahontas bányából érkező szállítmányok 1912-ben az összmennyiség kevesebb mint 4%-ára rúgtak, ám 1913-ban már megközelítették a 12%-ot, háború esetén viszont ez a forrás sem jöhetett szóba. Az import szenekből óránként 9,2-9,8 tonna volt a TEGETTHOFF fogyasztása, a hazaiból 12,4 tonna. Haus visszafogott, „széntakarékos" stratégiájának köszönhetően a flotta készletei még a főtengernagy halálakor (1917 februárja) is megközelítették a 400 000 tonnát. Njegovan alig egy éves parancsnokságának végére (1918. február) viszont ez a mennyiség mindössze 95 000 tonnára csökkent.[2811]

Sebessége: 20.16 cs (37.1 km/h) (20.6 cs – 20.94 cs max.)
(A „Radetzky" csatahajónk nemrég tért vissza a cattarói öbölből.[2812])

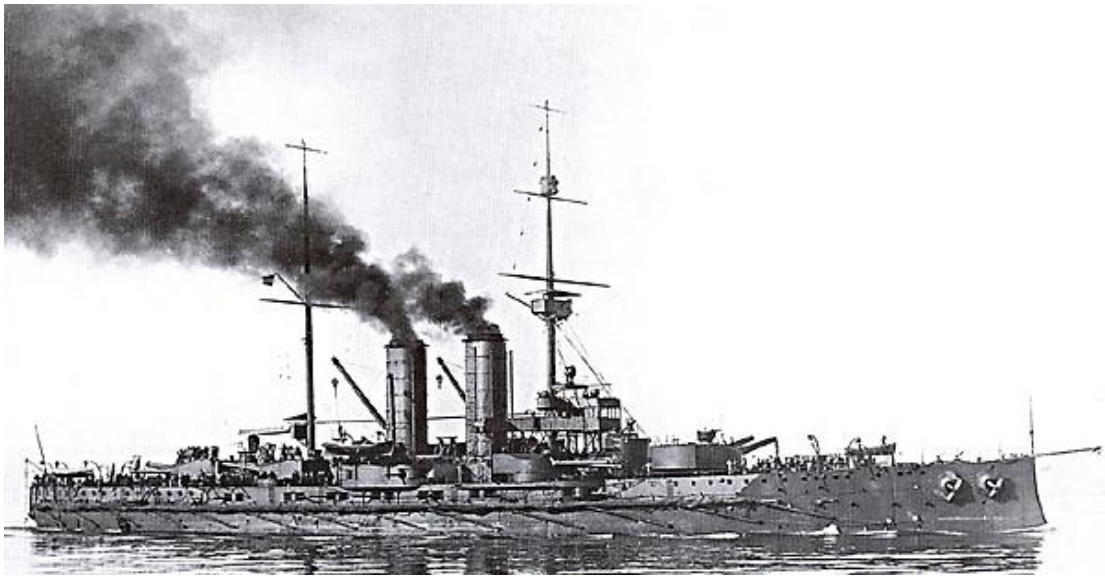
Hatótávolsága: 7400 km/ 10 cs (19 km/h) (6000 tmf = 11 112 km/ 10 cs (19 km/h)

Személyzete: 1907-ben 29 tiszt és 845 tengerész
Tartalék hajórajban 16 tiszt és 479 tengerész
Készenléti állapotban 7 tiszt és 238 tengerész
Egyes számú tartalékban 3 tiszt és 116 tengerész
1910-ben 29 tiszt és 847 fő
1913-ban 30 tiszt és 860 tengerész
Hívójele: BR 60,022

[2810] Polytechnikai Szemle, 7. évfolyam, 1903-02-15 / 5. szám
[2811] (KAISER FERENC: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói" az első világháborúban)
[2812] Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915 Éves tartalomjegyzék / Nauticus: A mi „U 12" tengeralattjáró hajónk fényes haditette (3 képpel és 3 rajzzal)



Páncélzata:
Öv (vízvonalon): 100-230 mm (9.1 in)
(Az övpáncél alá teakfa került beépítésre. A teak a **tökéletes faanyag**, mert kombinálja a tölgy keménységét, a cédrus vízállóságával és az akác korhadás-mentességével.)
Orr és tatpáncél 100 mm
Fedélzet: 36-48 mm- 54 mm (1.9 in – 2.1 in)
Rekeszfalak: 150 mm
Vezérlőtorony (parancsnoki torony: 250/120/60/40 mm (9.8 in)
Fő lövegtornyok (30.5 cm): 250/200/150/60 mm (9.8 in)
Közepes lövegtornyok (24 cm): 200/150/125/50 mm (7.9 in)
Kazamata ütegek: 120 mm (4.7 in)
Tűzvezető torony: 40/30/10mm
A hajó dupla hajóaljzattal bírt a torpedók és aknák ellen.
(A víz alatti torpedóvédelem igen gyenge. A Tegetthoff osztály vízalatti védelme a Radetzky osztály kicsit javított változata volt. A Tegetthoff osztálynál a torpedók ellen a hajó ún. torpedo bulkhead típusú páncélzatot kapott: a vízvonal és az övvért alatt a hajó külső páncélzata csupán 10 mm-es volt, majd egy levegőt tartalmazó blokk után egy kétrétegű, 25 mm-es második páncélozott válaszfalat is beépítettek. E rendszer helyes elgondolás alapján épült, de a mindössze 1,6 méter széles rendszer a gyakorlatban nem bizonyult elegendőnek, azt egy víz alatti robbanás képes volt jelentős szakaszon feltépni.
A páncélzat össz súlya 3070 t.



Fegyverzete:
4 db (2x2) 30,5 cm (12 in)/L45 Skoda löveg, két ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 150 db páncéltörő lövedék, 150 db gyújtólövedék) Ugyan ezt a típusú löveget építették be a Thegethoff osztály hajóiba is! (A Skoda cég első ekkora űrméretű lövegei.)
(A tornyok tetején lévő megfigyelő kupolák nagyon nagyok voltak és jelentősen gyengítették a páncélszerkezetet. A lőporgázok szellőztetés nem sikerült megoldani. Ezért 15 perc folyamatos lövöldözés után lehetetlen volt megmaradni a tornyokban.) (Lövegcső tömege 54.25 t, hossza 1 450 3.7 m, ebből a lövegcső hossza 13 m, lövedék súlya 450 kg, csőemelés -4° - +20°, torony forgási foka -140°-+ 140°. Lőtáv + 20°-on 22 000 m. Tűzgyorsaság 3 lövés/perc)

A főtüzérség Skoda gyártmányú, béléscsöves rendszerű lövegei 305 mm-es űrméretűek voltak. A cső hossza L/45 mm, 13,725 m; a huzagolt rész; 10.606 m. A csőben 92 db huzag volt, iránya jobbra forduló, huzag menetemelkedése 6,9 mm; a barázdák szélessége 3,5 m. A huzagolás progresszív, a véghuzagolás L/25 hosszú, a cső tömege a zárral együtt 54 300 kg. Gyorstüzelő ékzáras rendszerű volt, fémhüvelyes lőszerrel tüzelt. Tűzgyorsasága 2 lövés/min. Míg a Monarchia a legnagyobb űrméretig is képes volt lőszerhüvelyeket gyártani, az antantállamok ipara csak 15 cm űrméretig alkalmazta ezt a módszert. Nehéztüzérségünk általában az úgynevezett zsáktöltényt használta, amely nem volt olyan biztonságos, mint a hüvelytöltény. A 305 mm lőszerek adatai: Páncélgránát tömege: 450 kg, hossza=1036 mm (3,4 űrméret), legnagyobb átmérője: 311 mm, robbanótöltet tömege: 240 kg. Gyújtógránát tömege=450 kg, hossza= 1229 mm (4 Orméret) legnagyobb átmérője: 311 mm, robbanótöltet tömege= 26,7 kg. A sárgaréz töltényhüvely hossza= 1400 mm, tömege üresen 69,3 kg. teljes töltettel 209,6 kg, résztöltettel 138,6 kg, átmérője a talpnál 386 mm, a szájnál 351.1 mm. A lőpor az 1897. M csöves lőpor melynek tömege a teljes töltetnél 140 kg. mérete 25/660 mm. A résztöltet tömege 69 kg. mérete 21/700 mm. A hüvely falvastagsága 8,3 mm.[2813]

(Kaliber 30.5 cm, az ágyúcső hossza 13'75 méter, az ágyúcső súlya 52'8 tonna, a závárzat súlya 1'6 tonna, a lövedék súlya 450 kg, lőportöbblet súlya 136 kg, a lövedék kezdő sebessége 800 méter, az ikertalp (torony) súlya 450 tonna, -a Tegetthoff 3 csöves tornya 630 t- lőtávolság 18.000 méter. (máshol 20-22 000 m-es lőtáv szerepel)
A lövegtoronynak a hajóban való elhelyezése céljából a hajón egy aknaszerű, nagy méretű szerkezet van, amely a főfedélzetről egészen a hajófenékig leér. Ezen akna falazata a felső három fedélzeten, a vízfölötti részében, páncélozva van és semmiféle áttörés nincs rajta. Csak azon a részén, amely a páncélfedélzet alatt, tehát már a hajó vízszíne alatt van; a falazaton két vízmentesen elzárható ajtó van,

[2813] (Haditechnika 22. (1988)1988 / 3. szám: HADITECHNIKA-TÖRTÉNET: Az első magyar építésű csatahajó a Szent István)

Lőtábla a 30,5 cm L/45 ágyúhoz

Lőtáv	Induló-szög	Becsa-pódási szög	Sebes-ség	Energia	Röpidő	Tetőpont	Átütőerő
1	00,27	0.28	763	13 352	1.3	2	620
2	00,56	1,00	724	12 022	2,6	8,5	573
3	1,28	1,38	681	10 637	4,1	20	527
4	2,03	2,24	637	9 306	5,6	39	480
5	2,43	3,11	592	8 038	7,3	66	433
6	3,26	4,23	554	7 039	9,1	102	393
7	4,12	5,36	520	6 202	11	149	260
8	5,03	7,00	489	5 484	13	208	233
9	6,00	8,39	460	4 853	15,2	284	218
10	7,02	10,32	433	4 300	17,5	379	202
11	8,10	12,42	409	3 837	20	495	184
12	9,25	15,09	388	3 453	22,6	636	170
13	10,46	17,50	370	3 140	25,4	804	160
14	12,14	20,46	355	2 890	28,3	1 003	150
15	13,50	23,57	343	2 698	31,5	1 239	143

Legnagyobb elérhető lőtáv: 20 000 méter +20 °C-os csőemelésnél
Kezdősebesség: 800 m/s. Energia: 14 680 mt
Légsúly: 1,20 kg, hőmérséklet: +20 °C, légnyomás: 760 kg/mm, páratartalom: 50%

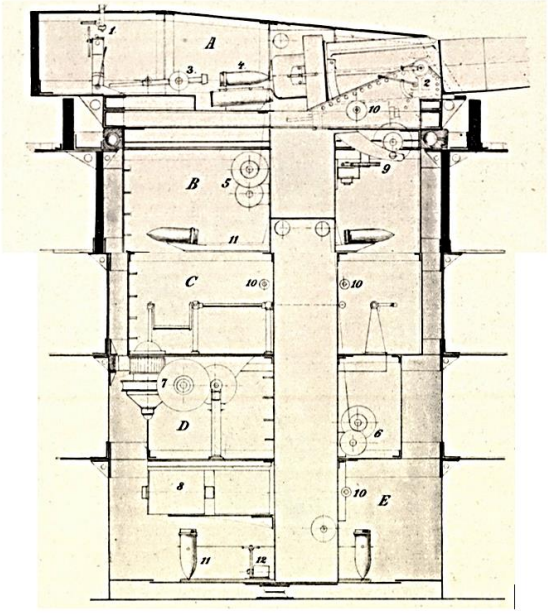
amelyen át a toronyba s az ezt körűlforgó lőszertárba juthatunk. A főfedélzeten, az akna torkolata körül, egy nagy kerek golyóágyazat van, a hajó fenekén pedig, a központban, egy tengelyágy van elhelyezve. A teljes torony a felső ágyazaton, az abban levő golyókon nyugszik és forog, tengelycsapja pedig a hajó fenekén levő tengelyágyban vezettetik. Az egész torony maga vízszintes padlózatok által (G) helyiségekre — kamarákra — van beosztva, amelyekben a löveg kezelésére szükséges gépezetek vannak elhelyezve s ahol a kezelőlegénység tartózkodik. A legfelsőbb (A) helyiségben a három (két) ágyú talpa, az irányzó és töltőkészülékek vannak. E helyet erős páncélos kupola födi, amelynek három (két) részén át az ágyúcsövek kinyúlnak. Ezen részeket rossz időjáráskor vízmentesen el lehet zárni. A páncélos kupolán ezenkívül még négy (három) sokkal kisebb áttörés van, amelyekbe a célzásra és irányításra szolgáló távcsövek végei nyúlnak ki. A célzó tengerész teljesen fedett állásban lévén, az ellenséges hajót, a célt egyenest nem láthatja. A kilőtt töltényhüvelyeket a löveghelyiség padozatába vájt lyukakon át a fedélzetre dobják. E lyukak egyike egyszersmint bejáratul is szolgál. Egy csapóajtón át hágcsón a legközelebbi, az alatta levő helyiségbe, a töltényátrakodó kamarába (B) kerülünk. A kamarát tengelye irányában 6 aknaszerű szerkezet szeli át, amelyekben a töltények emeltetnek. Ezen aknákat egy forgatható dobogó veszi körül, amelyen 60 (40) lövedék vízszintesen van elhelyezve. Az alatta levő kamarában (C) a kézi kezelésre szolgáló foganttyúk vannak. Ezek által nemcsak a tornyot forgatni, hanem a töltényeket emelni is lehet, ha a hozzátartozó motorok megrongálódtak volna. E kamarában levő kapcsolókészülékek által, amelyek egyik részét a löveghelyiségből is lehet kezelni, a motoros hajtást kézire lehet be- vagy kicsatolni.

A töltényakna falzatára erősített hágcsón a villamos motorok kamarájába (D) juthatunk. A kamara a torony gerince; a torony forgatására és a töltények emelésére szükséges villamos motorok elhelyezésére szolgál. Ezek részint az ágyúhelyiségből, részint a toronyfenéken levő szabályozó készülékek által kormányoztatnak s fontosságuk miatt a hajó vízszíne alá oly mélyre helyeztettek, ahová alig juthat el egy találó veszélyes gránát. E hatalmas torony hajtóereje a villamosság, amely a hajó villanyfejlesztő központjából, ahol erős gőzturbinák avagy Diesel-szerkezetű petróleummotorok által hajtott dinamógépek állanak, a torony fenekén elhelyezett áthidaláson át az ott levő motorgenerátorokhoz jut. Ezek által a 100 voltos feszerővel bíró áram 200 voltra feltranszformáltatik és szabályoztatik.

E szabályozás által, amely ellentállások ki- és bekapcsolásából áll, az ágyúhelyiségben levő célzó pattantyús, magasabb rangú tüzéraltiszt, a torony forgását, sebességét változtatja. A villamerő azonkívül az ágyúk irányzására (emelésére s lebocsátására) s a töltények emelésére szolgál. Kézi erővel csak az ágyúk töltése, a lövedékek- és töltények betolása történik.

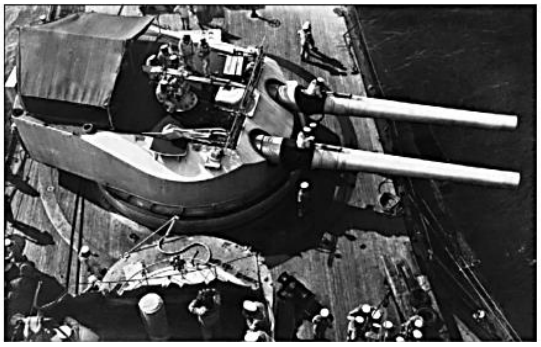
A toronyfenék (EJ egy dobogót képez, melyen egy függetlenül forgatható magas gyűrűszerkezet van, amely a lövedéktartályok felvételére szolgál. Ezek csapszögön függő kosarak, amelyekbe — mint a vázlat mutatja — a lövedékek hegyükkel lefelé el vannak helyezve. A forgógyűrűben végződnek a töltényaknák, amelyeknek elülső falazatában nyílás van, melyen át vízszintesbe a felcsapott

lövedéktartályok segítségével a lövedékek az aknában levő töltényágyazatba betolatnak.



A lőportöltényeket egy hasonló szerkezetű tartállyal teszik az ágyazatba. Egy kis villamos motor által e lövedéktartály gyűrű úgy fordíttatik, hogy a tartályok éppen az átellenükben levő aknalyuk előtt önműködően megállnak. A nikkel-acélból készült ágyúcső alakjára nézve egy rajnai boros palackhoz hasonlít, erősítő gyűrűkkel nem bírván. Hátulsó része simára és hengeralakra van legyalulva, ezzel az úgynevezett bölcsőben nyugszik, amelyben a lövésnél idestova csúszhat. Nem az ágyúcsövön, hanem ezen a bölcsőn vannak a csőcsapok, amelyekkel ez a csőcsapágyazatban nyugszik. A bölcső alsó részén a hidropneumatikus fék van, mely következőképpen van szerkesztve: Egyöntetűen a bölcsővel három hengert látunk. A középső nagyobb méretű, mint a két oldalvást fekvő henger. Az ágyúcső hátsó részét erősítő zárkarikával két duganttyúrúd van összeköttetésben, amelyek duganttyúi az oldalhengereket elzárják. A dugattyúrúd szorító szelencén hat át. Ezen szelence és a dugattyú közt glicerin van, amely a henger hátsó részébe erősített, görbített erős rézcsövön át a középső nagy hengerrel összeköttetésben álló fékszellentyűtokba hatolhat. A fékszellentyű erős acélrúgó által a szellentyűvánkosra van leszorítva, míg a tányérján finom fúrások vannak. A szellentyűtok közelében a nagy henger dugattyúja van, amelynek vezetőrúdja szintén szorító szelencében mozog. A nagy hengerben 50 légkörnyomásra sűrített levegő van, melynek feszereje folytán a dugattyút folyton a leghátulsó helyzetben tartja. Ha most az ágyút elsütjük, a visszalökés által a két fékezőrúd hátrafelé tolatik. A dugattyúk mögött álló glicerin roppant erővel a fékező szellentyűt felemeli és a középső dugattyú elébe sietve, ezt előre tolja, miáltal ez, a már sűrített levegőt tovább — körülbelül 200 légkörnyomásra — összeszorítja. Ezen összpontosított ellenállási munkálat által a visszalökés ereje — vagy egy méter hosszú visszalökési út után — végre felemésztetik. A középső hengerben levő nagyon komprimált levegő most kifeszítő erejével a dugattyút hátra tolja, amely a glicerint a szellentyűtányérban levő likacsokon átszorítja és a fékhengerek dugattyúját s a velük összeköttetésben álló lövegcsövet előre — a tüzelőhelyzetbe — tolja. A magassági irányzást minden egyes ágyúnál saját pattantyúsa végzi, az oldalt irányzást — mint már említve volt — a torony hátsó részében felállított állványról egy 2—272-szeres nagyítású tört távcső segélyével egy altiszt adja. Ez utóbbi altiszt telefon és tüzértelegráf által van folytonos összeköttetésben a tűzvezénylő központtal s ő adja tovább a központi parancsokat, amelyek a lőtávlati javításokat illetik. 0 a torony parancsnoka, s egy kézi kerék segítségével kezeli a villamos motort, mely a tornyot forgatja. Az ágyúpattantyúsok feladata csak a célzás és az elsütés. Ok a távcső-irányzék mögött fedett állásban vannak és egyik kézzel az irányzó gépezet emeltyűjét szolgálják, a másikkal pedig a villamos elsütésre szolgáló billentyűt. Az irányzó egy tört prizmás távcső 10—20-szoros nagyítással, amely a lövegbölcső csapjára van erősítve s így vele forog. A távcső objektív vége a toronykupola résén kinyúl. Egy kis kézikerékkel a távcsövet a lőtávolságnak megfelelő szögbe helyezi és ezután az emeltyű segítségével az ágyút a célra irányítja. Arra az esetre, ha a villamos motor, amely a löveg talpa alatt van elhelyezve, felmondaná a szolgálatot, kézzel hajtható tartalék-hajtómű áll

rendelkezésre, amelyet könnyen lehet be- és kikapcsolni. Az ágyúk töltése következőképpen történik: minden löveg mellett a závárzattal ellenkező oldalon egy akna van, mely csak az átrakodó kamaráig ér le, amely mellett egy másik, egészen a toronyfenékig nyúló akna van beépítve. Ezekben az aknapárokban villamos motorok által emelt töltényágyazatok mozognak, melyekkel a lövedék és a töltény szállíttatik. Az átrakodó kamarában egy forgó dobogón lövedékek feküsznek. A harc első fázisában a torony fenekéről, amíg a felső lövedékkészlet tart, csupán töltényeket emelnek. Az alulról fölkerült töltény gyorsan a másik aknában levő ágyazatra át lesz helyezve és itt nagyon gyorsan, jóformán egy pillanat alatt az ágyúhelyiségbe emeltetik. Itt megérkezvén, egy tölténykocsira tolják, amely síneken az ágyú hátsó része mögött szalad és forgattyú által mozgatható. Ha most az ágyút tölteni kell, ezt a kocsit az ágyú töltőlyuka mögé húzzák és először a lövedéket, azután a helyébe emelt töltényt a töltőkészülékkel betolják. Mialatt a závárzat bezárul, a tölténykocsit megint az akna mögé vonják, hol az újabb töltényt vehet fel. Míg ezen leírt kezelések végbemennek, azalatt az alsó töltényakna útján szakadatlanul töltényeket és szükség esetében lövedékeket emelnek; az átrakodás egy aknából a másikba alig szünetel. A töltények szállításának ez a módja azzal az előnnyel bír, hogy az ágyúk tényleg percenkint 1—2 lövést képesek tenni. Ez a harc bevezetésénél nagyon fontos, mert a gyorsan egymást követő lövések által a nagy lőtávolságokra (8000—11.000 m) a valódi lőtávlatot hamar be lehet lőni, azaz megállapítani. És tényleg, az első percben az ágyú három lövésre is képes, ha feltesszük, hogy egy töltény már az ágyúban van, a második a tölténykocsin és végre a harmadik az aknában, a felvont töltényágyazatban nyugszik. A felső akna motorja az ágyúhelyiségből, az alsóé pedig egy kézikerék által a torony fenekén indíttatik. Mint minden villamos motor, úgy ezek is kapcsolókészülékek által kézi hajtásra kapcsolhatók át, de van ezenkívül egy tartalék-töltényemelő, melyet szintén villamosság hajt és amely a töltényeket a toronyfenékről egyenesen az ágyúkhoz felvonja. Az ágyúk mögött, két foknyi szög alatt, a töltőkészülékek állanak. Ezen készülék egy hosszabb csőbe elhelyezett fogasrúd, amelybe egy forgattyú által hajtott fogaskerék belefog és így mozgathatja. A töltőrúd végén van egy hosszabb tagos lánc, melynek réseibe a fogaskerék fogai lépnek és a láncot előre tolják. A lánc fogai a vezetőcsövön átmenve, egybekapcsolódnak és egy rúddá dermednek. Ha a töltőkészülék hajtóforgattyúját az ellenkező irányba forgatják, a lánctagok szétkapcsolódnak és hajlékonnyá válva, a kupolafalazat hosszában elfektetett tokcsőbe kerülnek. Az ágyútorony alkatrészei részletesebb leírásába helyszűke miatt és azon okból sem bocsátkozhatunk, mert ezek legnagyobb részét szabadalom védi s e cikk célját, az olvasónak egy ily modern ágyútorony berendezéséről némi képet adni, így is elértnek véljük.[2814]


[2815]

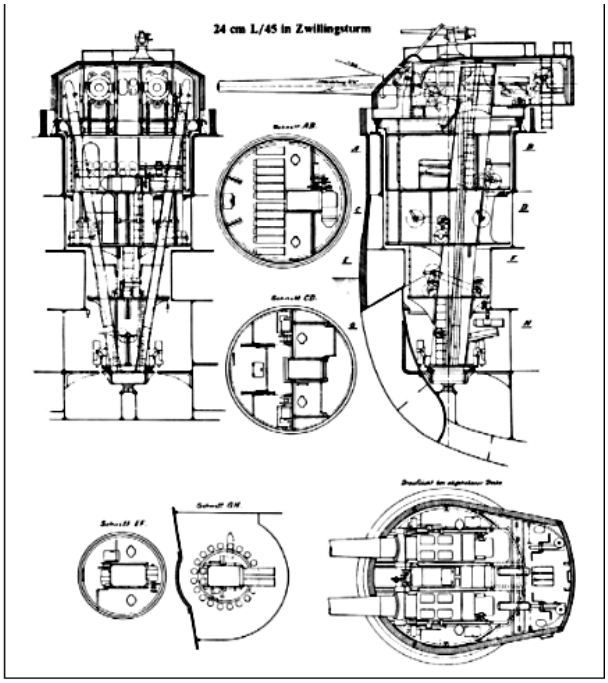
8 db (4x2) 24 cm (9.4 in)/L45 Skoda löveg négy ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 160 db páncéltörő lövedék, 640 db gyújtólövedék) Lőtáv +20 fokos csőemelésnél 20 000 m.

Lövegtípusok adatai 1904 után	24 cm/45 Radetzky osztály
tényleges furatátmérő	240 mm
fegyver súlya	27 700 kg
a fegyver hossza	10 800 mm
tűzgyorsaság	2/perc

[2814] A Tenger 4. évfolyam 1914, Éves tartalomjegyzék, Beck Zoltán: A nagy csatahajók ágyútornyának szerkezete
[2815] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

lőszertípus	külön, hajtóanyag egyetlen sárgaréz patronban
lövedék típusa és súlya	APC 215 kg HE (SAP) 215 kg
lövedék hossza	APC 820 mm HE 997 mm
robbanótöltet	APC 2,4 kg HE 17,4 kg
hajtóanyag töltet	70 kg
A patron (hüvely) üres súlya	32,96 kg
torkolati sebesség	800 mps
lőtáv	12 fok 1 perc csőemelésnél 12 000 m max. csőemelés 20 fok
páncéláthatolás KC oldalpáncélnál	5 000 m – 193 mm 10 000 m – 107 mm

[2816]

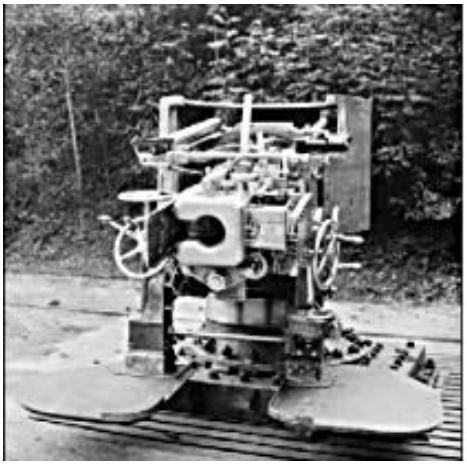


19 24 cm/45 gun turret. Note the so called Gepanzerte Minenboden, the torpedo bulkhead which is the 54 mm thick inner plating of the double side

[2817]

20 db 10 cm (3.9 in)/L50 Skoda gyorstüzelő löveg a kazamatákban (lőszer kiszabat: 6000 robbanógránát) (Löveg súlya 13.75 kg. Csőemelés -4° - + 18°. Tűzgyorsaság 8-10 lövés/perc. Lőtáv + 14°-on 11 000 m.) A nem kazamatában elhelyezett löveg 15.2 km-re hordott + 45°-nál.

[2816] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
[2817] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021



A Radetzky 10 cm/50-es lövege partra téve[2818]

6 db 7 cm (2.8 in) /L45 Skoda gyorstüzelő löveg – légvédelmi löveg- (Súlya 520 kg, hossza 3.5 m. Lövedék súlya 4.5 kg. Csőemelés – 6 °- + 90°, tűzgyorsaság 10-15 lövés/perc. Lőtáv 20°-nál 5 000 m.)
2 db 7 cm (2.8 in)/L18 Skoda csónaklöveg (tévesen 6.6 cm-es lövegnek írják sok helyen)
1 db 4,7 cm (1.9 in)-es Skoda gyorstüzelő löveg a gőzbárkához
1-4 db 4,7 cm-es Skoda gyorstüzelő löveg (Súlya 594 kg, teljes hossza 2.85 m, cső hossza 2.35 m, 4 kg, tűzgyorsaság 25 lövés/perc, lőtáv 3 000 m)
4 db 3.7 cm L/44 légvédelmi löveg
2 db 8 mm-es golyószóró
3 db 45 cm (18 in)-es víz alatti torpedócső (1 a taton, 2 pedig oldalt)
(lőszer kiszabat:10 db torpedó, 20 db C/08-as akna)
1 db hidroplán (1913-ban) Donnet-Léveque hidroplán repülőcsónak[2819]
(A hadihajó egyoldalú max oldalsortűzének súlya 2660 kg)
Egyéb felszerelése:
2 db. gőzbárka, 2 db. I. osztályú nagybárka, 1 db. I. osztályú mentőkutter, 3 db. I. osztályú kutter,
1 db. I. osztályú gigg, 1 db. III. osztályú gigg, 2 db. Jolly-boot, 2 db. jolle, 2 db. kiscsónak
3 db. 6500 kg-os Tyszak típusú horgony, 1 db. 2500 kg-os Tyszak típusú viharhorgony
A jobboldali csónakdaru a tat-, míg a baloldali az orr felé rögzítve.

Osztrák-Magyar felfegyverzett gőzbárka és egy evezős csónak

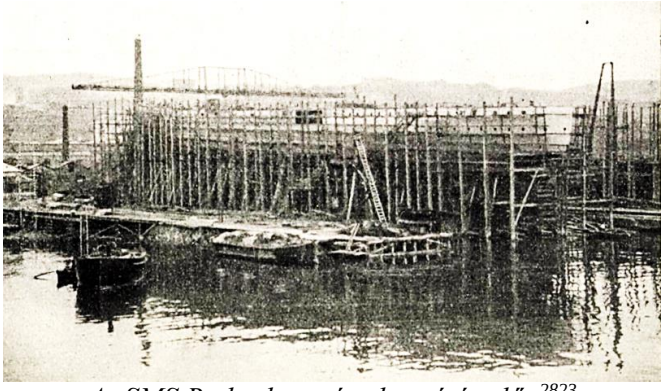
1907.
A hajó építését 1907.11.26-án kezdték meg a Stabilimento Technico Triestino (San Marco) hajógyárban, Triesztben. A hajó nevét 1908.03.30-án hagyta jóvá I. Ferenc József császár és király.
A Radetzky csatahajó építésénél már voltak kisebb-nagyobb bonyodalmak. A hajógyár elsősorban az első hajó építésére koncentrált, és ennek vízrebocsátása után csoportosították át erőik javát a második hajóhoz. Ekkor azonban anyaghiány lépett fel az építésénél, főleg azért, mert a magyarországi gyárak jó része nem tudta időben teljesíteni a megrendeléseket, és vagy késedelmesen szállítottak, vagy sehogy

[2818] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
[2819] Krámeli Mihály Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Budapest, 2018

sem. Ugyanis míg az első csatahajó építésénél csak 14 százalékban képviseltették magukat a magyarországi üzemek, a másodiknál már 35 százalékban, ami úgy tűnik, túl nagy kihívást jelentett a fejletlen magyar ipar számára. A második csatahajó vízrebocsátására így csak 16 hónapnyi építési idő után került sor, 1909 július harmadikán.[2820]

1909.
1909.07.02-án Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok felkereste a vízrebocsátásra váró hajót.[2821]

1909.07.03-án bocsátották vízre. A hajó keresztanyja Sophie von Hohenberg hercegnő, Ferenc Ferdinánd trónörökös felesége. A vízrebocsátásnál a trónörökös is jelen volt. A hajó ára 38 000 000 korona volt.[2822]



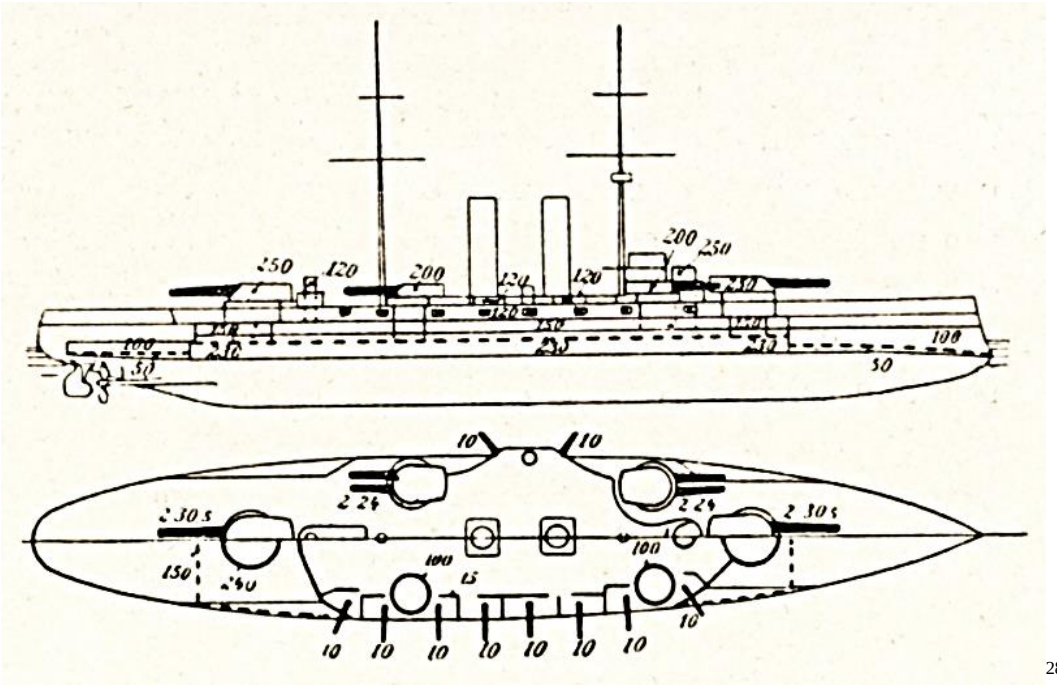
Az SMS Radetzky a vízrebocsátás előtt[2823]

1910.
1910.12.08-án áthajózott Triesztből Pólába. (Eredetileg december 2-án kellett volna kifutnia.)
1910.12.30-31-én futópróbákat tartott a Trieszti-öbölben.[2824]

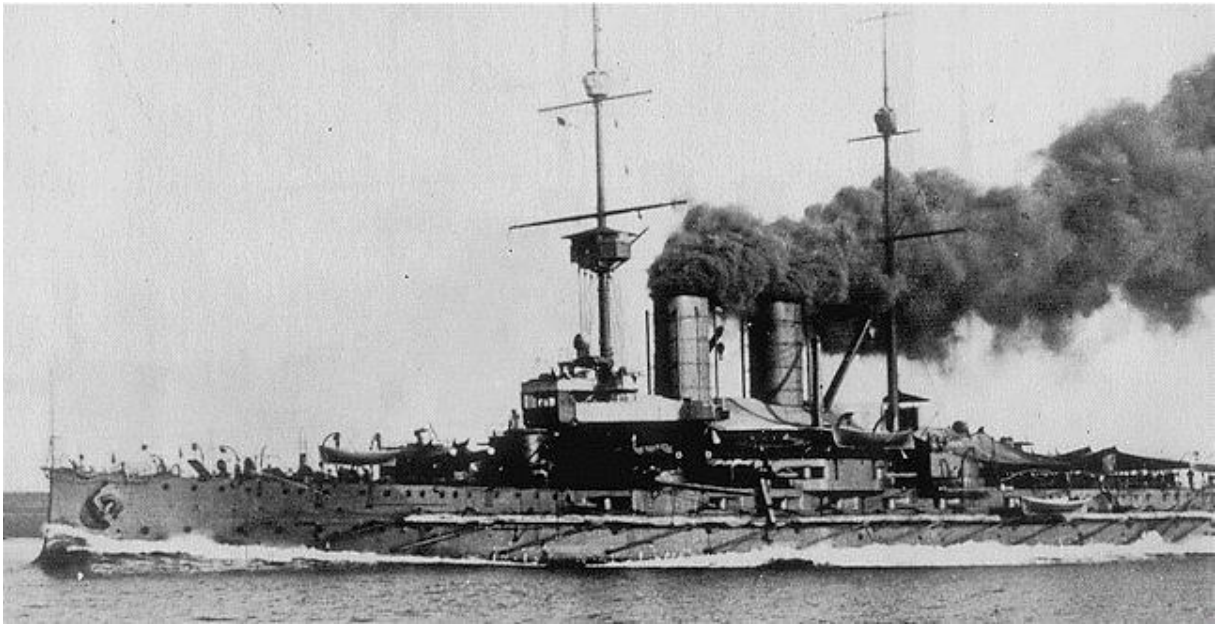
1911.
1911.01.15-én állt hadrendbe.

Az olaszok részben a Radetzky osztály jelentette kihívásra válaszként kezdték el építeni a Dante Alighieri dreadnought hajóosztályt.

[2820] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[2821] (Az Újság, 1909. július/1 (7. évfolyam, 154-166. szám) 1909-07-02 / 155. szám)
[2822] (Az Újság, 1909. július/1 (7. évfolyam, 154-166. szám) 1909-07-04 / 157. szám)
[2823] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 46. kötet (Budapest,1909)
[2824] (Pesti Hírlap, 1911. január (33. évfolyam, 1-26. szám) 1911-01-04 / 3. szám)

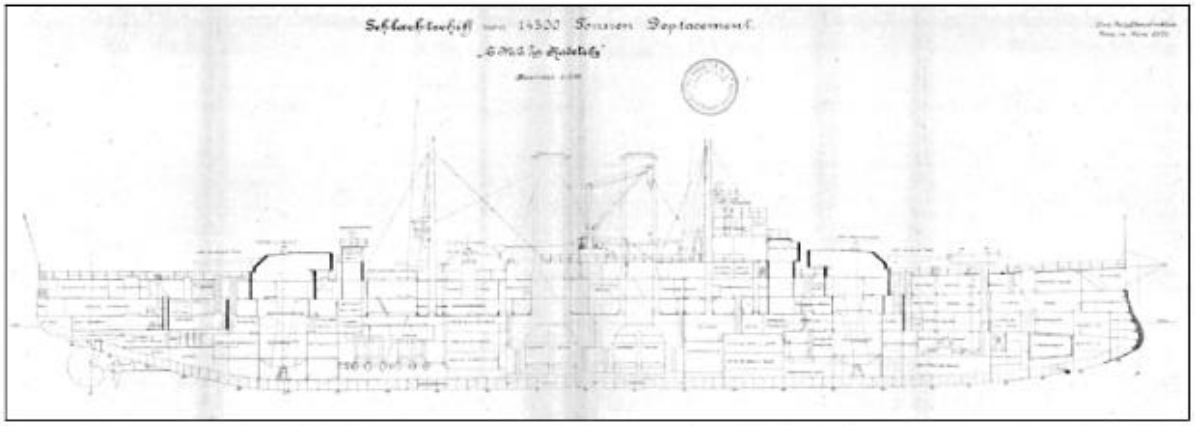


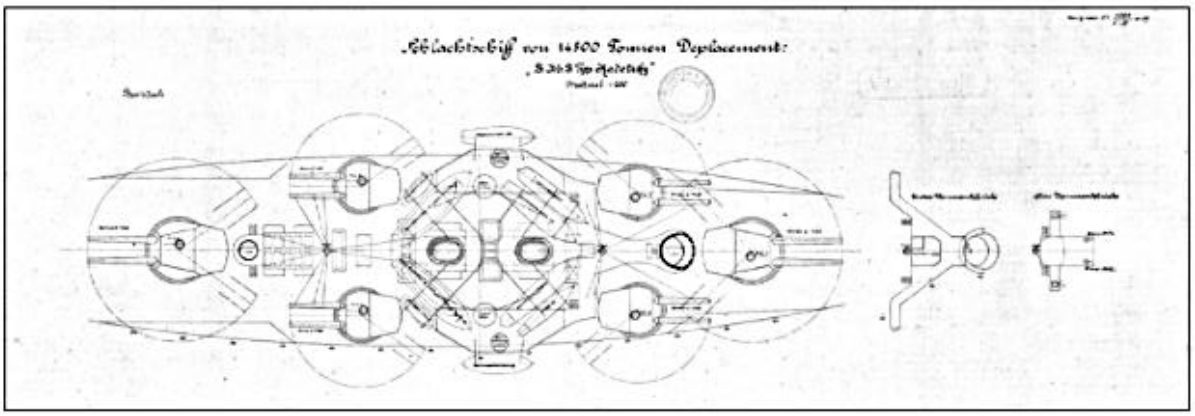
[2825]

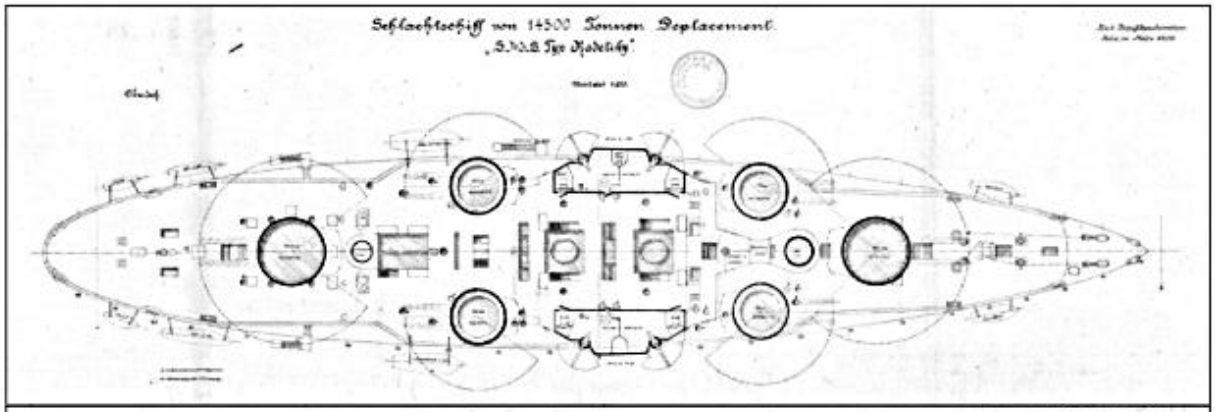


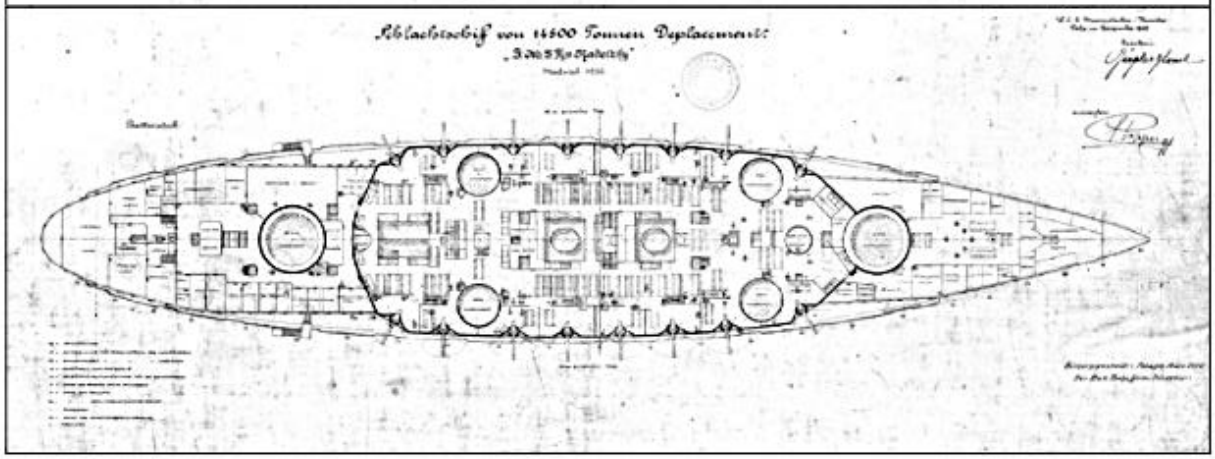
Radetzky 1910-ben

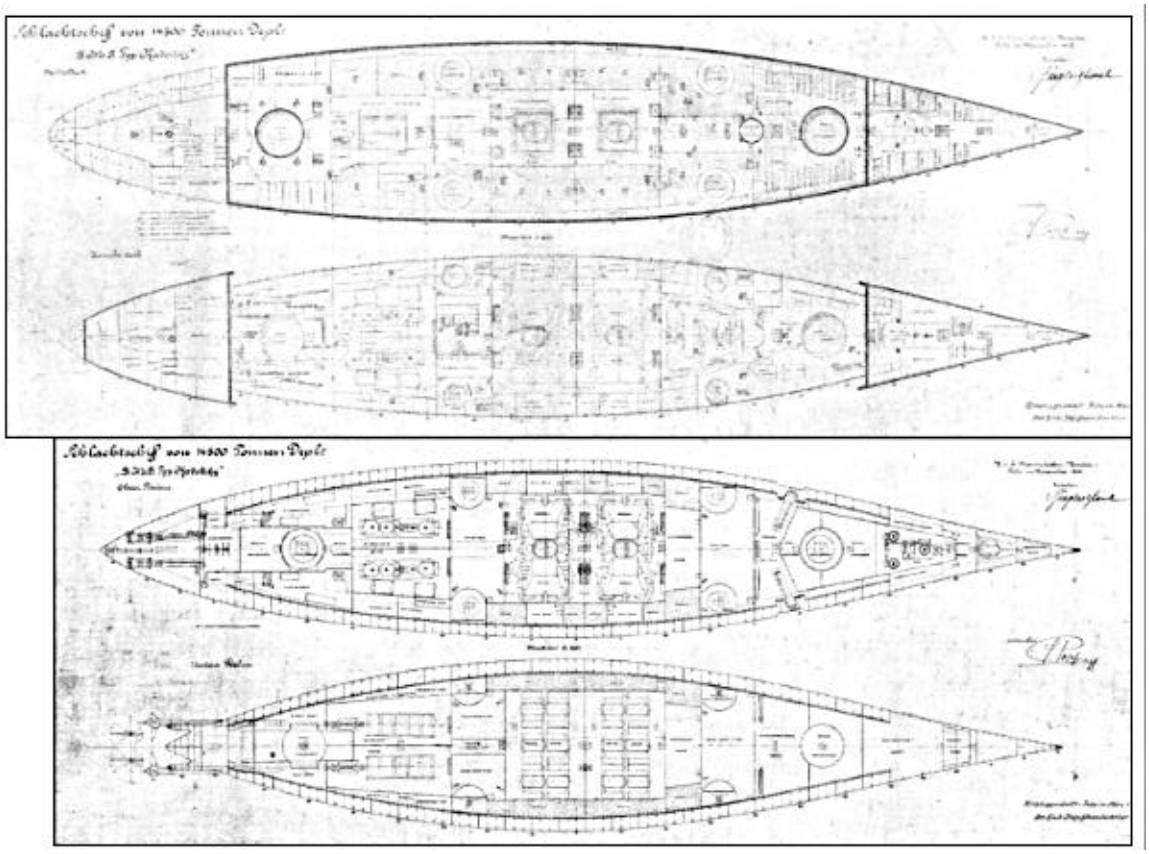
[2825] (Tenger című folyóirat 1915. év.)

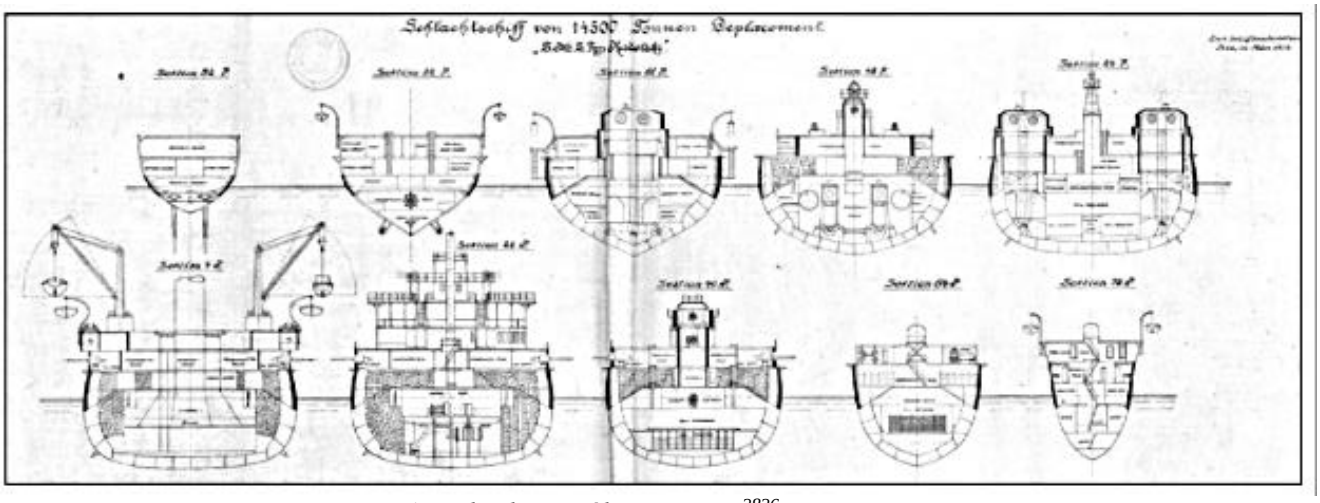

Schlachtschiff von 14500 Tonnen Deplacement.


Schlachtschiff von 14500 Tonnen Deplacement:


Schlachtschiff von 14500 Tonnen Deplacement.


Schlachtschiff von 14500 Tonnen Deplacement:





A Radetzky osztály tervrajzai[2826]

Görögországi körutazás:

1911.02.28-án kifutott az Adriai-tengeri Kotori öbölbeli Teodó (Tivat) kikötőjéből. (Ma Montenegró része)

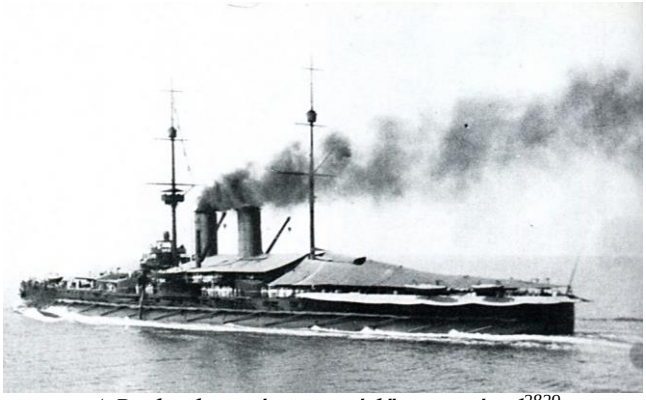
1911.03.03-06 között a görögországi Jón szigetekhez tartozó Kefelonia szigeten lévő Argostoli kikötőben tartózkodott.

1911.03.08-16 között a görögországi Pafaszitikósz öbölben lévő Volosz kikötőben volt a Pílio hegy lábánál.

[2826] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

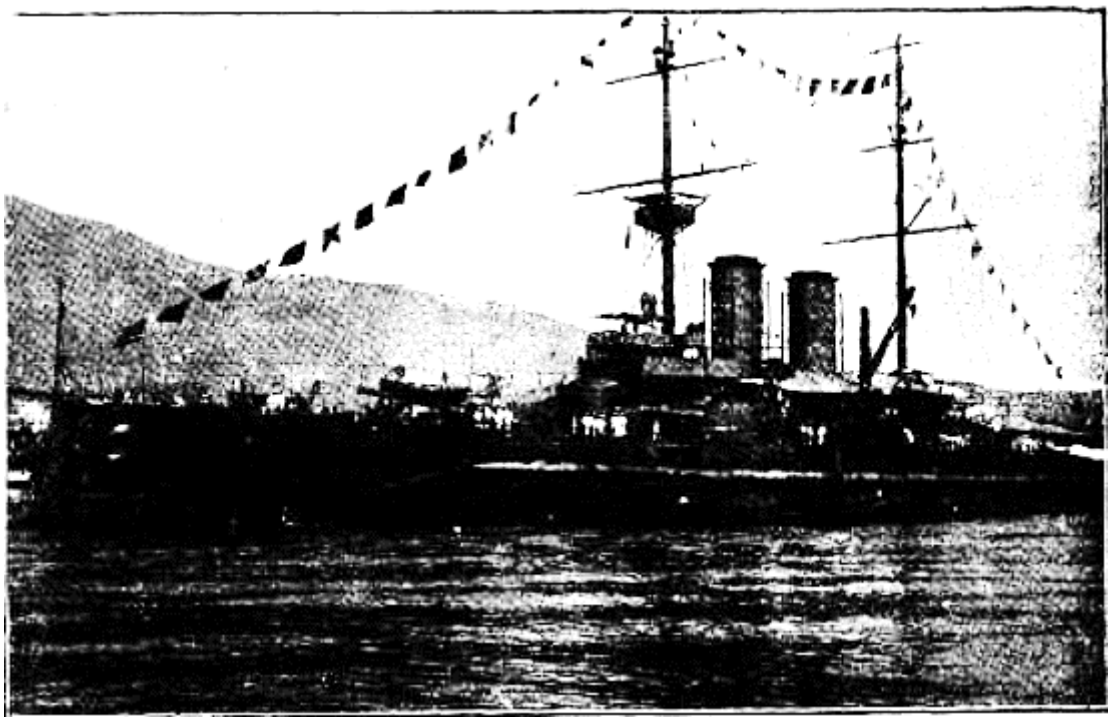
1911.03.16-27 között Thesszaloniki kikötőjében volt.
A hajókötelék: a Ferencz Ferdinánd, Radetzky, Ferdinánd Miksa, Réka, Velebit és Mária Terézia hadihajók.[2827]
1911.03.28-31 között a görögországi Cavalla (Kavala) kikötőjében állomásozott. Ez a Kelet-Macedónia-i régió központi kikötője, a Kavala öbölben, Thesszalonikitől 160 km (99 tmf)-re nyugatra.
1911.04.01-19 között a Kis-Ázsia-i Szmirna kikötőjében volt. 16 km-re nyugatre.
1911.04.22-24 között görögországi Zákinthosz (Zante) vizein volt a Jón-tengeren a Peloponnészosz-félszigettől 16 km-re nyugatra.
1911.04.24-26 között a görögországi Korfu szigeténél volt.
1911.04.26-1911.06.04 között Teodó (Tivat) kikötőjében állomásozott a mai Montenegró partjai előtt.
1911.06.04-én befutott az isztriai Pola (Pula) kikötőjébe. (Ma Horvátország.)

Angol király koronázása:
1911.06.05-én kifutott Pola kikötőjéből (Van ahol az áll, hogy 12-én futott ki és 17-én ért Algírba. A kifutás napja 5-én hétfőn volt.), hogy részt vegyen V. György angol király koronázása alkalmából rendezendő flottafelvonuláson, illetve tisztikarának egy része jelen legyen a koronázási ünnepségen. A hajó 10 órakkor szedte fel horgonyait. Eredetileg testvérhajója az Erzherczog Franz Ferdinand volt kijelölve az útra, de ezt az utolsó pillanatban megakadályozta Ferenc Ferdinánd trónörökös. Így a Radetzkynek nagy hírtelenjében kellett útra kelnie.
1911.06.09-12-én Algier (Algír)-ban volt. (Algéria 1830-1962 között francia gyarmat volt.)
Még Gibraltár előtt a spanyol vizeken tengeri viharba kerültünk, amely hajónkat úgy dobálta, mint a szél a pelyhet. Nagyon sokan tengeri betegséget kaptak. A hajó ágyútornya az elülső fedélzeten, a parancsnoki híd és a hajó első kéménye, melyeket a feltörő hullám csapdosott, a tenger sós vizétől egészen fehér lett. Gyönyörű, fenséges látvány volt a sötét, felleges égből a villám cikázása. Néha-néha meg-megborzadtunk látványától. A villám megvilágította az egész partot, ahol hajónkkal haladtunk. Óriási sziklák meredtek ég felé, egyiken-másikon régi várkastélyok voltak építve.
1911.06.19-28 között az angliai Portsmouth (Spithead)-ban volt. *A bemenetel alatt hajónk 21 ágyúlövést adott le tiszteletből. Az angolok 7 lövést adtak tiszteletünkre. A hajónkon levő zenekar az egész bemeneti idő alatt a lövések után az angol hymnuszt játszotta, az angol zenekarok pedig az osztrák hymnuszt.* A hajó parancsnoka és 6 törzstiszt Londonba utazott, hogy Karl Franz Josef főherceggel közösen a koronázáson képviselje I. Ferenc József császár és királyt. A koronázás ideje alatt minden hajó 21 díszlövést adott le egyszerre.[2828]



A Radetzky nyári napvédő ponyvával[2829]

[2827] (Az Újság, 1911. március (9. évfolyam, 64-76. szám) 1911-03-18 / 66. szám)
[2828] (Magyarország, 1911. június (18. évfolyam, 128-153. szám)1911-06-08 / 134. szám)
[2829] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

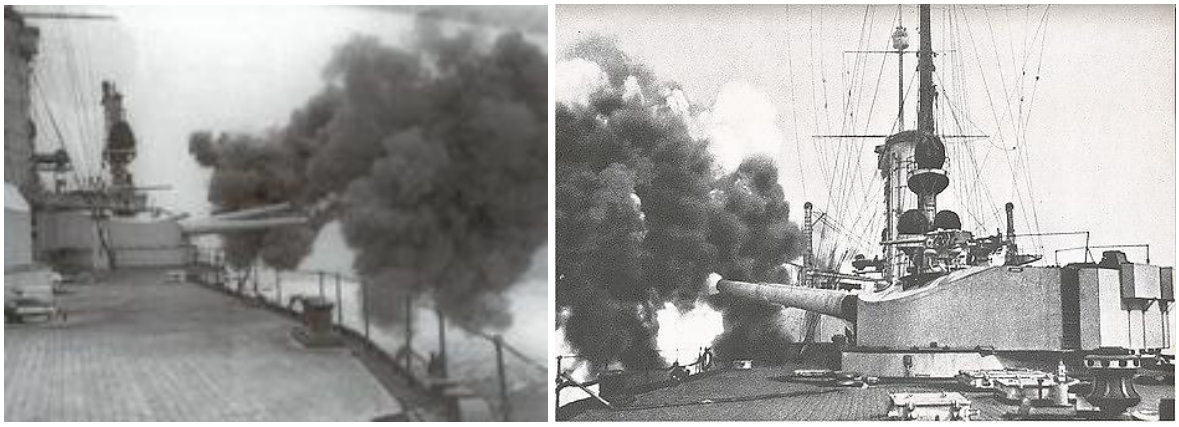


Radetzky lobogódíszben

1911.06.24-én Spitheadnál nagy flottaparádé volt. Ezen 165 hajó vett részt, közöttük 18 külföldi egység. Az osztrák kolónia tagjai a Radetzkyre látogattak. A hajó 21 ágyúlövéssel köszöntötte, míg a legénység hangos hurrá kiáltásokkal a Victoria and Albert királyi jachtot. Ezt követően a brit jacht fedélzetén volt fogadás. Az angol király németül beszélgetett a hajó parancsnokával. A fogadáson Karl főherceg is jelen volt. 19.15-kor bevonták a nagy lobogódíszt. 20.45-23.00 között a hajón bekapcsolták a díszkivilágítást. Izzólámpákat helyeztek el még a vízvonal mentén is, a parancsnoki híd felett pedig a hajó nevét állították össze az égőkből.
1911.06.28-án a brit flotta elhagyta Spitheadot. 14.30-kor a Radetzky is kifutott. Az ünnepség alatt az időjárás végig rossz volt. A hajó, a szokatlan olívazöld festése miatt nagyobbnak tűnt.
1911.06.29-én futott be az angliai Plymouthba, majd 20.00-kor Devonportba. Itt a britek megcsodálták, hogy milyen jól kormányozható a hajó.
1911.07.02-án hagyta el az angliai Devenport.
1911.07.12-én futott be Polába.
1911.08.12-én egyik matróza – Hogl Tivadar- Polában, a horgony leeresztése közben, saját hibájából szörnyethalt.[2830]

A Radetzky V. György angol király koronázásakor

[2830] (Népszava, 1911. augusztus (39. évfolyam, 181–206. sz.) 1911-08-13 / 192. szám)



A Radetzky 24 cm-es egyik tornya tüzel, illetve egy Radetzky osztályú hajó fő lövege tüzel

1911.08.23-án Pólából Fiúmébe hajózott az Erzherzog Franz Ferdinand – fedélzetén Ferenc Ferdinánd trónörökössel, a Radetzky, Babenberg, Erzherzog Friedrich Karl, Kaiser Karl VI és Admiral Spaun, továbbá két óceánjáró és hat kis torpedó. A Lacroma nevű hadiyachton gróf Montecuccoli tengernagy tartózkodik. Útközben éjjeli hadgyakorlatot tartottak. A hadiflotta a Mária Terézia-móló előtti kikötőn kívül vetett horgonyt.[2831]
1911.08.25-én hadgyakorlat volt.

A támadó fél parancsnoka Anton Haus, viceadmirális. Flottája: „Erzherzog Franz Ferdinand“, „Radetzky“, „Babenberg“, „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“ páncélos csatahajók, 2 torpedóromboló és négy torpedónaszád.
A védő sereg áll a következő csapatokból: Öt batailíon baka. öt hegyi brigád, két hegyi üteg, egy eskadron vadász, öt partvédő üteg, megfelelő egészségügyi, távírda- és vasútcsapat, valamint két csatahajó, hat torpedóromboló, kilenc naszád, négy tengeralattjáró, egy aknarakó, egy torpedó anyahajó. Dalmácia ismét szorosan zárt terület lett, oda gyanús ember, értve alatta holmi politikust, hírlapírót, olasz kémet, be nem teheti a lábát. Igen félnek, hogy isitét kiderül valami. De félnek a fő- fő katonák is, nehogy a négy év előtti jelenetek ismétlődjenek meg.
A hadgyakorlatok lefolyásáról a következő félhivatalos jellegű tudósítás számol be:
Pola, aug. 25. A Haus tengernagy parancsnoksága alatt álló kék fél a hajóraj legnagyobb részéből és egy partraszállási célokra összeállított és felszerelt csapatkülönítményből állott, melyet 4 szállítógőzösön hoztak. Az egyik hajóraj két nehéz osztályra oszlott, összesen hat csatahajóval és egy cirkálóflottillával. A csapatkülönítmény az otocani gyalogezred 4. zászlóaljából, az 5. számú ulánusezred egy negyed századából és egy hegyi ágyúütegből volt összetéve és gróf Sallis dandárparancsnok vezetése alatt állott. A kék fél feladata volt, hogy csapat- különítményeit Észak-Dalmáciában partra szállítsa, hogy ezek déli irányba nyomuljanak elő, hogy azután egy Felső-Horvátországból Dalmáciába előnyomuló feltételezett kék csapattal együttműködhessen. Ennek megfelelően Haus altengernagy azt határozta el, hogy a délután 1 órakor elinduló hajóraj általában az északdalmáciai szigetek között haladjon és a ljubaci kikötőben kössön ki. A szállító flotilla kisérését nem lényegtelenül megnehezítette az a körülmény, hogy a „Jókai“ csapatszállító Adria-gőzös óránkint csak 8 tengeri mértföldet futhatott meg, holott 10 tengeri mértföldre számítottak. Hogy a Jókai visszamaradását megakadályozza, arra határozta magát a hajóhadosztályi parancsnok, hogy a szállítóhajót egy csatahajóval vontassa, ami egynémely nehézség leküzdése után sikerült is. Ezt a nehézséget a vörös fél ki akarta használni, hogy a Jóai hajót a többi szállítóhajótól elvágja, ami azonban nem sikerült. A vörös cirkálóflottilla ugyanis 23-án reggel lovag Chmelarz ellentengernagy parancsnoksága alatt összegyűlt, nevezetesen három cirkáló, négy tenger alatt járó naszád és nagyobb számú torpedójármű, — azzal a feladattal, hojjy a 8. hegyi dandárral együtt megakadályozza Észak-Dalmáciában az ellenség partraszállását. E feladat végrehajtásában • vörös cirkálóflottilla 22-én délután a Quarnerolóba érkezett, hogy ott a „Jókay“-gőzöst elvágja. A vörös cirkálóflottilla visszaverése által valamint egyéb intézkedések következtében a kék hadosztály I már este 8 órakor a ljubaci kikötőbe érkezett, melyet az előreküldött flottilla már előzőleg megvizsgált, vajon

[2831] (Pesti Hírlap, 1911. augusztus (33. évfolyam, 195-206. szám) 1911-08-24 / 200. szám)

ellenséges aknáktól mentes-e, amivel kapcsolatban a Ricka torpedó két vörös tenger alatt járó naszád támadását visszaverte. A ljubaci kikötőben azután a hajóhadosztály és a szállítási flotta este 8 óra 15 perckor horgonyt vetett. A Babenberg és Spaun hajókat a nonai kikötőbe küldték azzal a feladattal, hogy ott színleges partraszállást hajtsanak végre. A Radetzky mint hátfedezet a kikötő északkeleti bejárójánál maradt. A kék különítmény kikötése most minden ellenséges behatás híján igen gyorsan és szabatosan ment végbe. Az első gyalogsági csapatok este 9 órakor ért északdalmáciai földre és 11 órakor az egész gyalogság partra volt szállítva. A lovak kiszállítása a hajnali órákig tartott. Mig ugyanis a lovakat Fiúmében darukra megerősített faboxokon közvetlenül a móló mellett álló hajóra vitték, most a szállítóhajókból széles Chalen-csónakokban történt, melyeket a hadihajók gőzbárkái vontattak a parthoz. A csillagos, de holdtól nem világított éjszakán ily módon a lovak kiszállítása nehezebb volt a hajórakásnál és ezért a kék csapatok parancsnokának felelősségteljes, de bátor elhatározása, mellyel időnyerés céljából a lovakat is még az éj folyamán szállította partra, hogy reggel rögtön teljes erővel előnyomulhasson, annál inkább helyeselhető, mert ily módon a partraszállítási akcióban fennálló gyengeségi mozzanatot a lehetőség szerinti rövid időre redukálta. Máskülönben a csapatok 24-én a délelőtti órák előtt nem kezdhették volna meg az előnyomulást. A vörös fél feladata volt, hogy a kémhír szerint Észak-Dalmáciába várható ellenséges partraszállást elhárítsa és ezáltal vörös haderőnek Észak-Dalmáciából Felső- Horvátországba irányuló feltételezett előnyomulását biztosítsa. E célból augusztus 23-án délelőtt egy csapatkülönítmény (2 zászlóalj a 22. gyalogezredből, 1 zászlóalj a 23. sz. honvédgyalogezredből, 1 század lovasított dalmát vadász és 1 hegyi üteg) Benkovac körül összegyűlt és Badics vezérőrnagy parancsnok Benkovácba vezette.

A 23-ik landwehr-ezred egy zászlóalja a Nonától Llubacig terjedő partvidéket őrizte. A vöröspárt parancsnoka a kék csapatok irányát ismerte, a kék csapatok partraszállásának szűkebb teret azonban 21-ikének reggelén még nem tudta. Annál kevésbé, mert Nona vidékén a kék hajóraj akcióját a vörös párt eleinte tényleges partraszállási műveletnek tartotta. Babich vezérőrnagy ennélfogva kezdetben csak fokozatos előnyomulásra szánta el magát és ennek folyamán 24-én reggel 6 óra tájban csapatai zömével Polesnik vidékére érkezett. A Nona melletti partvidéken előre küldött vörös zászlóalj azt az utasítást kapta, hogy az ellenséges partraszállástól függetlenül Nónától Pobica irányában együtt működjék a vörös csapatok derekával. A partraszállás befejeztével a kék hadosztály a Ljubaci öböl déli részében biztos készenlét pozíciót foglalt el és a hajnal beálltával fokozatosan az azonnal megkezdett kémszolgálat eredményeit megvárva déli irányban Brigs felé nyomult előre, hol hosszabb pihenő volt. E pihenő állásban állapították meg az ellenséges csapatok közeledését A délelőtti órákban küzdelemre került a sor, amelyben csakhamar mindkét fél valamennyi csapatai résztvettek. Az ütközet eldöntését mindkét részről a nyugati szárnyon próbálták meg. Mielőtt azonban ez megtörténhetett volna, gróf Salis ezredes, a kék párt parancsnoka, a hadgyakorlat vezetőségétől megkapta a hadosztályparancsnokság azon értesítését, hogy a sereg derekának tervbevett offenzívája megszakadt és álljon készen, hogy 25-én újra visszainduljon Fiumébe. A kék párt erre beszüntette az offenzívat és az új helyzetnek megfelelő pozíciót foglalt el. Ezzel szemben a vörös csapatok is egyelőre várakozó magatartást foglaltak el, annál is inkább, mert a hosszas út az uralkodó tropikus hőség és a vízhiány következtében támadó akciót nem igen fejthetett ki. Ferenc Ferdinánd főherceg a szállító hajórajnak a ljubaci öbölbe való befutása után este 1410 órakor, az első partraszállított csapatokkal, partra szállott és itt fogadta gróf Salis parancsnoknak, a kék csapatok főparancsnokának jelentéseit, majd megfigyelte a kék csapatok partraszállításának minden fázisát. Éjjel 1 órakor tért vissza a főherceg a hajóraj zászlóshajójára, de már reggel 4 órakor partraszállott és nyomon követte az előrenyomuló kék csapatokat. Ljubacból Brigbe lovagolt, majd hosszabb pihenés után a Bracsevacs környékbeli magaslatokra, honnan a két félnek az ütközetbe való készülődését figyelte meg. Délután 1 órakor a főherceg visszatért Brigbe, honnan automobilon Zárán át Nonáig ment, hol a reáváró torpedónaszádra szállt, amelyen a ljubaci kikötőbe hajózott, hol időközben nagyfokú hullámzás állott be. Délután 3 órakor visszatért a zászlóshajóra, ahol fogadta Hauss ellentengernagynak a ljubaci öbölben lefolyt tengerészeti gyakorlatról szóló jelentését. Mig 24-én délelőtt a szárazföldön az eddig I vázolt ütközetek folytak le, — a tengeren a vörös flotta időközben megállapította, hogy a kék csapatok Ljubác kikötőjében partraszállanak és most minden erejével azon volt, hogy a nevezett kikötőbe vezető két utat megszállja. 24-én délután, a rá következő éjjel és 25-én délelőtt a vörös párt hajói szakadatlanul kísérletet tettek arra, hogy Ljubác kikötőjébe benyomulhassanak. A kék flotta ezzel szemben a kikötő két bejáróját hatalmas hajóhadosztályokkal elzárta, amelyek sikerrel verték vissza a vörös flotta támadásait. A szárazföldön időközben a vörös-párt, melynek dereka különböző csapateltávolítások következtében csak tizenegy századból és egy hegyi

ütegből állott, szükségét látta, hogy az egy zászlóaljjal erősebb kék-csapatok elől visszavonuljon. A visszavonuló csapatok Polesnikig értek és az éjjelt is itt töltötték. A kék-csapatokat részben a vízhiány és a fáradtság, részben pedig a hadgyakorlatok vezetőségétől vett értesítések következtében pedig az operációs helyzetben beállott változások arra bírták, hogy az ellenséget na üldözzék, hanem az éjjelt a csatatéren töltsék. A két párt kora reggel támadást intézett a vörös őrsök ellen, azzal a szándékkal, hogy ezzel megkönnyítse a visszavonulást. A csapatok ezután egyes részekben értek vissza Ljubácba. A kék csapatok lovainak nagy részét már a kora reggeli órákban a kikötőbe küldötték és hajóra rakták. A kék csapatok zöme fél 10 órakor kezdte meg a hajóraszállást, mely déli 12 órakor be volt fejezve. A főherceg már korán reggel paratraszállott, hol megfigyelte a két csapatok visszavonulását, majd a kikötőbe lovagolt és zuhogó esőben végignézte a csapatok hajóraszállását. Lefuvás után ő fensége hadgyakorlati napiparancsot adott ki, melyben elismerő szavakkal nyilatkozik a csapatok munkájáról és elbúcsúzott Frigyes főhercegtől, a vezérkari főnöktől, a tengerészeti parancsnoktól, valamint a tábornoki kar többi tagjaitól. Ezután motorcsónakon a Dalmát hadihajóra ment, hol a hadgyakorlatokra egybegyűlt önkéntes automobil-hadtest jelentését fogadta és élismerését fejezte ki. A Dalmátról a fenség visszatért a hajóraj zászlóhajójára, amely a Lakroma hajó kíséretében déli 12 órakor visszatért Póla felé. A hadgyakorlatok után Ferenc Ferdinánd főherceg a következő parancsot adta ki: A befejezett partraszállási hadgyakorlat rendkívüli megelégedésemre szolgált, ő felsége haditengerészete, mint minden alkalommal, úgy most is bebizonyította, hogy a haditengerészeti ügyesség legmagasabb fokán áll és a szárazföldi operációkban is kiválóan közreműködik. Amidőn ezért kiváló megelégedésemnek adok kifejezést, hogy 5 felségének, a legfőbb hadúrnak, a . partraszállási hadgyakorlatoknál egyesitett csapatok kiváló állapotáról és képességeiről tehetek jelentést, a parancsnokoknak, tiszteknek és a legénységnek teljes dicséretet és meleg köszönetét mondok. E parancs azonnal közzéteendő és a legénységnek anyanyelvén tolmácsolandó. Ferenc Ferdinánd főherceg lovassági tábornok és tengernagy. [2832]

1911.11.07-én nyújtotta legénysége a legjobb szenelési teljesítményt. Ekkor egy óra alatt 480 t szenet rakodtak be. A hajó ezen időben kapott pörgettyűs tájoló berendezést.

1912.

<u>Második görögországi körút:</u>

1912.03.12-én Triesztben, a Tegetthoff csatahajó vízrebocsátásánál volt jelen. Ez alkalommal a fedélzetén fogadás volt.

1912.03.26-án kifutott Polából és csatlakozott az I. csatahajó divízióhoz (hajóraj kötelékéhez). Még aznap érintették a Polától 10 km-re lévő Fasanát (Fazana).

1912.03.29-1912.04.01-ig Patrasz-nál (Patre) volt. Ez a Peloponnészosz félsziget északi partján van Görögországban.

1912.04.01-08-án Korinthoszban volt.

1912.04.08-10-én a korinthoszi Itea kikötőjében volt. (1827-ben itt török-görög tengeri csata volt, görög győzelemmel.)

1912.04.10-14-ig Patrasz-ban volt.

1912.04.15-16-án a délnyugat görögországi Navarinó öbölben (Navarin) volt. Itt van az ókori Pülosz városa.

1912.04.17-22-én Zákinthosz (Zante)-ban horgonyzott.

1912.04.22-23-án ismét Argostoliban volt.

1912.04.28-án befutott Teodóba (Tivat). Innét Adriai-tengeri cirkálóutakra futott ki.

A Radetzky 1912 márciusában már rendelkezett Marconi féle telegráffal.[2833]

[2832] (Pesti Hírlap, 1911. augusztus (33. évfolyam, 195-206. szám) 1911-08-26 / 202. szám)

[2833] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám

A hajó egy tengerésze 1912 körül Polában[2834]

1912.10.31 téli hajóraj:
A révhivatal jelentése szerint haditengerészetünk téli hajórajához, mely tegnap óta itt tartózkodik, a következő hajók tartoznak: Erzherzog Franc Ferdinand 14.500 tonna 950 emberrel, Radetzky 14.500 tonna 693 emberrel. Zrínyi 14.500 tonna 687 ember, a 33. és 34. sz. torpedók 78 tonnásak, 17 emberrel, továbbá az ide beosztott cirkálóflotta, St. Georg 7300 tonna 521 ember, Admiral Spaun 3500 tonna 314 ember, Scharfschütze torpedó 400 tonna 62 ember, Greif torpedóhajó 200 tonna 30 ember, Alk torpedóhajó 200 tonna 28 ember és a VII. és XL. számú tenderek. A téli hajóraj Arsából jött és 1812.11.04-ig marad Fiúmában.[2835]

Balkáni háború:
1912.11.04-én a balkáni háború miatt kifutott Polából.
1912.11.08-24-e között Szmirna és Thesszaloniki között cirkált.
A Jón-tengeren volt ekkor a Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, Kaiserin und Königen Maria Theresia páncélos cirkáló és a Streiter torpedóromboló. Novemberben csatlakozott hozzájuk az Admiral Spaun gyorscirkáló és az Uskoke és Wildfang torpedóromboló és az Aspern cirkáló. A hajókötelék Levante vizein cirkált.
1912.11.28-án befutott Fasanába, Polától 8 km-re észak-nyugatra.
Ezen cirkálása során az egyik kazánnál felhalmozott szeneszsákok izzani kezdtek. Ezt a túlmelegedés okozta, és a hő (izzás) a közeli lőszerkamra felé terjedt. A sűrű gomolygó füst miatt csak nehezen találták meg a tűzfészket, így a lőszerkamra elárasztása mellett döntöttek. A hajóban nem keletkezett kár.

1913.
1913.03.19-én kifutott Polából.[2836]
1913.03.21-én befutott a montenegrói Meljinébe. A hajó részt vett a Montenegró elleni nemzetközi blokádban, majd befutott a Cattarói-öbölbe.
Franz Conrad von Hötzendorf gróf vezérkari főnök március 22-én a cattarói osztrák-magyar flottaegységnek kiadott parancsában hangsúlyozta: az akció célja Ausztria-Magyarország követeléseinek keresztülvitele a Scutarit ostromló két állam ellenében. A demonstrációban résztvevő hajók feladata a montenegrói és albán partvidék békeblokád alá vonása a dalmát határtól Cap Laghi-ig, Durazzótól (Durrési) délre. A blokád - a szövetséges államok hajóit kivéve – bármilyen zászló alatt hajózó hadi- és kereskedelmi hajóra érvényes. Azokat a hajókat, amelyek felszólításra sem hagyják el a blokád területét, Polába kell kísérni. Később kiadandó rendeletre esetleg a hajók tűzérsége által a parton elérhető célokat is bombázni kell.[2837]

1913.04.02-én futott ki Cattaroból és Albánia/Montenegró partjaihoz hajózott a Bojana (Buna) folyó torkolatához. Montenegró ekkor az Albániának ítélt Scutari-t ostromolta. Mivel a nagyhatalmak a

[2834] http://muzeumantikvarium.hu/item/-a2-1085
[2835] (Dunántúl, 1912. november (2. évfolyam, 249-274. szám) 1912-11-01 / 249. szám)
[2836] (Friss Újság, 1913. március (18. évfolyam, 52-77. szám)1913-03-20 / 68. szám)
[2837] (BALLA TIBOR: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA KATONAI RÉSZVÉTELE A SCUTARI - VÁLSÁG RENDEZÉSÉBEN)

területet Albániának adták, Montenegró ellen nemzetközi flotta vonult fel, angol, olasz, francia, német és az Osztrák-Magyar Monarchia hajóegységeiből. Itt volt az Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, Aspern, Ulan, Scharfschütze, valamint a Dinara.
1913.04.02-08 között, majd 1913.04.16-1913.05.13 között Antivari (montenegrói Bar városa) előtt állomásozott.
1913.04.10-én az osztrák-magyar hadihajók a Rumija nevű montenegrói királyi jachtot, fedélzetén török hadifogjokkal feltartóztatták és Antivaria helyett, Durazzoba irányították.
(1913.04.11-én a Radetzky és a Zrínyi még mindig jól kivehető. Ez a két hajó a Wolovicza fok és Waldino között kivetette vasmacskáját, hogy a partot onnan megfigyelhessék.)
1913.04.20-án a montenegróiak bevették Scutari-t.
1913.05.13-1913.06.15 között a Bojana torkolatánál hajózott. Közben 1913.05.14-én nemzetközi „tengerészgyalogos" desszant (matrózok) szállt partra és elfoglalta Scutari-t. A Radetzky és a Zrínyi fedélzetéről összesen 300 tengerész vett részt a partraszállásban. Ott volt még 250 angol, 200 olasz, 150 francia, 100 német tengerész. Njegovan ellentengernagy képviselte ekkor az osztrák-magyar flotta vezetését. 1913.05.14-én evvel véget ért a tengeri blokád.
1913.06.15-17-én Cattaroban volt.
1913.06.17-21-án a horvát tengerpart előtt, Dubrovnik közelében, Gravosa kikötőjében volt.
1913.06.21-1913.07.05-én Durazzoban (Durrés) volt, a mai Albánia középső partvidékén.
1913.07.05-17-én ismét Gravosa kikötőjében volt.
1913.07.18-25 között ismét a Bojana torkolata előtt tartózkodott. Ekkor segítséget nyújtott a folyótorkolatban megfeneklett Skodra gőzösnek.

A SS Skodra (Bojana) gőzös hossza 36.96 m x széles 6.32 m, merülése 2.69 m, súlya 249 t

1913.07.25-27-én az észak-nyugat albániai San Giovanni di Medua (Lezha, Shengjin) előtt hajózott.

1913.07.27-1913.08.10 között ismét a Bojana torkolatánál volt.

A Montenegró elleni blokád alatt a hajó fedélzetén hidroplán volt. Ezt daruval tették a tengerre, ahonnét azok fel és leszálltak. A hidroplán légifelvételei segítették a blokádot fenntartó hajókat.

Mindhárom Radetzky osztályú hajón volt repülő. Három francia gyártmány˙ Donnet- Léveque tengeri repülőgépet helyeztek el a RADETZKY-osztály sorhajóinak fedélzetén. Ezek a rep ülők a partvidékvizuális megfigyelésében, a fényképes felderítésben és az értesülések továbbításában jutottak szerephez.

1913.08.11-én futott be Cattaroba.

1913.09.05/06-án a Viribus Unitis, a Tegetthoff, Zrínyi és a Radetzky, Abbáziába érkezett, Njegovan (Maximilian Njegovan) ellentengernagy parancsnoksága alatt.[2838]
Talán 1913-ban tett látogatást a hajón Ferenc Ferdinánd trónörökös.

[2838] (Az Újság, 1913. szeptember (11. évfolyam, 208-219. szám) 1913-09-05 / 211. szám)

1914.

A Nagy Háború:

1914.01.20-án beosztották a Tartalék Hajórajba. Fő bázisa Polában volt.

1914 márciusában feltehetőleg Triesztben volt Zrínyivel együtt, mikor a flottát felkereste II. Vilmos német császár. Ekkor flottagyakorlatot tartottak. (A császár második látogatása 1917-ben, az olasz front áttörése után történt cs. és kir. tengernagyi ruhában s a kísérő személyzet német tengerésztisztekből állott. Ez volt az utolsó látogatása II. Vilmos német császárnak haditengerészetünknél.)

1914.06.30-án a Neretva (Naranto) folyó torkolata előtt horgonyzott a Viribus Unitis, Spaun cirkáló, Streiter és Uskoke torpedórombolók, Tegetthoff, Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, a Lacroma yacht és torpedónaszádok. Feladatuk, hogy Ferenc Ferdinánd és feleségének holttestét hazaszállítsák. A kötelék 1914.07.01-én du. 6.25-kor ért Triesztbe.

1914.07.22-én a Cattaroi-öbölben volt az Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi (2. csatahajóosztály). Cattaroba követte őket 24-én az Admiral Spaun gyorscirkáló, az Usoke, Ulan és Streiter romboló, a 61-T, 66-F, 68-F torpedónaszád és az E-18, E-20 és W-21 hidroplán (tengerészeti csónakrepülő). A repülők letétele után a kötelék visszatért Polába.

1914.07.26-án az uralkodó elrendelte a flotta részleges mozgósítását. A flotta 1914.07.28-án a hadüzenet napján már teljes harckészültségben volt.

1914-ben a francia flottát (24 csatahajó, 10 páncélos cirkáló, 4 védett cirkáló, 15 tengeralattjáró) 24 angol hajóval (köztük az Inflexible, Indomitable és Indefatigable) erősítették meg.

1914.08.03-án a német Geoben és Breslau hadihajó kifutott Missinából. A hajók az Adriára indultak, de útjukat állta az angol flotta, így végül Törökországba mentek. Hogy az esetleges adriai áttörést segítsék, az angolok ellen kifutott Haus tengernagy vezetésével 1914.08.07-én reggel kilenckor a Viribus Unitis, a Tegetthoff, a Prinz Eugen dreadnought (1. csatahajóosztály) és a Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi (2. csatahajóosztály). – valamint a SMS SANKT GEORG, az SMS ADMIRAL SPAUN kiscirkálóból, hat torpedórombolóból és tizenhárom torpedónaszádból álló kíséretükkel – kifutott Polából, hogy biztosítsa a német hajóraj áttörését az Adriára. Végül a német hajók irányváltoztatása miatt a kialakuló tengeri csata elmaradt.

Lőgyakorlaton kiderült, hogy a cseh gyártmányú hüvelyek (lőszerek) a kilövéskor keletkezett hőre megolvadtak és a löveg závárzatát használhatóvá tette. Ezért átmenetileg német lőszert kezdtek használni a hajók. A Pilseni Lőszergyárba cseh munkások helyett, magyar szakembereket küldtek. (Erről az esetről Anton Hans tengernagy nem írt. Lehet, hogy Győri Lajos találta ki. A Csehországban gyártott hüvelyek Witkowitzban készültek, s a hüvelyek 50 %-át a Weiss Manfréd Művek szállította. Ezt a „kacsát" Győri aktuálpolitikai célokból ötölhette ki a Magyarországgal ellenséges viszonyban álló kisantant Csehszlovákiával szemben.)

Tengerészeink igen nagy lelkesedéssel vették tudomásul a hadi állapot elkövetkezését. A hajóraj mozgósítása, amelyről július 29-én este szereztek hivatalosan tudomást az egyes tengerészeti helyőrségeken, valóságos ünneppé vált tengerészeink szemében. Elmondjuk itt, miképp játszódott le ez a történelmi jelenet Radetzky nevű hadihajónkon, amelynek fiumei magyar ember, Voncsina Vitusz sorhajókapitány a parancsnoka. Este, jóval a vacsora után, tizenegy órakor megjelent a kapitány a hajó tiszti étkezőjében és ünnepiesen kihirdette, hogy a monarchia , hadat üzent ellenségeinek. Már ezt a hirt lelkes éljen és hurrá riadal fogadta. A parancsnok ezután megható beszédben ősz királyunkról szólott, akinek melegen érző, békés hajlandóságú szívét ugyancsak próbára tehette ez a véghetetlen súlyú elhatározás. De a monarchia hadserege és flottája egyaránt meg fogja mutatni, hogy mire képes, mert csak egy jelszót ismer: Győzni! Isten áldását kérte az uralkodóra, Magyarországra és Ausztriára, a tisztikart pedig arra kérte, hogy az a szeretet és buzgóság, amelyet eddig hivatásuk iránt tanúsítottak, a komollyá vált időkben megsokszorozódjék. Lángoló lelkesedés támadt ezekre a szavakra. A tisztek elénekelték a Himnuszt, majd az első tiszt, Machines Béla korvettkapitány tett fogadalmat a tisztikar nevében. Másnap azután a legénység előtt is kihirdették a hadiállapot elkövetkezését. Éljenzés, hurrázás

zúgott az egész idő alatt, öröm csillogott a legénység szemében, körülfogták a parancsnokot és lelkesedésük nem ismert határt.[2839]

(1914.08.16-án 11 francia és 8 angol hajó támadta meg a Zenta kiscirkálót és az Ulan-t. Az Ulan át tudott törni, de a Zenta harcolva elsüllyedt. A magyar hajók Montenegrót tartották ekkor tengeri blokád alatt. Ezt a blokádot törték fel az antant hajók.)

1914 szeptemberében a hajó tisztikara 250 koronát adományozott a 9. gyalogezred béli özvegyek és árvák számára.[2840]

1914.09.28-án több magyar újságban is megjelent a következő cikk.

Flottánk sikerei az Adrián: Póla szeptember 27. A Radetzky nevű cirkálónk az Adriai tengeren találkozott a **Grey nevű francia cirkálóval**. A Grey bombázni kezdte az osztrák magyar hajót, de teljesen hatástalanul. Erre a Radetzky egy jól irányzott ágyúlövéssel eltalálta a Grey kazánházát, amely felrobbant. A Greynak, melynek visszavonulását három francia torpedó (romboló) fedezte, a sűrű ködben sikerült elmenekülnie az osztrák-magyar cirkáló elől.[2841]

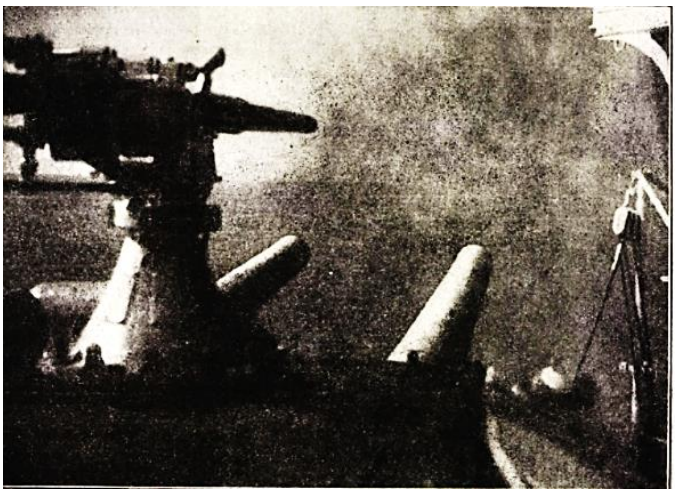
Grey francia cirkálót nem ismerek, így nem tudom, hogy melyik hajóval vívott a Radetzky tűzpárbajt.

(Az Adrián lévő francia hajóraj: Courbet dreadnought csatahajó, zászlóshajó, Jean Bart dreadnought csatahajó, Voltaire pre-dereadnought csatahajó, Vergniaud pre-dereadnought csatahajó, Diderot pre-dereadnought csatahajó, Danton pre-dereadnought csatahajó, Condorcet pre-dereadnought csatahajó, Vérité pre-dereadnought csatahajó, Justice pre-dereadnought csatahajó, Démocratie pre-dereadnought csatahajó, Patrie pre-dereadnought csatahajó, République pre-dereadnought csatahajó
Victor Hugo páncélos cirkáló, Jules Ferry páncélos cirkáló, Jurien de la Gravière védett cirkáló
5. rombolóraj.
Angol kötelék: HMS Warrior páncélos cirkáló, HMS Defence páncélos cirkáló
3 rombolóraj.)
Jurien de la Gravière **talán azonos a Grey (Gravi = Grey) francia cirkálóval.**
(A cirkáló 5595 t, 8 db. 16.4 cm és 16 kisebb löveg, 2 torpedó, 22.9 csomó, 463 fő)
1914.10.02-án Cattaroból kifutott a Lovcsen ütegek ágyúzására. A Lovcsen 1739 m magas. Ide 1914.10.21-én érkezett meg –kijátszva a járőröző francia hajókat- és 1914.10.22-27 között szétlőtte az ellenséges ütegeket.[2842]
(A montenegrói hadsereg kezdettől fogva erőfeszítéseket tett arra, hogy kiiktassa a Cattaroban lévő osztrák-magyar tengerészeti támaszpontot. Kihasználva a terep kínálta adottságokat, több ütegből folyamatosan lőtte az öbölben állomásozó hajókat, továbbá rádióállomásokat telepített, és rendszeres jelentéseket küldött a Monarchia tengerészeti hadmozdulatairól. Az elsődleges cél ezen tevékenységek megszüntetése volt, egyrészt a károk elkerülése végett, másrészt azért, hogy jelentősebb tengerészeti haderő állomásozhasson Cattaroban. A haditengerészetre komoly feladat hárult.
„Az öbölt körülölelő hegyek közül az 1009 m magas Pestingrad csúcson 12 db 12 cm-es, a 955 m magas Krastaci-csúcson 8 db 15 cm-es ágyú és 4 db 21 cm-es tarack, az 1380 m magas Kuk állásban 12 db 15 cm-es mozsár, 4 db 9 cm-es és 8 db 15 cm-es, valamint 6 db 21 cm-es tarack volt beépítve. Az erődítés-együttest összefoglaló néven Lovćen-ütegeknek nevezi a szakirodalom.”[2843]

Az ütegeket csak a tengerről lehetett elhallgattatni, ám a hadihajók ágyúit nem ilyen jellegű feladatokra tervezték, ráadásul nem látták a magasan fekvő célokon a becsapódásokat, így lehetetlen volt a korrekció. A problémát egy új fegyver, a repülőgép oldotta meg. Támadásra még alig volt alkalmas, de megfigyelésre igen. A Bocche di Cattaroban három hidroplán is állomásozott, melyek folyamatos figyelőszolgálattal segítették a hajókat, sőt, kezdetleges módon ugyan, de bombákat is dobáltak az ellenségre. A franciák látták, hogy a montenegróiak egyedül nem tudják kiiktatni Cattarot: ehhez nem volt elég jó a tüzérségük. Szeptember 17-én négy 15 cm-es és négy 12 cm-es hajóágyút, illetve azok

[2839] A világháború képes krónikája, 1914 (1. kötet, 1-13. szám)1914-11-29 / 8. szám
[2840] Budapesti Hírlap, 1914. szeptember (34. évfolyam, 212-241. szám) 1914-09-09 / 220. szám
[2841] Pesti Hírlap, 1914.09.28. 36. évfolyam, 239. szám.
[2842] Ellenségeink a Földközi-tengeren: Vasárnapi könyv, 1915. Első félév, 17. füzet
[2843] Csonkaréti : Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete, p. 30.

kezelőit küldték erősítésül a Kuk magaslatra. Az október közepére felszerelt lövegek fekete lőport használtak, így azok füstje elárulta helyzetüket. Az új ágyúk leküzdésére a 30,5 cm-es lövegekkel szerelt Radetzky csatahajót küldték ki, mely október 27-re két francia üteget is kiiktatott, jelentős emberveszteséget okozva a kezelőszemélyzet soraiban.[2844]
Négy 15 cm-es és négy 12 cm-es hajóágyút szállítottak fel a franciák a Kuk állásba. Ezek a meglehetősen nagy füstöt produkáló fekete lőport használták, így a 30,5 cm-es lövegekkel támadó Radetzky csatahajó egy fedélzetéről felengedett felderítő léggömböt is felhasználva bemérte és kiiktatta a francia ütegek nagyobb részét.[2845]
A Teodo-öböl bejáratánál egy olyan ponton állt meg (13 km-re a lövegektől, mivel azok csak 11 km-re tudtak lőni), ahol a lovcseni francia tüzérség lövései nem érik el, és sárkány-léggömbjének s a fekete lőpor még biztosabb segítségével elkezd tüzelni nem nagyon élénken, de szörnyű belövéssel. körülbelül 15 lövést tesz reggel, 10-et napnyugtakor, egy párat éjjel. Ez a hajó egy csapásra a helyzet ura lett: úgyszólván egyedül tüzelt s ott lent, az öböl végéről teljesen uralta a Lovcsent. A kár, melyet két-három nap alatt okozott, sokkal nagyobb volt, mint az előző két hónap alatt a Bocche erődjeinek okozott okoztak az osztrák flotta lövegei.[2846]
Mindjárt az első reggel a csatahajónak hat-hét lövése szétrombolt egy ütegfedezéket, amelynek elkészítésén hetekig dolgoztak, két lövéssel felrobbantotta a legnagyobb francia ágyúk egyikét, elpusztított egy kisebb löveget, megölt több tüzért s igen sokat megsebesített. Este is nagy károkat okozott a Lovcsen erődítéseiben s ugyanilyen sikerrel folytatta munkáját másnap reggel. A csatahajó egy csapásra ura lett a helyzetnek : teljesen uralkodott a hatalmas Lovcsen-hegyen. A hajótüzérség fölénye a francia ágyúk felett döntő volt és elvitázhatatlan. [2847]



A Radetzky lövi Lovcsent

A Lovcsen ostroma során a Radetzky 11 kilométeres távolságról mindössze 23 lövést adott le 305 mm-es, és 56 lövést a 240 mm-es ágyúiból, ám ez elég is volt a francia ágyúk elhallgattatásához. (A kiváló tűzvezetés valószínűleg annak köszönhető, hogy repülőgépek, és megfigyelő ballonok segítségével irányították célra az ágyúkat.) A 305 mm-es lőszerrel való takarékoskodás egyébként nem csak annak volt köszönhető, hogy sokkal drágább volt, mint a 240 mm-es, hanem annak is, hogy a főparancsnokság erre utasította a csatahajó parancsnokát. Haus ugyanis tartott attól, hogy a térségben ekkor még erős francia jelenlét miatt a Radetzkynek esetleg harccal kell utat törni magának Pola felé. Ebből arra lehet következtetni, Hausnak az esze ágában sem volt, hogy a főerőkkel szükség esetén elhagyja Polát, és fedezze a Radetzky visszatérését. Az pedig, hogy hogyan képzelte a harccal való önálló áttörést, szintén nem nagyon érthető. A csak néhány torpedónaszád által kísért Radetzky számára a biztos pusztulást jelentette volna, ha egy francia csatahajóraj az útjába áll. (Az se világos, ha ilyen lehetőségre számítottak, akkor miért az osztály leglassabb hajóját küldték Cattaróba, és miért nem a Zrínyit, mely majdnem egy csomóval gyorsabb volt a Radetzkynél.)[2848]

[2844] http://www.bibl.u-szeged.hu/bibl/mil/ww1/100/1914/1914_tengeri.html)
[2845] http://mandarchiv.hu/cikk/3852/Cattaro_egzotikus_agyuzasa
[2846] (Tenger című folyóirat 1915)
[2847] (A nagy háború írásban és képben 1. Északon és délen 2. (Budapest, 1916))
[2848] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

1914.12.16-án futott be Polába. A hajó tengerésze volt Rudolf Klaudus segéd-gépmester, a későbbi Rodolfo Claudus olasz tengerészfestő.

1914.12.20-án Polában volt. A hajó lövegei és gőzbárkái, a Sankt Georg páncélos cirkálóval és a parti lövegekkel együttműködve elfogta (elsüllyesztette) a francia **Curie tengeralattjárót**, ami begabalyodott a védőhálókba. Később kiemelve U-14-ként a monarchia tengeralattjárója lett.

„Montenegró bombázása. London, jan. 13. (Saját tudósítónktól.) A Daily Mail egyik munkatársa az egyedüli újságíró volt, aki megszemlélhette a montenegrói tengerparton levő erődítéseket, érdekesen leírja a montenegrói tengerpartnak az osztrák és magyar hadihajók által való bombázását. Az újságírónak a múlt év novemberében csak nagy nehézséggel sikerült Cetinjéig eljutnia. — Egy hétig kellett várnom — írja — amikor végre Jankovics tábornoktól, a montenegrói vezérkari főnöktől útlevelet kaptam, amely megengedte nekem a montenegrói állások megszemlélését. Arra kértem Grellier őrnagyot, a francia katonai misszió vezetőjét engedje meg, hogy a kattarói erődök bombázását végignézhessem. Az est beálltakor Útnak indultunk. Meredek, sziklás úton haladtunk lefelé, a mely az esőtől csuszamlós volt s mindkét oldalon mély szakadékok határolták. Nagyon kellett vigyáznom, hogy a sötétségben el ne csússzam és le ne zuhanjak a rettenetes mélységbe. A távolban komor körvonalakban látszott az osztrák Vermac erőd. Eleinte ijesztő volt a csönd, azután hirtelen hosszantartó fütyülés vágta szét a levegőt, láng villant föl a hegyekről és közvetetlen utána robbanás hallatszott. Golyók csaptak a sziklákra és nem messze tőlünk gránátszilánkok hullottak le. Ez az első srapnel volt, amely bennünket üdvözölt. A tisztek szállása nedves, sötét és hideg. Az egyetlen ablaküveget, amelyet a nehéz lövedékek által okozott levegőnyomás szétzúzott, egy darab posztóval helyettesítették és minden a legszegényesebb benyomást tette. A kitűnően vezetett bombázás egész éjjelen át tartott. Csaknem minden golyó talált és az ágyuk dörgésére a sziklás hegységben rettenetes visszhang felelt. Egész éjszakán kevés nyugtom volt. Amikor reggel az ágyúzás megszűnt, Chardon kapitány az üteg nevében üdvözölt és körülvezetett. Egész tisztán láthattam, a Radetzky és a Monarch osztrák csatahajókat, amelyek a teodoi öbölben vesztegeltek. Torpedórombolóik és búvárhajóik messzebb az öböl torkolatánál állottak. A talaj köröskörül golyókkal, mindenféle rommal és föl nem robbant egész gránátokkal volt tele. Mindenfelé szétzúzott és összetört ágyuk hevertek. Még a sziklák is mindenfelé szilánkokká voltak lőve. Itt történt, hogy a Radetzky-ről kilőtt tizenkét hüvelykes gránát lecsapott éppen akkor, amikor a parancsnokló őrnagy az ütegtől távozott. Alighogy az ütegekhez érkeztünk, irtózatos ropogással lesújtott a Radovics-erődről lőtt gránát. A bombázás újra kezdődött. Október végén történt, hogy a Radetzky deradnought Pólából jövet elkerülte a szövetségesek hajórajának figyelmét és behatolt a kattarói öbölbe. A fedélzetről lassan léghajó emelkedett föl, megfigyelte és kikémlelte az állásokat és rögtön megkezdődött a gránáttüzelés. Az első lövések rengeteg szikladarabokat vágtak le, amelyek irtózatos robajjal zuhantak alá. Azután a tüzelés egyre rendszeresebb lett és figyelemreméltó pontossággal folytatva, sok ágyút elhallgattatott."[2849]

1915.

1915.03.01-én Karl Josef főherceg megszemlélte a hajót.

(1915.05.23-án Olaszország belép a háborúba: 15 csatahajó, 10 páncélos cirkáló, 11 cirkáló,

33 romboló, 6 torpedóhajó, 128 torpedónaszád, 17 tengeralattjáró)

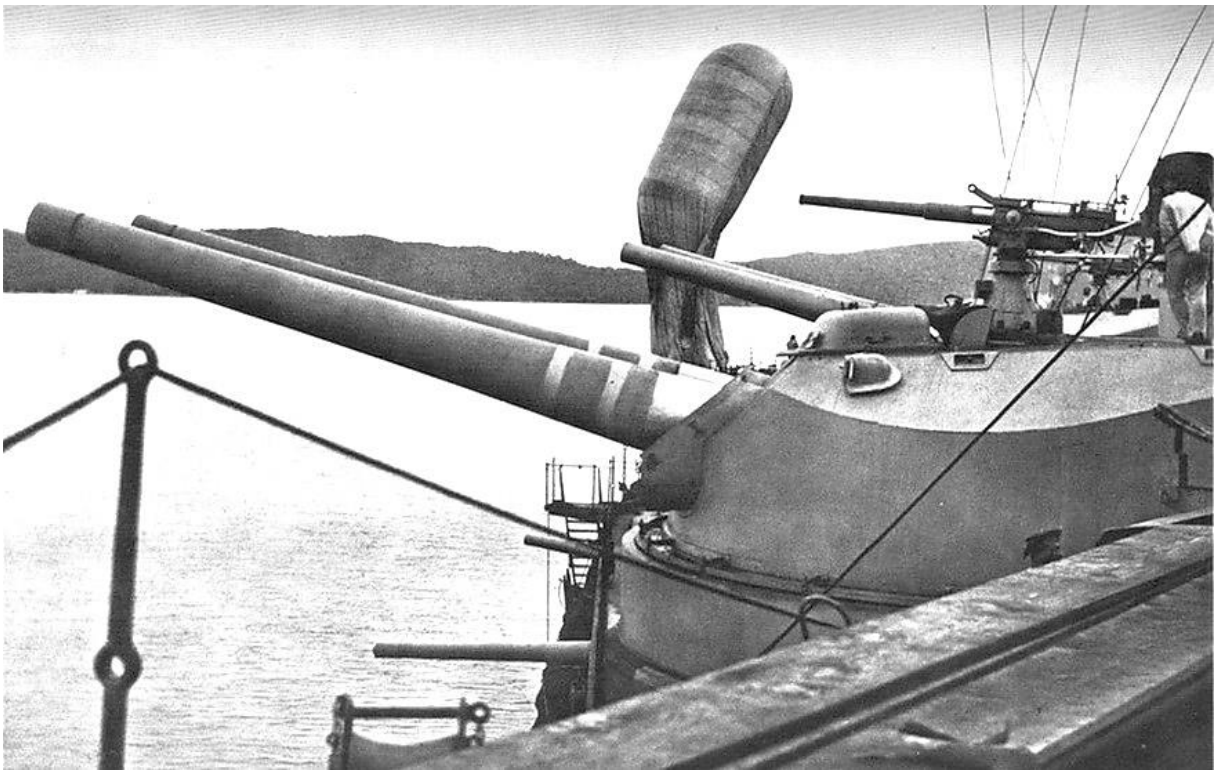
1915.05.24-én az Anconától délre lévő Potenza folyó torkolata előtt volt bevetésen, az 56 és 73-as torpedónaszádok kíséretében. Itt szétlőtte a közúti hidat és megrongálta a vasúti hidat, és az őrházat. Ez az Ancona elleni támadás, bombázás (1915.05.23-24) része volt. Parancsnoka Vitus Voncina sorhajókapitány.[2850]

[2849] Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-01-14 / 14. szám

[2850] (Ankona bombázása: Csonkaráti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete című kötetben részletesen leírva. Továbbá Hadtörténeti Közlemények 23-24. évf. 1.sz. (1922-23.) Braun Tivadar HAJÓHADUNK OLASZORSZÁGI ELSŐ HADITETTE 1915-BEN.)

Az ankonai siker két hétre megbénította az olasz felvonulást, így a magyar csapatokat át lehetett csoportosítani az olasz frontra.

Az Ancona és a környező partvidék elleni támadás során Radetzky, valamint az SMS Admiral Spaun és az SMS Helgoland hajózók, valamint az SMS Orjen, az SMS Lika Csepel és az SMS Tátra rombolói délre haladtak, hogy fedezze az Anconát támadó hajókat. Miután nem találtak ellenséges hajókat a térségben, a csoport bombázta a Termiti-szigeteket, Viestset, Manfredóniát és Barlettát. Miután elhagyta a Manfredonia-öbölöt, Radetzky és az őt kísérő hajók többi része látta a nap első ellenséges hajóit, két olasz pusztítót. A találkozás során az egyik olasz rombolónak sikerült elmenekülnie az osztrák hajókból, a másik, a Turbina pedig súlyosan megsérült. Csak akkor, amikor nagyobb olasz haderő jelent meg, Radetzky és kísérő hajói elhagyták a megsemmisített pusztító elfogására irányuló kísérleteiket. [2851]



A Radetzky Cattaróban. A kötelek egy megfigyelőballont tartanak[2852]

Manfredonia (olasz csizma sarkantyúja) magasságában két olasz torpedórombolóval találkozott. Az egyik rombolót (Turbine 380 t, 1 db. 7.6 cm löveg, 5 db 5.7 cm löveg, 2 db 35.6 cm torpedó, 55 fő) súlyosan megrongálta, míg a másik, az Aquilone elmenekült. A Turbine, Nembo osztályú romboló. Az osztrák-magyar erők megpróbálták elfogni a sérült hajót, de az végül jelentős erősítést kapott és így megmenekült. (Ez tévedés, mert a Turbine elsüllyedt. A térségben volt viszont két Vittorio Emanuele típusú csatahajó (hajónként 2 db. 30.5 cm, 12 db. 20.3 cm, 16 db. 7.5 cm, 21 csomó) a Libia cirkáló és a Citta di Siracusa segédcirkáló.) Később Fermo városánál is szétlőtte a vasúti hidat. Ekkor 63 olasz katona és polgári személy volt az áldozatok száma.

(Egyes források szerint 1915.05.24-én a Turbine elsüllyedt, de nem a Radetzky kötelékétől, hanem a Helgoland cirkáló, Csepel, Tárta és Lika rombolók által. Más forrás szerint a megbénult Turbine-t elfogta a Helgoland és a rombolókkal együtt Polába vontatta.) A Radetzky találatát több forrás is megerősíti, pl: Philip Kaplan: Immages of War World War Two et Sea the last battelships című könyve. Lehet, hogy a Turbine a Radetzky után futott bele a Helgoland kötelékébe, -hiszen északi irányból

[2851] (https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Radetzky)
[2852] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

érkeztek az olasz rombolók a Helgoland és csoportja felé- ami végül tényleg elsüllyesztette. **Szerintem azonban a Radetzky nem lőtte a Turbine-t.**

1915.08.05-én feltehetőleg a Radetzky lövegei is részt vettek Polában az olasz Citta di Jesi kormányozható léghajó lelövésében. A léghajóra a kikötő összes hajója tüzelt.

1916.

1916.02.24-én Friedrich főherceg tartott hajószemlét.

Sajnos a flottát jelentős üzemanyaghiánnyal –szénhiánnyal- küzdött.

1917.

1917 januárjában a Polában állomásozó flottát felkereste IV. Károly király. A Radetzkyt csak csónakból szemlélte meg.

1917-ben a Radetzky legénysége több ízben is adakozott a hadiárvák és özvegyek javára.

1918.

1918-ban Polában tartózkodott. 1918.10.31-én a flottát Horthy, IV. Károly király parancsára átadta a délszláv államnak.

A Szerb-Horvát-Szlovén Királyság flottájában.

1918.10.31-1918.11.01 között éjjelente a hajót előírás szerint elsötétítették.

1918.11.10-én a délszlávok elvontatták Polából, mivel az alacsonyan képzett gépészlegénység, a tisztek nélkül már nem tudták működtetni a főgépeket. A hajót a Buccarin túl, Spalatoba, a Hét Kastély öbölbe vitték, ami Split és Trogir között található. (Más forrás szerint, az SMS Zrínyi társaságában a Castelli-öbölbe hajóztak, USA lobogó alatt, az olaszok megtévesztése végett.)

1918.11.14-én a hajót amerikai tengerészek szállták meg, mivel a győztes nagyhatalmak a Monarchia flottáját nem akarták átadni a délszláv államnak.

1918.11.26-án az SC 124 és az SC 125 amerikai tengeralattjáró vadász hajók, a megmaradt legénységet Fiúmába szállították.

1920.

1920.05.31-én a győztes hatalmak a Radetzkyt Olaszországnak ítélték, azzal a kikötéssel, hogy öt éven belül le kell bontani.

1920.11.07-én az USA haditengerészete Spalato előtt három mérfölddel átadta az olaszoknak.

1920.11.11-én Polába vontatták az olaszok.

1921-1922-ben Plában az Olíva-szigeten a hajót az olaszok szétbontották. A hajót egyes források szerint csak 1926-ban bontották végleg szét Anconában.

Parancsnokai:

1911.01.11-1911.10.20. Paul Fiedler von Jürgen sorhajókapitány, 1913-tól admirális

1911.10.20-1912.01.08. Maximus Freiherr von Hauser sorhajókapitány

1912.01.08-1912.05.03. Franz Ritter von Kiel sorhajókapitány

1912.05.03-1912.09.03. Franz Löffler sorhajókapitány

1912.09.03-1913.08.20. báró Gottfried Meyern-Hohenberg sorhajókapitány, utóbb altengernagy, vice-admiral

1913.08.20-1914.03.08. Kamillo Teuschl sorhajókapitány

1914.03.08- 1917.08.02. Vitus Voncina (Voncsina) sorhajókapitány 1914-1915 (később admirális)

(Fiúmei magyar ember.)

1917.08.02-1918.03.11. Marius Ratkovic sorhajókapitány[2853]

1918.08.26 – Karl Ritter von Polzer[2854]

Tisztek és legénység:

Vecsey Nándor dr. császári és királyi sorhajóorvos (1914)

Machines Béla korvettkapitány, első tiszt

Spaics Dominik elsőosztályú fűtő

Marschall Werner korvettkapitány, fedélzeti tiszt

Megrongált hajótér:

Grey francia cirkáló (nem tudom azonosítani)

Curie olasz tengeralattjáró

[2853] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021 https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158
[2854] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0

Anton Haus tengernagy (1851-1917)

Az 1907-1910 közti időszakban, a fiumei Whitehead gyárban épült két tengeralattjárót is beszámítva, Magyarország 21 millió koronával részesedett a haditengerészet hajómegrendeléseiből. Miután az STT, hasonló számú kisebb hajót építése mellett ebben az időszakban megépítette a RADETZKY-osztály három csatahajóját is, melyek darabja 38 millió koronába került, Magyarország részesedése még mindig jóval elmaradt a kvóta szerinti aránytól. A csatahajókra fordított költség jelentős részét kitevő páncélzat és a tüzérség termékeit mind az osztrák ipar állította elő, a magyar építésű hajók fegyverzetét viszont a Skoda gyár szállította. Az 1904-ben és az 1906-ban megkötött megállapodások, valamint a magyar hadihajógyártás megindulása ellenére a magyar ipar részesedése ebben az időszakban sem haladta meg a 27 %-ot, pedig a kvóta időközben 36,4 %-ra emelkedett.

Osztrák-Magyar Monarchia flottája az olasz hadba lépéskor
15 csatahajó, 3 páncélos cirkáló, 7 cirkáló, 19 romboló, 7 torpedóhajó, 47 torpedónaszád
7 tengeralattjáró
Olasz flotta: 15 csatahajó, 10 páncélos cirkáló, 11 cirkáló, 33 romboló, 6 torpedóhajó,
128 torpedónaszád, 17 tengeralattjáró

A Monarchia tengeri hadereje:
Dreadnoughtok: Viribus Unitis (horvát lobogó alatt 1918+), Thegethoff, Prinz Eugen,
Szent István (1918+) (1. csatahajóosztály) (12 db. 30.5 cm, 12 db. 15 cm, 20.2 csomó)

Pre- Dreadnoughtok (másod osztályú csatahajók): Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi
(2. csatahajóosztály) (4 db. 30.3 cm, 8 db. 24 cm, 20 db. 10 cm, 20.6 csomó)

Sorhajók (másod osztályú csatahajók): Erzherczog Karl, Erzherczog Friedrich,
Erzherczog Ferdinand Max (3. csatahajóosztály)
(4 db. 24 cm, 12 db. 19 cm, 19.2 csomó)

Sorhajók (harmad osztályú csatahajók): Árpád, Habsburg, Badenberg
(3 db. 24 cm, 12 db. 15 cm, 19 csomó)

Partvédő páncélosok (harmad osztályú csatahajók): Budapest, Wien (1917+), Monarch
(4 db. 24 cm, 6 db. 15 cm, 17.9 csomó)

Páncélos cirkálók: Maria Theresia, Kaiser Karl VI., Sankt Georg (5 db. 19 cm, 4 db. 15 cm, 22 csomó)

Nagycirkálók (védett cirkáló): Kaiserin Elisabeth (1914+), Kaiser Franz Joseph I.
Gyorscirkálók (védett cirkáló): Admiral Spaun, Novara, Saida, Helgoland
Kiscirkálók (védett cirkáló): Tiger (utóbb Lacroma néven), Panther, Leopard, Zenta (1914+), Asperin,
Szigetvár
Rombolók: Csikós, Huszár, Ulan, Streiter, Wildfang, Schrfschütze, Uskoke, Turul, Pandur, Réka, Dinara, Velebit, Warasdiner, Tátra, Lika (1915+), Triglav (1915+), Csepel, Tátra, Balaton, Orjen, Lika II, Triglav II. ,Dukla, Uzsok

Síktengerjáró torpedónaszád 24 db, 12 db, 8 db, 16 db, 3 db, összesen 53 db (51 db)
Torpedónaszád 30 db.
Tengeralattjáró 1914-ben 6-7 db.[2855]

Háborús veszteség 39 elsüllyedt hajó (ebből 5 torpedóromboló) és 6 súlyosan megrongálódott hajó.
Elsüllyedt 9 tengeralattjáró.
(27 tengeralattjárónk 131 hajót süllyesztett el.)

Antant veszteség 215 hajó elsüllyedt és 4 léghajó lezuhant és 1 súlyosan sérült cirkáló a Darthmouth.
A fenti veszteségszámban nincsen benne a Jean Bart, a Dublin, a Weymout cirkáló és a japán Sakaki romboló. Elsüllyedt 16 tengeralattjáró. Az elpusztult hajók között volt 10 torpedóromboló.[2856]

Átadott hadiflotta:
Csatahajó 6 GB, 3 O, 2 Fr.
Nagycirkáló 3 GB
Kiscirkáló 5 GB, 2 O
Torpedójármű (Torpedóromboló) 20 O, 3 Fr., 1 görög
Torpedónaszád 25 GB, 15 Szerb-Horvát-Szlovén Kir., 7 román, 6 görög, 6 portugál, 4 Fr.
Tengeralattjáró 12 O, 6 Fr.
Segédhajók 24 O, 16 Szerb-Horvát-Szlovén Kir., 1 GB
A fentieken kívül 140 tengeri kereskedelmi hajót kaptak meg a győztes államok.[2857]

A kettős szövetség hadihajóin összesen 58 nehéz, 61 félnehéz és 167 közepes kaliberű, míg az antant hatalmakén 136 nehéz, 94 félnehéz és 390 közepes kaliberű ágyú volt. Ez egyértelmű és döntőerőfölény. Olaszország belépése esetén viszont a hármas szövetség 125 nehéz, 150 félnehéz és 467 közepes kaliberű hajófedélzeti löveggel rendelkezett volna, s ráadásul lényegesen korszerűbbekkel, mint a francia ágyúk többsége.

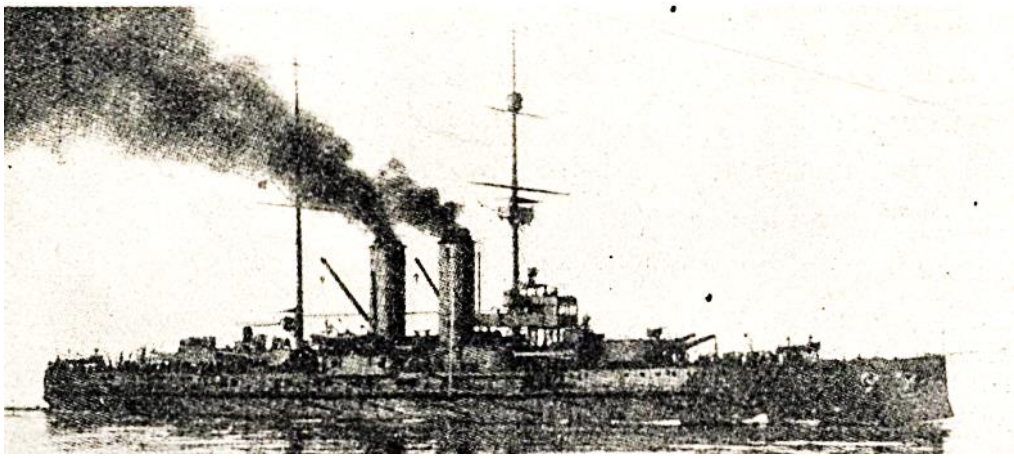
[2855] (Bak József – Csonkaréti Károly stb. Hadihajók típuskönyv, Földi Pál: Az Adria királynője)
[2856] (Földi Pál: Az Adria királynője)
[2857] (DDR. Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai)

Az osztrák-magyar haditengerészetnél alkalmazott lövegek

Kaliber cm-ben, és hosszúság kaliberben	Gyártó	A rendszeresítés éve	Csőtorkolati seb. m/sec	A löveg súlya metr. tonnában	A lövedék súlya kg-ban.	Maximális lőtávolság méterben
35 cm / L 45	Skoda	1916.	820	74,0	635	31 500
30,5 cm /L 45	Skoda	1908.	800	54,3	450	20 000
24 cm / L 45	Skoda	1909.	800	27,5	215	-
24 cm / L 40	Skoda	1901.	705	28,25	229	16 400
24 cm / L 40	Krupp	1897.	725	30,7	215	-
24 cm / L 40	Krupp	1894.	690	28,3	215	-
19 cm / L 42	Skoda	1903.	800	12,3	97	-
19 cm / L 35	Skoda	A gyártása 1918-ban kezdődött.				
15 cm / L 50	Skoda	1910.	880	6,3	45,5	17 000
15 cm / L 40	Skoda	1900.	700	4,35	45,5	10 000
15 cm / L 40	Krupp	1890.	690	4,5	45,5	-
15 cm / L 35	Krupp	1886.	650	3,8	45,5	-
12 cm / L 45	Skoda	1914.	800	3,05	23,8	15 000
12 cm / L 40	Skoda	1898.	700	2,14	23,8	12 000
12 cm / L 35, (tengeralattjáróra)	Skoda	A gyártása 1918-ben megkezdődött, de nem készült el.				
12 cm / L 35	Skoda	1904.	675	1,95	23,8	10 000
112 cm / L 35 Légvéd. (nagy te.alattjárókra)	Skoda	Tervezett gyártmány.				
12 cm / L 10 (tarack, dunai monitorokra)	Skoda	1910.	300	0,38	20,0	6 200
10 cm / L 50	Skoda	1911.	900	2,0	13,8	15 000
10 cm / L 50	Skoda	1909.	880	2,02	13,8	-
10 cm / L 35 Légvéd.	Skoda	A gyártása 1917-ben elkezdődött, de nem készült el.				
9 cm / L 45	Skoda	1914.	840	1,18	10,2	-
9 cm / L 45 Légvéd.	Skoda	1914.	780	1,2	10,2	12 300
9 cm / L 35 Légvéd.	Skoda	1918.	700	-	10,2	7 300
7,5 cm / L 30 Légvéd.	Skoda	1916.	600	0,49	6,0	6 000
7 cm / L 50	Skoda	1911.	830	0,52	4,5	8 000
7 cm / L 50 Légvéd.	Skoda	1915.	830	0,52	4,5	8 000
7 cm / L 45	Skoda	1900.	730	0,545	5,0	6 500
7 cm / L 45	Skoda	1909.	900	0,52	5,0	8 000
7 cm / L 45 Légvéd.	Skoda	1909/15.	725	0,55	5,0	5 000
7 cm / L 30	Skoda	1910.	550	0,24	4,0	-
7 cm / L 30 Légvéd.	Skoda	1910/14.	550	0,24	4,0	-
7 cm / L 26	Skoda	1915.	480	0,22	5,3	-
7 cm / L 18	Skoda	1895.	320	0,1	4,0	-
4,7 cm / L 44	Skoda	1914.	850	0,27	1,5	4 000
4,7 cm / L 44	Skoda	1897.	710	0,26	1,5	-
4,7 cm / L 33	Skoda	1890.	560	0,13	1,1	-
3,7 cm / L 23	Skoda	1887.	430	0,033	0,45	-

Megjegyzés: Az angol nyelvű szakirodalom a 7 cm-es lövegeket általában 6,6 cm-eseknek fogadja el. [2858]

[2858] http://mateinfo.hu/oldmate/2csatahajok.pdf Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1991) 4. szám, Közlemények, Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – 1991. 53. p.

 [2859]

[2859]Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915. Éves tartalomjegyzék / Nauticus: A mi „U 12" tengeralattjáró hajónk fényes haditette (3 képpel és 3 rajzzal)

SMS Zrínyi (II.) 1910

SMS Zrínyi (II.) csatahajó – Schlachtschiff (pre-dreadnought) (Utóbb USS Zrinyi az amerikai flotta kötelékében)

(Ugyan ezen a néven futott a Zrínyi (I.) korvett, illetve létezett a Zrínyi teherhajó is az Adria magyar királyi tengerhajós részvénytársaság hajói között.)

Vízkiszorítása: 14 508 hosszú tonna
14 733 rövid tonna
Teljes terheléssel 15 845,5 hosszú tonna, 16 099 rövid tonna

Hossza: 138,8 m (456 láb) (137,45 m a vízvonalon)
Szélessége: 24,6 m (82 láb)
Merülése: 8,1 m (26 láb 7 hüvelyk) – 8,6 m

Meghajtása: 2 db négyhengeres háromszoros expanziós (dugattyús) gőzgép, két külön rekeszben.
Ezek egy hosszanti vízzáró válaszfal választja el egymástól.
12 db Yarrow-féle vízcsöves kazán, két kazánházban. 4296 négyzetméter hőátadó felület.
2 db 5,25 m (máshol 5225 cm) átmérőjű, háromszárnyas hajócsavar

Üzemanyaga: 1298 tonna szén, vagy 1854 tonna brikett és 188 tonna olaj
(Máshol 1350 tonna szén vagy 1600 tonna szén vagy 1360 tonna brikett, és 150 tonna olaj.)

Teljesítménye: 19 800 LE

Sebessége: 20,5 cs (38 km/h) – max. 20,97 cs

Hatótávolsága: 4000 tmf (7400 km)/10 csomó (19 km/h)
5200 tmf/10 cs szénnel
4300 tmf/10 cs brikettel
1500 tmf/20 cs szénnel
1250 tmf/20 cs brikettel

Személyzete: 880-890 fő (30 tiszt és 846 tengerész)

Páncélzata: Páncél típusa: KC Krupp cementált, K Krupp nem cmentált, SM Siemens Martin
övpáncél 100-230 mm (9,1 hüvelyk) KC
alsó páncélzat 180 mm KC
felső öv 150 mm KC
fedélzet 36 és 48 mm (1,9 hüvelyk) SM
torpedó rekeszfalak 54 mm (2,1 hüvelyk) SM
orr és tat 120 mm KC
elől és hátul a páncélozott válaszfal 150 mm KC
parancsnoki híd elől 250 mm (9,8 hüvelyk) KC, oldalt 120 mm K, hátul 60 mm K, felül 40 mm K
30,5 cm-es barbettek 250 mm KC
234 cm-es barbettek 200 mm KC
fő lövegtorony elől 250 mm (9,8 hüvelyk) KC, oldalt 200 mm KC, hátul 150 mm KC , felül 60 mm K
közepes lövegtorony elől 200 mm (7,9 hüvelyk) KC, oldalt 150 mm KC, hátul 125 mm KC, felül 50 mm K

kazamata ütegek 120 mm (4,7 hüvelyk) KC
tűzvezető torony elől 40 mm, oldalt 30 mm, hátul 10 mm

Fegyverzet: 4 db (2x2) 30,5 cm-es (12 hüvelykes) L45 Skoda ékzáras ágyú
Az ágyúkhoz 150 páncéltörő és 150 gyújtógránátot adtak ki (75 db/cső).
Tömeg: 54 250 kg, emelkedési szög: -4° +20°, vízszintes irányzási szög: 270°, Maximális toronyforgatási sebesség: 3°/sec. Lövedéktömeg: 450 kg, torkolati sebesség: 800 m/s, lőtávolság: 20 000 m, tűzgyorsaság: 1-2 lövés/min. Lövegtorony tömege: 439 t.
8 db (4x2) 24 cm-es (9,4 hüvelyk) L45 Skoda ékzáras löveg
A lövegekhez 160 páncéltörő, 360 gyújtógránátot adtak. (100 db/cső).
Tömeg: 26900 kg, emelkedési szög: -4° +20°, vízszintes irányzási szög: 130°. Maximális toronyforgatási sebesség: 3°/sec, lövedéktömeg: 215 kg, Torkolati sebesség: 800 m/s- Lőtávolság: 12 000 m (12° csőemelkedéssel), tűzgyorsaság: 2,5 lövés/min. Lövegtorony tömege: 238,8 t
20 db (20x1) 10 cm-es (3,9 hüvelyk) K10 (máshol L/50 szerepel) ékzáras löveg
kazamatában, 16 db a hajótestben, 4 db a felépítményben. Tömeg: 2020 kg.
Emelkedési szög: -4° +15°, lőszertömeg: 26,2 kg, éövedéktömeg: 14,5 kg.
Torkolati sebesség: 880 m/s, lőtávolság: 11 000 m, tűzgyorsaság: 10 lövés/min.
Javadalmazás: 300 db/cső
4 db 4,7 cm-es (1,85 hüvelyk) L/44 löveg
1 db 4,7 mm-es L/33-as gyorstüzelő ágyú
2 db 66 mm (7 cm) (2,6 hüvelyk) L/18 csónakágyú
(A vízrebocsátásáról beszámoló Gazdasági Mérnök újság, 6 db 7 cm-es Skoda ékzáras légvédelmi ágyúról írt. Ezeket a lövegtornyok tetejére helyezték.)
2 db 8 mm-es golyószóró
3 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) torpedóvető cső
Kettő oldalt, egy a taton, amikhez 10 torpedót vitt magával.
1913-ban 1 db Donnet-Léveque hidroplán
1916–17 átszerelése után 4 db Skoda 7 cm-es Ka16 -os légelhárító ágyút szereltek be.

2860

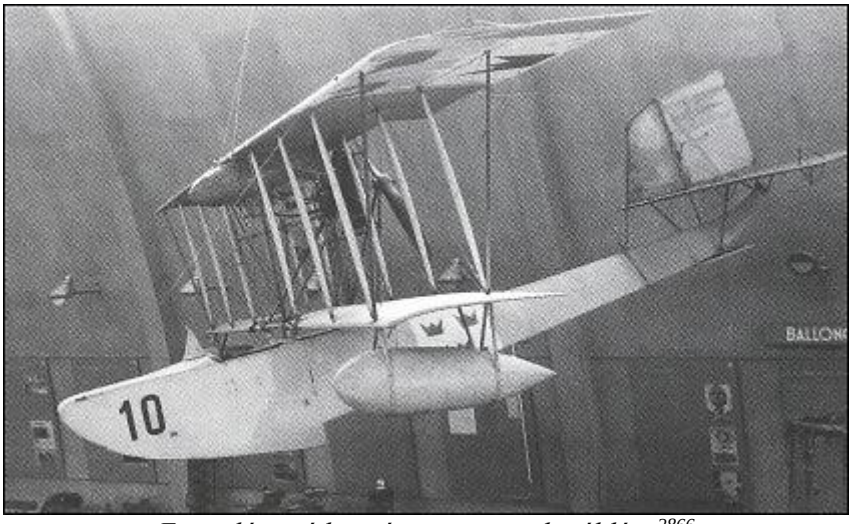
2861

A Donnet-Lévéque-féle repülő csónak, mely úszótalpak helyett egy siklócsónakot hordoz; míg a többi rendszer a vízi használatra adoptált szárazföldi aeroplánnak mondható. Első repülése a gépnek 1912. március 15-én Juvisyben volt. A François Denhaut mérnök által megalkotott repülőgép egy kétüléses, 9,50 méteres szárnyfesztávolságú repülőgép, szárnyfelülete 17 négyzetméter (A típus) Az A típus hossza 7.30 m, súlya üresen 380 kg, feltöltve 580 kg. Utazósebessége 75 km[2862]. Szárnyain nincsenek csűrők, és vetemedéssel működnek. A szárnyak alatt két úszó biztosítja a stabilitást lebegéskor.[2863]
A haditengerészet kapcsolatba lépett egy francia céggel, az FBA-val (Franco-British Aviation). A tárgyalások eredményeként még 1912 nyarán megrendelte négy Donnet-Levêque típusú repülőcsónak gyártását és szállítását. Ezek a gépek 1912 decemberében légi úton érkeztek meg Pulába. Közülük három darab a Radetzky osztály hajóira került. A Levêque A típusú hidroplánok képesek voltak 1000 méter

[2860] Révai Nagy Lexikona, 10. kötet: Hérold-Jób (1914)A X. kötet illusztrációi és mellékletei
[2861] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 47. évfolyam (1913) 30. szám / Szemle
[2862] http://chezpeps.free.fr/musee/extra/hydravion_donnet_leveque.html
[2863] https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/757/donnet-leveque-type-a

csúcsmagasságban, 100 km/óra sebességgel 2,5 órát repülni, mindössze 50 lóerős Gnome Omega motorral. A repülők a vízről 40-50 m megtétele után tudtak elemelkedni. Viktor Klobucsár sorhajóhadnagy érdeme volt a négy francia hidroplán gyors hadrendbe állítása és a balkáni háborúban azok sikeres felhasználása. Ezek a gépek ugyan is már 1913-ban - a kitört balkáni háború során - komoly szerepet játszottak. Felderítő felvételeikkel, gyors információikkal bizonyítani tudták a haditengerészeti repülés korábban elképzelhetetlen lehetőségeit. 1913 végén megalakult a k.u.k. haditengerészet aviatikai szolgálata, s így a haditengerészeti repülés a világháború kitörésekor a flotta vezetésének állandó, szervezett részét képezhette.[2864]

Egy rekonstruált Donnet-Lévéque Type A-típusú gép Franciaországban[2865]



Egy talán svédországi megmaradt példány[2866]

A Donnet-Lévéque gépekből készült A, B (10.35 m szárnyfesztáv) és C típus. Ezek 70-80 lóerősek voltak. Egyes források szerint az Osztrák-Magyar Monarchia 2 db Donnet Lévêque C típusú 10,50 m-re (máshol 10.40 m szerepel), növelt szárnyfesztávolsággal, szárnyfelület 21 négyzetméter és 80 LE-s Gnôme Lambda motorral. szerelt gépeket vásárolt, valamint 2 db A típusú gépet is vett.[2867] A C típus max sebessége 120 km, súlya 560 kg üresen, 650 kg terhelve, hossza 8.50 m, magasága 2.9 m[2868]. Minden típus egy pilótával és egy megfigyelővel üzemelt. A gyártó cég viszonylag hamar csődbe ment, így összesen csak kb. 30 gépet gyártottak le és annak a felét sem tudták eladni. A típusból világviszonylatban a Monarchia üzemeltette a legtöbbet a maga 4 példányával. A Monarchia flottája ekkor egyáltalán nem volt elmaradva a légierő alkalmazása terén a többi nagyhatalom tengerészetétől. Az Adria mérete miatt, a haditengerészet viszont nem kezdte meg a repülőgép-anyahajók fejlesztését, mivel arra nem volt szüksége.

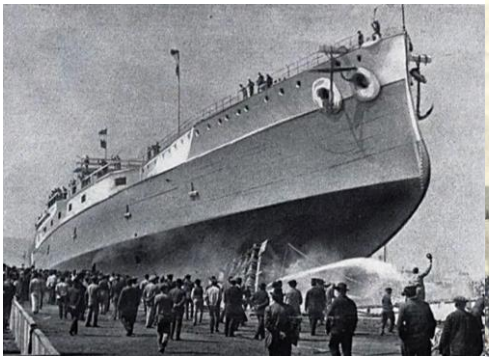
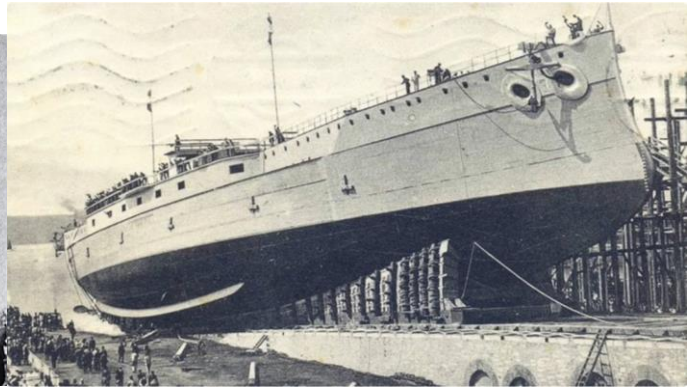
[2864] Top Gun, 9. évfolyam, 1998 / 1. szám
[2865] https://fr.wikipedia.org/wiki/Donnet-L%C3%A9v%C3%AAque
[2866] https://www.aviastar.org/air/france/donnet_a.php
[2867] https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/757/donnet-leveque-type-a
[2868] http://fandavion.free.fr/donnetleveque.htm

A harmadik, Zrínyinek keresztelt csatahajónál az elektromos berendezés gőztubináit a magyar gépipar szállította ugyan, de magát a elektromos berendezést következetesen itt is az osztrák Keiben cégnél rendelték meg.[2869]

Tűzvezetés:
4 db 9 láb (2743 mm) Barr&Stroud távmérő az elülső és hátsó tornyok tetején, és két másik különálló oszlopon. 6×90 cm fényszóró
Egyéb: 2 db 13 t előre néző csónakdaru
Csónakok: 1 db 9 t gőzbárka, 1 db motorcsónak, 2 db evezős bárka, 1 db mentőkutter, 3 db kutter, 3 db gigg, 6 db jolle
Hívójele: Z = BY 60,023

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Építési költsége: közel 38 000 000 000 korona
A hajó költsége az anyagár drágulás miatt 3 millió koronával nőtt a tervezetthez képest és a tüzérség felszerelése is 2,1 millióval nőtt a tervezethez képest.[2870]
Építés kezdete: 1908.11.15.
Vízrebocsátás: 1910.04.12.
Elkészült: 1911.07.15.
Hadrendbe állt: 1911.11.22.[2871]
USA átvétel: 1919.11.22-én.
Leszerelve: 1920.11.07-én.
Az SMS Zrínyi fedélzetén használt teak fa volt az egyetlen anyag, amelyet Ausztria-Magyarországnak külföldről kellett beszereznie a hajó megépítéséhez.
A Zrinyi csatahajó tervei Siegfried Popper hajóépítő mérnök készítette, Lendecke vállalatigazgató és Anton Demal gépészmérnök volt felelős a gépekért. [2872]

1910.
A magyar beszállítók késlekedése miatt volt lassabb az építés, mint az osztály első hajónál, és a vízrebocsátásra végül 15 hónap után történt csak meg.[2873] „A »Zrinyi« még szárazon van ; a munkálatok rendes ütemben való végezhetését az áldatlan politikai viszonyok érzékenyen késleltetik.”[2874]
Vízrebocsátásánál Ferenc Ferdinánd nem óhajtott részt venni az eseményen, nem palástolva magyarokkal szemben érzett ellenszenvét.[2875]



-
2876

[2869] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. évfolyam (1911) 8. szám / Iglauer István: A magyar gépipar és a hadihajók
[2870] Reichspost, Januar 1911-01-25
[2871] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Zr%C3%ADnyi
[2872] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1909-07-04
[2873] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[2874] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[2875] https://www.elsovilaghaboru.com/tortenete/cikk/sms_zrinyi
[2876] https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY

SMS Zrínyi vízrebocsátása[2877]

„A legújabb csatahajónk. Írta : Gonda Béla min. tanácsos. Háromszáznegyvennégy esztendeje Zrínyi Miklós szigetvári hősi kirohanásának. Ezt a dicsőséges haditettet az osztrák-magyar haditengerészet már régebben honorálni kívánta azzal, hogy egy 1870-ben épült korvettet Zrínyi nevéről nevezett. Ez a hajó még a régi rendszer szerint épült, fából és vasból vegyesen, gőzre és vitorlára. Részt vett a „Crivoscie“ megszállásásánál 1882-ben, számos utat tett a föld körül, mígnem elavulva, 1900—1905-ig matróz-iskolahajónak használták, 1908 óta pedig „Delta“ néven raktárhajónak alkalmazzák. Haditengerészetünk azonban hű szokott lenni a történelmi tradíciókhoz, s ezért, amikor a legújabb és legnagyobb csatahajók építését megállapították, ezek egyikének már eleve a „Zrínyi“ nevet szánták. Csatahajóink száma ezzel tizenkettőre emelkedik, amelyek nagyság szerint hármanként négy csoportba oszlanak. A legkisebb a „Budapest“ típus (5600 tonnás, t. i. ennyi súlyú vizet szorít ki helyéből a teljesen fölszerelt hajó), utána jő az „Árpád“ típus 8300 tonnával, majd az „Erzherzog Karl“ típus 10600 tonnával (ezek közt nincs magyar nevű, míg a többi hármascsoportban egy-egy hajónak magyar neve van), végül a „Zrinyi“ típus 14500 tonnával. Ebbe a csoportba tartozik az „Erzherzog Franz Ferdinand“, melyet 1908 szeptember 30-án bocsátottak vízre, s mostanában készült el és osztották be a hajóhadba, továbbá a „Radetzky“. A „Zrínyi“ csatahajó tehát haditengerészetünk három legnagyobb hajója közé tartozik. A hajó teste most készült el s e hónap 12-én délelőtt tizenegy órakor vízre bocsátották Triesztben a szokásos ünnepségek között. A magyar hajót őfelsége kitüntető figyelméből, magyar születésű és nevelésű leánya, Mária Valéria kir. hercegnő keresztelte meg s ő adta meg vízrebocsátáshoz a jelzést a fékező-készülék kikapcsolására. Új csatahajónk magyar jellege tehát nemcsak nevében, de megkeresztelésének és vízrebocsátásának magyar vonatkozásában is kifejezésre jut, amihez igen szépen hozzáilleszkednék, ha a haditengerészet vezetősége magyar parancsnokot is állítana az élére. De hát ez bizonyára nagy nehézségbe ütközik, mert a magyar haditengerész-tisztek legnagyobb része, amikor elérte a sorhajóhadnagyságot, igyekszik a szárazra jutni, s így aztán édes kevés magyar juthat a főtiszti állásokba, amire pedig magyar nemzeti szempontból nagy súlyt kellene helyeznünk, mert különben, haditengerészetünkben a magyar jelleg még a legcsekélyebb mértékben sem juthat kifejezésre, aminek nemcsak a közösségben megkívánt paritás szempontjából, de a külföld előtt is mérhetetlen nagy kárát valljuk. Említettük, hogy a „Zrínyi“ három legnagyobb csatahajónk közé tartozik, 14500 tonnával, 20.000 lóerejű géppel, 20 tengeri mértföld óránkénti sebességgel. A hajó fegyverzetét 4 drb 30.5 cm.-es, 8 drb 24 cm.-es, 20 drb 10 cm.-es, 6 drb 7 cm.-es ágyú, 2 drb 8 mm-es golyószóró és 3 torpedóvető-készülék alkotja. A tengeri ütközet céljaira tehát hatalmas, erős fegyver, félelmetes ellenfél, s ha hozzáteszszük, hogy egy ilyen hajó teljesen fölszerelve körülbelül 38 millió koronába kerül, hát bizony elég költséges fegyver is, amely minden erőssége mellett is ki van téve annak, hogy egy kicsinyke torpedó a tenger fenekére küldje. Nagyon tévednénk azonban, ha abban az illúzióban ringatnók magunkat, hogy ezzel a három nagy csatahajóval a mi haditengerészetünknek akár támadó-, akár csak védőképességét is valami magas fokra emeltük. Az európai hatalmasságok közt, Spanyolországot kivéve, e tekintetben, a legutolsó helyen húzódunk meg. Haditengerészetünket a harcérték tekintetében Olaszország háromszorosan, Franciaországi ötszörösen, Anglia tizenháromszorosán múlja felül. Megengedjük azonban, hogy ez az összehasonlítás nem egészen jogosult. Mi nem vagyunk tengeri nagyhatalom, nincsenek gyarmataink messze túl a tengereken, de sőt még a tengerpartunk se valami nagy. Mindez nem elég ok azonban a haditengerészetben való inferioritásunkra. Bármily kicsiny is

[2877] https://axioart.com/tetel/stapellauf-sms-zrinyi-k-u-k-kriegsmarine-sms-zrinyi-az-o-fcac45ef

tengerpartunk, annak megtartásához, tengeri kereskedelmünk biztosításához és fejlesztéséhez, politikai hatalmi erőnk védelméhez és megszilárdításához létérdekeink fűződnek. Ezért szükséges az, politikai és gazdasági szempontból egyaránt, hogy a tengeri hatalmasságok közt is nyomatékos tényező legyünk. Márpedig félő, hogy ha az eddigi lassúsággal és késedelmeskedéssel kullogunk a tengeren való szomszédaink után, el találunk maradni, hogy aztán lehetetlen lesz még csak meg is közelítenünk őket.. A haditengerészet ugyanis az utóbbi években — különösen az angolok és németek túlhajtott versengése következtében — szinte szédületes arányokban fejlődik. Ami tegnap még nagy erősség volt, az ma gyönge játékszer. A mi legerősebb s mindössze is három darab csatahajónk megfelel ugyan az olasz „Regina Margherita“ és „Vittori Emanuele“ típusnak, utóbbinál nagyobb és erősebb is, de már kisebb, mint a francia „Danton“, s az angol „Nelson“ típus. Pedig ezek most már csak közepes tengeri fegyverek lettek az angolok által kezdeményezett Dreadnought-típussal szemben, melyet azóta az összes tengeri államok kénytelenek voltak utánozni. Az első angol Dreadnought-hajó 17900 tonnás, 21 mértföld óránkénti sebességgel, fegyverzete 10 drb 30.5 cm.-es és 27 drb 7.6 cm.-es ágyú. Ezek tehát élesen elkülönültek a páncélosok elleni nagy ágyuk, a torpedónaszádok elleni kis gyorstüzelő ágyuktól, s a fegyverzet mindkét tekintetben egységes és hatalmas. Ezt a nagy és erős hajótípust azonban az azóta épült és épülőben levő csatahajók máris túlszárnyalták. S ez természetes, mert hiszen mindenki erősebb akar lenni, mint az esetleges ellenfél. A mi szomszédaink, az olaszok például, máris négy oly csatahajót építenek, amelyek mindegyike 20.000 tonnás, 24 tengeri mértföld óránkénti sebességgel, s fegyverzetük 12 drb 30.5 cm-es nagy ágyú, s a torpedónaszádok elleni harcra 18 drb 12 cm.-es és 16 drb 7.6 cm.-es gyorstüzelő ágyú. Most épült ezeken kívül három kisebb csatahajó (12.625 tonnás, 21 mértföldnyi sebességgel,) négy vértes cirkáló (9800—10.118 tonnás, 22 ml. sebességgel) és négy darab gyorscirkáló (3000—4000 tonnás) 27—28 tengeri mértföld óránkénti sebességgel, 12 és 76 cm.-es ágyukkal Angliáról jobb lenne nem is szólani. Most, március 10-én, készült el ugyanis öt csatahajó, két cirkáló, kilenc torpedózúzó és tizenhat tengeralatti naszád; építés alatt van hét csatahajó, három páncélos cirkáló, kilenc védett cirkáló, két cirkáló, harminchét torpedózúzó és kilenc tengeralatti naszád, melyek egy része már jövőre ilyenkorra elkészül. Ennek a szédületes és óriási költséggel járó versengésnek természetesen mi csak csöndes szemlélői lehetünk. De már azt, ami a szomszédunkban történik, mégis csak meg kell szívlelnünk. Mi most készülünk vízrebocsátani egy — szerintünk— igen nagy csatahajót, ennek is kell jó másfél esztendő, míg teljesen készen lesz. Az ilyen nagyságú hajók azonban most már nagyon háttérbe szorultak a Dreadnought-típusú sokkal nagyobb és erősebben fegyverzett hajók mögött. Pedig itt nincs még megállás. Látjuk, hogy ez a típus is folyton nagyobbodik, fegyverzete erősbödik. Hozzá kell még vennünk azt a körülményt is, hogy mi igen sokkal lassabban építjük a hajóinkat, mint az angolok vagy mások, s megtörténhetik velünk, hogy amikorra egy igen erősnek vélt típussal elkészülünk, az már túl van szárnyalva. De hát nekünk számolnunk kell anyagi erőnk gyöngeségével. Hiába szegény ember vízzel főz. De azért mégsem szabad e téren odáig jutnunk, hogy elerőtlenedjünk. Mérsékelten, de kellő előrelátással és körültekintő céltudatossággal kell fejlesztenünk haditengerészetünket. „Svaviter in modo, fortiter in re.“ A magyar nemzetnek is nagy érdekei fűződnek ehhez. Haditengerészetünk fejlesztése méltán megérdemli a magyarság legmelegebb érdeklődését, s hazafias kötelességnek tartjuk, hogy abban komoly kitartással, nemes lelkesedéssel aktív részt is vegyen a magyarság. Amikor pedig ilyen ünnepsége van haditengerészetünknek, mint most a „Zrínyi“ csatahajó vízrebocsátása, vegyen azon részt mindenkoron tüntető módon a magyarság; mutassa meg, hogy magáénak tekinti ezt a hajót, hogy érdeklődik egyénisége, sorsa, jövő hatása iránt, s ki akarja venni az öt megillető részt haditengerészetünkből, s nemcsak pénzével járul ennek fejlesztéséhez, de vérével és nemzeti géniuszával is.”[2878]

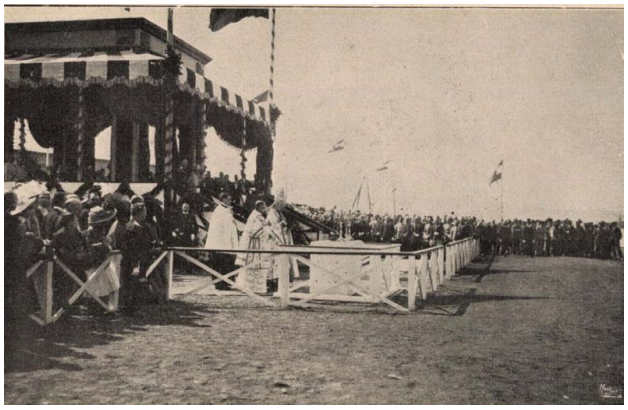
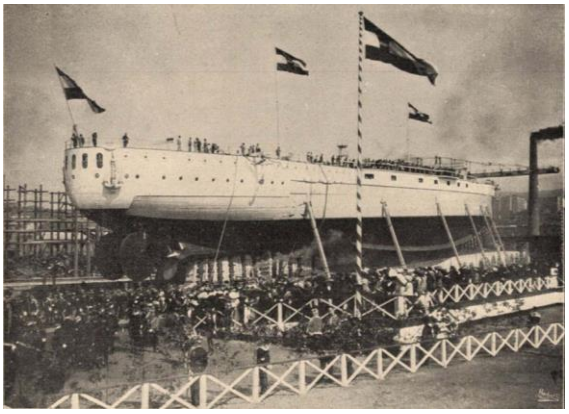
„Triesztből jelentik, hogy ma délelőtt ment végbe a Stabilimento Tecnicoban Ferencz Ferdinánd trónörökös és neje, Ferencz Szalvátor főherczeg és neje, Montecuccolli tengerészeti parancsnok, Schönaich hadügyminiszter, Hazai Samu honvédelmi miniszter, számos tengernagy, tábornok, számos tiszt, a hatóságok fejei, számos képviselő, több idegen katonai és tengerészeti attasé, valamint a konzuli testület és nagy embertömeg jelenlétében az újonnan épített 14.457 tonnás «Zrínyi» csatahajó vízrebocsátása. A beszentelés után Mária Valéria főherczegaszszony megkeresztelte a hajót. Ágyúdörgés és viharos hurrá kiáltások között siklott le a hadihajó a tengerre. Az új csatahajó Zrínyi Miklósnak, a szigetvári hősnek nevét viseli. Az osztrák-magyar hajóhadnak volt már egy «Zrínyi» nevű

[2878] Gazdasági Mérnök, 35. évfolyam, 1910-04-17 / 16. szám

hajója. Ez 1841-ben épült és 1340 tonnás korvetthajó volt, mely a nyolczvanas és kilenczvenes években több jelentős tengeri utat tett". Az új Zrínyin van „három 80,5 cm., nyolca 24 cm, húsz 10 cm., hat 7 cm.-es ágyú és két 8 cm.-es golyószóró alkotják a hadi felszerelést A legnagyobb ágyuk 450 kilós löveget 800 méteres másodpercznyi kezdősebességgel lőnek ki s lövegük 7000 méternyi távolságban még 95—72 centiméter vastag acéllemezt képes keresztülütni. Van a hajón torpedókilövő szerkezet is. A világítást és az ágyuk beállításához szükséges erőt villamos erőforrás szolgáltatja."[2879]

A cikk szerint a vízrebocsátásnál jelen volt Ferenc Ferdinánd, de valójában nem ment el oda.

„A Zrínyi csatahajó vízrebocsátása. Az osztrák-magyar kettős monarchia haditengerészete újabban egy hatalmas csatahajóval szaporodott. A minap bocsátották ugyanis vízre a 14.457 tonnás Zrínyi csatahajót. A nevezetes esemény a szanmarkói hajógyárban történt, ahol Ferencz Ferdinánd trónörökös és neje, Ferencz Szalvátor kir. herczeg és felesége Mária Valéria herczegasszony, Montecuccoli tengerészeti parancsnok, Schönaich hadügyminiszter, a két honvédelmi miniszter és nagyszámú polgári és katonai előkelőség jelent meg az ünnepélyen.

Ez a kép azt a jelenetet ábrázolja, amint a felkért lelkész beszenteli a hajót a partról és a Zrinyi úgynevezett tornyos csatahajó fellobogózva

Montecuccoli tengerészeti parancsnok felhívására Urednicek Pál lelkész beszentelte, ezután pedig Mária Valéria herczegasszony a tengerészeti parancsnok felkérésére megkeresztelte a hajót, melyet aztán vízrebocsájtottak."[2880]

„— A „Zrínyi" vizrebocsájtása és Szigetvár. Említettük már, hogy a »Zrínyi« hadihajó minapi vízrebocsájtási ünnepségére meghívták Szigetvár községet is. Szigetvár küldöttségileg nem képviseltette magát az ünnepségen, de a következő táviratot küldte az új hadihajó parancsnokságának: A »Zrínyi" csatahajó nagytekintetű Parancsnokságának San Marco. Triest. »Zrínyi« csatahajó vizrebocsájtása alkalmával hős, Zrínyi Miklós várának, Szigetvárnak közönsége tisztelettel és hazafias örömmel üdvözli a »Zrínyi« csatahajót, annak vitéz tisztikarát, legénységét és az ünneplő közönséget. Kívánva, hogy e csatahajó a haza és a király védelmében minden résznek és megpróbáltatásnak ellent álljon, azt soha szerencsétlenség ne érje, harcosai pedig olyan önfeláldozással szeressék a hazát, mint azon hős, akinek örökké élő nevét e hajó viseli. Éljen a haza! Éljen a király ! Szigetvár város képviselőtestülete és elöljárósága. A táviratra Montecuccoli tengernagy a következő távirati választ küldte: Szigetvár város tekintetes képviselőtestülete és elöljárósága. A hazafias üdvözletét szívélyesen viszonozva, a haditengerészet nevében melegen köszönöm az oly bensően kimondott szavakat. Az uj csatahajó tisztikara és legénysége mindig szeme előtt fogja tartani a szigeti hős emlékét, kinek halhatatlan nevét viseli. Montecuccoli, tengernagy."[2881]

[2879] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám
[2880] Tolnai Világlapja, 10. évfolyam, 1910-04-24 / 17. szám
Illustrierte Kronen Zeitung, April 1910-04-14
[2881] Somogyvármegye, 6. évfolyam, 1910-04-19 / 88. (1453.) szám

„A Zrínyit 1910-ben bocsátották vízre Triesztben, a hajó 14.500 tonnás, 20.5 csomós, tüzérsége pedig 4 darab 30.5, 8 darab 24, 20 darab 10, 6 darab 7,6 és 2 darab 4,7 cm-es gyorstüzelőágyúból és 2 gépfegyverből áll. A hajó gépjei 20.000 lóerőt indikálnak, személyzete pedig 830 emberből áll.”[2882]

1911.
A Skoda-művek r.-t. ma tartotta Pilsenben 11-ik rendes közgyűlését. Az előterjesztett üzleti jelentés rámutat a részvénytársasági művek örvendetes fejlődésére. A gépgyár a múlt évben a Radetzky-cirkáló és egy uruguayi cirkáló fölszerelését befejezte és a Zrinyi-csatahajó fölszerelésének egy részét szállította. A fegyvertechnikai osztály versenyképességének jeléül tekinthető, hogy Kína részéről először érkeztek nagyobb megrendelések tábori ütegekre és közép-amerikai államok részéről hadianyagra.[2883] A Zrínyi páncélját is a Skoda-művek készítette.[2884]

1911.04.12-i hír: Felmentünk –újságírók- hát a Zrínyire, mely már a vízen épül. Tornyaiból a pilseni Skoda-gyár ágyúcsövei büszkén néznek farkasszemet a szerencsére láthatatlan ellenséggel. — Az építése, a berendezése, a járóképessége — mondotta a fáradhatatlan Prohaska... — teljesen azonos a dreadnoughtokéval. — Hát mi mégis a különbség? — Hogy kisebb valamivel és ágyúi csak 27 centiméter kaliberűek. — Éppen elég ez is — mondom, egy ágyúcső elé állva. — Azt hiszem, Triesztet néhány percz alatt ki lehetne végezni vele.[2885]

1911 júniusában a Zrínyi befejezéséhez még 13,4 millió Korona hiányzott.[2886] Ezek szerint az építők, hitelben dolgoztak.

„Elkészült a Zrínyi csatahajó. (Budapest, július 14.) Triesztből jelentik, hogy a Stabilimento Tecnico san marcoi hajógyárában elkészült a monarchia Zrínyi nevű új csatahajója. A hajó már elhagyta a gyárat és legközelebb megteszik vele a hivatalos próbajáratokat.”[2887]

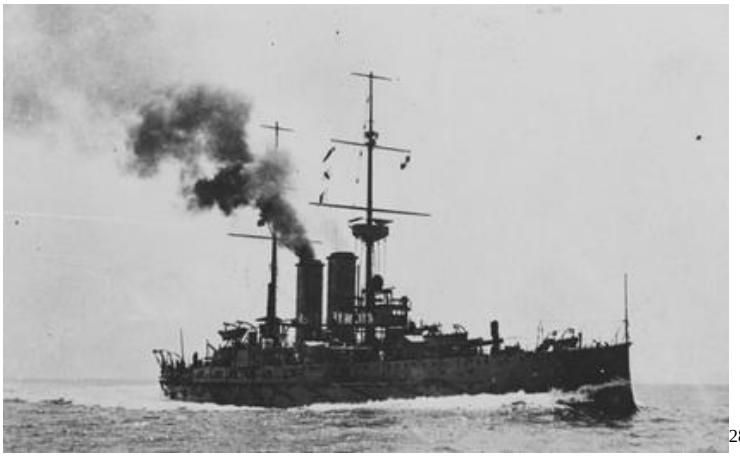
A Zrínyi csütörtökön (1911.07.13-án) indult el első próbaútjára.[2888]

1911.07.20-i hír: A Zrínyi az osztrák és magyar haditengerészet harmadik és utolsó 14.500 tonnás csatahajója már az összes előzetes próbautakat szerződésszerűen megtette és így legközelebb a hivatalos próbautakat is meg fogja tenni. A Zrínyi előreláthatóan szeptember elején kezdi meg a szolgálatot.[2889]

1911.08.13-i hír: „Triesztből jelentik: A Stabilimento Tekniko jelentése szerint a Zrínyihadihajót, mely ma hagyta el a szan-markói hajógyárat, legközelebb fölszerelik. Július 25-től augusztus 11-ig különböző próbákat tettek a hajóval és ez alkalommal bebizonyosodott, hogy úgy gyorsaság, mint gyakorlatozó képesség tekintetében teljesen megfelel a szerződésszerű feltételeknek.”[2890]

1911 szeptemberében lépett a hajó tényleges szolgálatba, bár ekkor még próbaútjait futotta.[2891] Bevethetővé csak november 22-én vált.
Hadrendbe állása után az 1. csatahajó divízió tagja lett.

[2882] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-11-26 / 298. szám
[2883] Pesti Napló, 62. évfolyam,1911-04-25 / 97. szám
[2884] Prager Tagblatt, April 1911-04-24
[2885] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-04-02 / 78. szám
[2886] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1911-06-17
[2887] Dunántúl, 1. évfolyam, 1911-07-16 / 90. szám
[2888] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-07-14 / 165. szám
[2889] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-07-20 / 170. szám
[2890] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-08-13 / 191. szám
[2891] https://www.elsovilaghaboru.com/tortenete/cikk/sms_zrinyi

 [2892]

1912.
1912.01.25-i hír: „A téli hajóraj. Triesztből sürgönyzik, hogy ma délelőtt 10 órakor az osztrák-magyar téli hajóraj, amely a Ferencz Ferdinand kir. herczeg, Radetzky, Zrínyi csatahajókból, Szt. György czirkálóból és Streiter és Lillán torpedójárművekből áll, Lenjus v. Wellenburg gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt ideérkezett.”[2893]

1912.03.20-i hír: „A Tegethoff vízrebocsátása. Gr. Lantus ellentengernagy vezetésével kedden délután megérkezett Triesztbe a cs. és kir. hajóraj, mely a Ferenc Ferdinánd, Radeczky és Zrínyi csatahajókból, a Szentgyörgy, Spaun, cirkálókból, több torpedózuzóból áll. Megérkezett továbbá a tartalékhajóraj, mely a Károly főherceg, Ferdinánd Miksa főherceg, Frigyes főherceg csatahajókból és az Aspern cirkálókból, valamint több tengeri torpedónaszádból áll. Egyidejűleg megérkezett a Tegethoff kórházhajó is, amely a vízrebocsátandó Dreadnought keresztelőjétől kezdve a Mars hevét viseli.”[2894]

1912.09.07-i hír: „— Egy legénnyel kevesebb... Bécsi jelentés szerint a „Zrinyi" csatahajón Pintér István harmadosztályú matrózt, amikor a kazánházban dolgozott, elkapta a fölvonó. A matróz olyan súlyosan sebesült meg, hogy belehalt sérülésébe. Szigorú vizsgálatot indítottak annak megállapítására, hogy terhel-e valakit felelősség Pintér haláláért. Lesz-e eredménye a szigorú vizsgálatnak ?”[2895]

1912.10.31-én a téli hajóraj tagja az Erzherzog Franc Ferdinand 14.500 tonna 950 emberrel, Radetzky 14.500 tonna 693 emberrel. Zrínyi 14.500 tonna 687 ember, stb.[2896]

1912-ben az SMS Zrínyi, az SMS Radetzky és az SMS Erzhercog Franz Ferdinand két Földközi-tengeri útra indultak 1912.11.04-én.[2897]

A második út az Égei-tengeren 1912. novemberében és decemberében volt. Ezen az úton az SMS Admiral Spaun cirkáló és több romboló is részt vett. Ekkor a balkáni háború miatt járt a külhoni vizeken.

1912.11.06-i hír: „A pólai kikötőből nem egy osztály, hanem egész hajóraj futott ki a tengerre hétfőn este; a hajórajban, amint „Az Est"-nek Pólából jelentik, bent van a három legnagyobb csatahajó : a 14.600 tonnás „Franz Ferdinand", a „Radetzky" és a „Zrínyi". A hajórajhoz tartoznak még az „Admiral Spaun" nevű rapid-cirkáló és a „Scharfschütz", meg az „Uskoke" nevű torpedózúzók. Ez a hajóraj a saját, mintegy kétezerfőnyi legénységen kívül ezerfőnyi tengerész gyalogságot szállíthat szükség esetén partra. Az esetleges partraszállítási különítmény könnyű tüzérséget és gépfegyverosztályt visz magával. De nem ebben van a most megindult hajóraj ereje, hanem a hajótüzérségben. A három említett csatahajónak egyenként 12 darab 27 centiméteres ágyúja van és ezenfelül megfelelő középtüzérsége. Az

[2892] https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-60000/NH-60537.html
[2893] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-01-25 / 21. szám
[2894] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-20 / 68. szám
[2895] Népszava, 40. évfolyam, 1912-09-07 / 212. szám
[2896] Dunántúl, 2. évfolyam, 1912-11-01 / 249. szám
[2897] Szeged és Vidéke, 11. évfolyam, 1912-11-04 / 254. szám

admirális hajóján, természetesen, szikratávírókészülék van, amellyel a nyílt tengerről is folyton érintkezhetik a pólai parancsnoksággal és Béccsel. A tengerészeti parancsnokság kijelentése szerint a hajóhad rendeltetése kizárólag az, hogy a török kikötővárosokban netalán szorult helyzetbe kerülő osztrák és magyar alattvalók életét és vagyonát megvédje. A „Magyar Távirati Iroda" jelenti Bécsből. Az osztrák-magyar hajóraj első osztálya Smyrnát fogja először érinteni. (A smyrnai öböl — Izmar — Kisázsiában van 400 kilométerre Szalonikitől és 600 kilométerre Konstantinápolytól.) Pólából táviratozzák a félhivatalos „Budapesti Tudósító"-nak. Tegnap este fél 7 órakor a „Franz Ferdinand" hajó a „Zrínyi" és „Radetzky" hajókkal elhagyta a kikötőt. A csatahajó osztályának feladata, hogy a kisázsiai partokon, illetőleg az Aegei-tenger vizein tartózkodjék és a magyar és osztrák alattvalók esetleg szükségessé váló védelmére készen álljon. A parancsnok Chmelarz ellentengernagy, tehetséges, hogy legközelebb cirkálók is elindulnak, mégpedig a „Spaun" cirkáló zúzákkal a flottaosztály kiegészítésére."[2898]

1912.11.08-i hír: Törökországi érdekeink védelme: Pola, november 7. A tengerészeti parancsnokság jelentése szerint a Zrínyi nevű hadihajó a külügyminisztérium utasítására kuvaitai és Szaloniki dohánygyárunk védelmére ment.[2899]

1912.11.14-én „Az első cirkáló hajóraj, mely a múlt hetekben hajózott el innen az Égei vizekre, már rendeltetése helyén van. A hajóhad következőképpen van elosztva: A Ferenc Ferdinánd csatahajó (mely a flottilla zászlóshajója), a Radetzky csatahajó és az Uskoke torpedóromboló Szmirnában vannak. A Zrínyi csatahajó és a Wildfang torpedóromboló Kavalában vannak. A Mária Terézia páncélos cirkáló Szalomnikiben van. Az Aspern és a Spaun cirkálóhajó pedig Konstantinápolyban vannak. Az adriai cirkáló flottilla St. Georg zászlóshajója mellé most osztották be szolgálatra a Zenta és a Szigetvár cirkálóhajókat. Ez a hajóosztály egyelőre nem hagyja el a dalmát partokat."[2900]

1912.11.30-án a Franz Ferdinand, Radetzky és Zrínyi csatahajók és az Admiral Spaun torpedónaszád Pólába érkeztek.[2901]

Miután visszatértek Polába, a Balkáni helyzet miatt, a teljes flottát mozgósították.

1912.12.06-i hír: „a) Az 1912. évi rendes szükségletben a 7. cím, B) alcím 3. tétele alatt »Tüzérségi és torpedisztikai felszerelés tengeri aknákkal és lőszerrel együtt a »Zrinyi« (III) csatahajó részére« engedélyeztetett összeget illetőleg, 8.600.000 Korona.[2902]

„Ha pedig ezt a hajóhadat nézzük, melynek legfiatalabb tagját most bocsátották vízre s összehasonlítjuk legvalószínűbb ellenfelével, az olasz flottával, kissé sötét színben tűnik fel a jövő képe. Haditengerészetünknek jelenleg 9 olyan páncélos csatahajója van, melyek mint komoly ellenfelek számba jöhetnek. Ez a kilenc hajó három típus szerint épült, mindenik három-három taggal. Első típus az 1900-ban vízrebocsátott Habsburg, (Árpád 1901, Babenberg 1902), tonnatartalmuk 8340 tonna s csak három 24 cm.-es ágyújuk van. Ezek a hajók a működő flottában már csak egy-két évig szerepelhetnek, mert a mai 25.000 tonnás Dreadnougthok mellett csak játékszerek. Ezután következik a 10.600 tonnás Erzherzog típus, (vízre bocsátási év 1903, 1904, 1905), melynek tüzérsége szintén elmarad a kor követelményei mögött. A legfiatalabb típus a 14.500 tonnás Erzh. Franz Ferdinand (Radetzky, Zrínyi) osztály, melyen már érvényesülnek az orosz-japán háború tanulságai, s mely így megfelel azoknak a követelményeknek, melyeket egy modern csatahajóhoz támasztunk. Az építés alatt levő négy új Dreadnougthunk, a Viribus unitis típus, melynek a Tegetthoff a második tagja, flottánk harcértékét nagyban fogja emelni. Azonban amint ezen hajók beállíthatók a működő hajóhad névsorába, kiesik onnét a Habsburg típus s igy ismét csak 9 páncélos hajónk marad, melyek közül három, az Erzherzog osztály, már halad a vénülés felé. A régebbi hajók, igy p. a Wien típus, stb., már csak arra valók, hogy az ócskaveskereskedők vesszenek össze rajta. Páncélos" cirkálók tekintetében még rosszabbul állunk.

[2898] Népszava, 40. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám
[2899] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-08 / 265. szám
[2900] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-15 / 270. szám
[2901] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-12-01 / 285. szám
[2902] Budapesti Közlöny, 46. évfolyam, 1912-12-06 / 278. szám

Egyedül az 1903-ban vízrebocsátott St. Georg jöhet számításba, mely azonban szintén eléri néhány év múlva a korhatárt. Kisebb cirkálók közül csak a modern Spaun-típus felel meg, a többi már elavult. A torpedóvadászok és naszádok újabban ki lettek egészítve s mindenesetre jelentős támadó erőt képviselnek, de mit ér mindez a nagy páncélosok hiánya mellett. S ha ezeket az adatokat összehasonlítjuk az olasz tengeri erővel, mert hisz flottánk nem azért épül, hogy az angol király koronázása alkalmával a spitheadi flottaszemlén a pirosfehér prosszin is képviselve legyen, s ha az annyira jósolt és bekövetkezhető eseményekre gondolunk, semmi esetre sem billen a mérleg a mi javunkra. Olaszországnak a törekvései és reményei, melyeket igen sokszor kifejezésre juttat, nem nagyon régiek. Az „Italia unita“, az olasz Trient és Trieszt, az Adriára vonatkoztatott „mare nostrum“ csábképének tüze ott lobog minden olasz hazafi szívében, de hogy ezt az ábrándot valóra is váltsák, ez a törekvés csak néhány évre vezethető vissza. A „mare nostrum“ elve adott serkentést arra, hogy Itália hatalmas lépésekkel kezdje fejleszteni és túlszárnyalni a mi tengeri erőnket. Az olasz tengerészet hirtelen való fejlesztése ott kezdődik, midőn Bettoló tengernagy, az akkori olasz tengerészeti vezérkar főnöke, 1905-ben az olasz flottapolitikának egy új irányt adott. Bettoló nézete abban jutott kifejezésre: Minél kevesebb tengerparti erődítés, hanem annál erősebb hajóraj. Bettoló ezen nézetének megvan a helyes alapja. Végig az egész olasz Adrián, az egyetlen Velence kivételével, nincs olyan pont, mely egy flottának biztos működési alapot tudna adni és egy ellenséges hajóhad támadásának ellenállhatna. Ancona és Tarent erődjei már annyira elavultak, hogy számításba sem jöhetnek. Brindisiben azonban komoly erődítések vannak tervbe véve, melyek úgy látszik Cattarro ellensúlyozására készülne). Az Adrián így jelenleg csak Velence jöhet számításba. Azonban Velence—Póla és Póla—Velence egy távolság, s ha azt mondjuk, hogy az este elindult olasz flotta reggelre Póla előtt lehet, ugyanezt mért ne lehetne fordítva is elképzelni? Velencének nagy hátránya, hogy kevés a kijárat az öbölből, s ami van, az is szűk s igy egy támadt flotta könnyen blokkozhatja. Pedig Velencén kívül más flottabázist az Adrián nem lehet keresni. Legközelebb hozzá a délolaszországi Tarentó fekszik s még ez a kikötő sem nyújt elég biztosítékot az olasz flótának, mely így egyesegyedül a Liguri -tenger mellett fekvő Speziától függ. Spezia pedig Tarentótól 1165, Velencétől 1850 km.-re van. Ezzel ellentétben a monarchia tengerpartja nagyon sok helyen alkalmas arra, hogy támadó hadműveleteknek a kiindulópontjául szolgáljon. Ez a körülmény játsza Bettoló flottapolitikájában az alapeszmét. Szerinte az olasz érdekeket nem a tengerparti erődök, hanem az erős, harcképes flotta védi meg. Az osztrák-magyar flottafejlesztésre Olaszország egy sokkal nagyobb arányú programmal válaszolt 1908-ban. Ha 20.000 tonnás csatahajó, négy 12.000 tonnás páncélos cirkáló és tíz soktengeri torpedónaszád, melyeknek költségei kb. 300 milliót tettek ki, volt a válasz. Íra hozzáadjuk a Vittorio Emanuelt és a Pisa-típus 4—4 tagját, melyek modern 19.000 tonnás hajók, úgy Olaszország egy oly tengeri erővel rendelkezik, mely mellett a mi haditengerészetinknek sikerre igen kevés kilátása van. Igaz ugyan, hogy kiképzés, vezetés stb. igen sokat segíthetnek, hogy a számbeli különbséget kiegyenlítsék, de egy második Lissára számítani és abban reménykedni, részünkről bűn volna. Velünk szemben Olaszország a tengeren jelenleg hajók dolgában le nem tagadható, jelentős fölénynyel bír. Az olasz csatahajók kéményeinek árnyéka már odavetődik a szirtes dalmát partokra, legalább is az olaszok már látni vélik.”[2903]

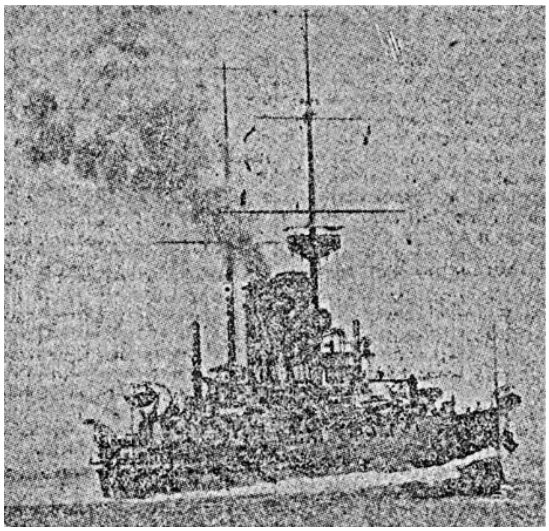
1913.

1913.03.19. „Két hajóhadosztály parancsot kapott, hogy induljon írtnak dél felé. A parancs a Skutarii és San Giovanni di Meduai afférral van kapcsolatban. Az első hadosztály az Erzherzog „Franz Josef“, „Zrínyi“ „„Radetzky“ csatahajókból áll és parancsnoka Nyegov Miklós ellentengernagy. A második hadosztály a „Saint Georg“ csatahajóból és a „Spaun“ nevű cirkálóból áll. Parancsnoka Sidler Pál ellentengernagy. A hajóhadakat torpedónaszádok és vadászhajók követi.”[2904]
(1912.11.16-án A montenegróiak beveszik San Giovanni di Medua kikötőjét, és körűlzárják Szkutarit.)

Az SMS Zrínyi egy nemzetközi flottakötelék részeként a Jón-tengerre hajózott a balkáni háború miatt. A brit flottát a HMS King Edward VII. pre-dreadnought képviselte, az olasz flottát az Ammiraglio di Saint Bon pre-dreadnought képviselte, a francia flotta részéről ott volt az Edgar Quinet páncélos cirkáló, a németektől az SMS Breslau könnyűcirkáló. A köteléket Cecil Burney brit tengernagy vezette. A kötelék fő célja utóbb a montenegrói partok blokádja volt. A blokád célja, hogy meggátolják a szerb

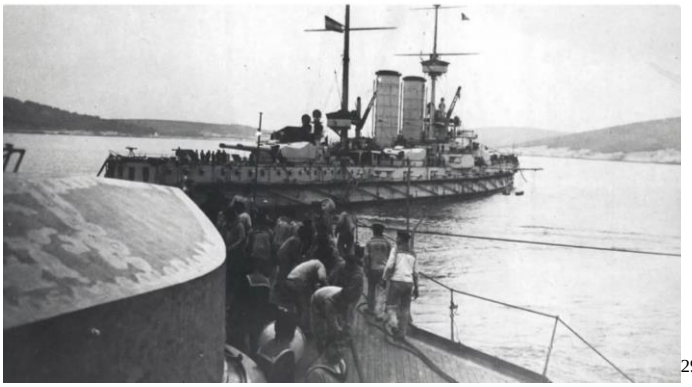
[2903] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-05-16 / 116. szám
[2904] Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-03-20 / 66. szám

erősítéseket a montenegróiak részére Scutarinál és segítsék az ottani albán és török védőket. A blokád következtében a szerbek visszavonultak és a várost nemzetközi haderő szállta meg.



A montenegrói flottatüntetésben résztvevő „Zrínyi“ nevű csatahajó[2905]

1913 áprilisában az Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi, részt vett a montenegrói Scutari blokádban. 1913.05.14-én nemzetközi „tengerészgyalogos” deszant (matrózok) szállt partra és elfoglalta Scutari-t. A deszantban az SMS Zrínyi legénysége is helyet kapott.
Az osztrák–magyar haditengerészet hajóról üzemeltetve itt használt először repülőgépet, a Radetzky-osztály három egységét egy-egy Donnet-Léveque hidroplánnal látták el, melyek felderítő repüléseket végeztek.[2906]



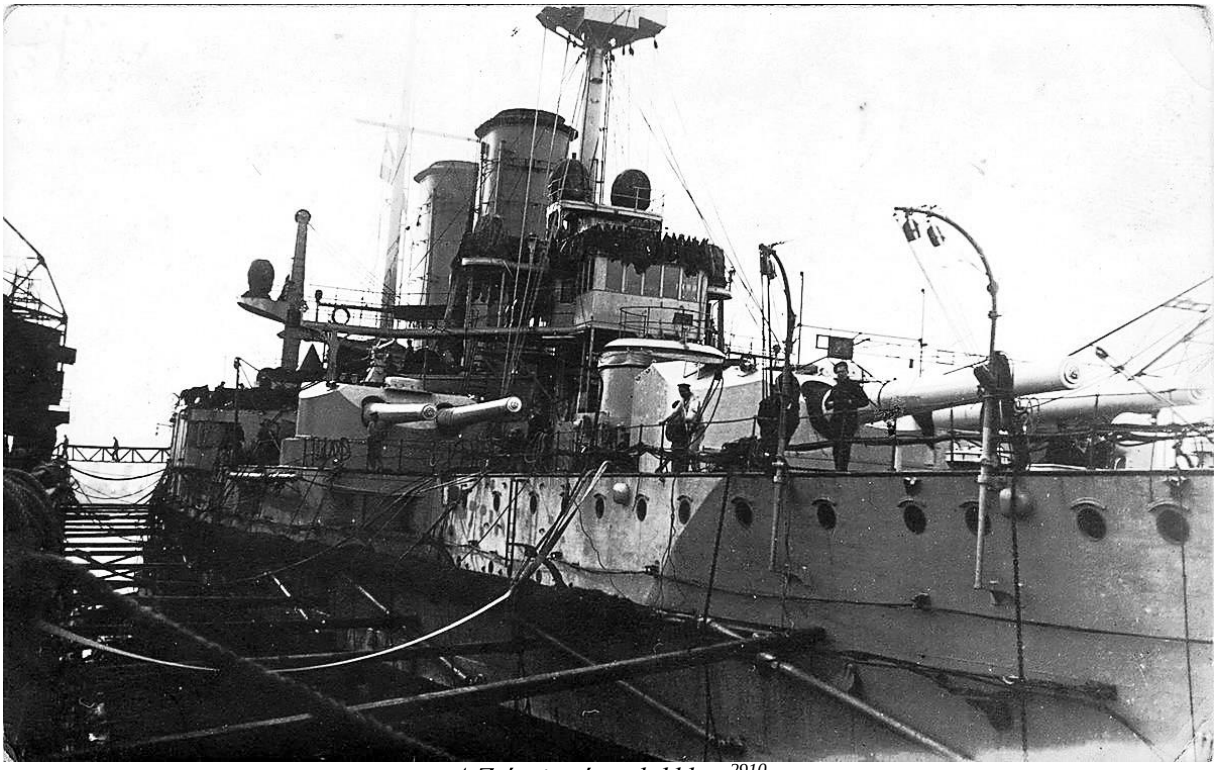
[2907]

1913.09.05/06-án a Viribus Unitis, a Tegetthoff, Zrínyi és a Radetzky, Abbáziába érkezett, Njegovan (Maximilian Njegovan) ellentengernagy parancsnoksága alatt.[2908]

1913-ban az SMS Viribus Unitis már hadrendben volt. A dreadnoughtok hadrendbe állása után az SMS Radetzky osztályt átsorolták a 2. csatahajó divízióba.

1913.10.29-i hír: Ausztria-Magyarországot a Panama-csatorna felavatásán a „Zrínyi“ csatahajó fogja képviselni, melyet erre az útra most szerelnek fel.[2909] A Panama csatornát végül 1914.08.15-én adták át. Ekkor már dúlt az I. világháború, így az SMS Zrínyi nem vehetett már részt az ünnepségen.

[2905] Friss Ujság, 18. évfolyam, 1913-04-06 / 83. szám
[2906] Krámeli Mihály Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Budapest, 2018
[2907] https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY
[2908] Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-05 / 211. szám
[2909] Világ, 4. évfolyam, 1913-10-29 / 256. szám



A Zrínyi szárazdokkban[2910]

1914.
1914.01.18-i hír: „A hullámtérön kívül horgonyoznak a Viribus Unitis, Tegethoff, Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Friedrich, Zrínyi és Radetzky csatahajók és a Sanct Georg páncélos-cirkáló. A kikötőben az oly jól ismert Adamich-molo mellett a Lacroma tengernagyi yacht helyezkedett el."[2911]

1914.02.20-i hír: „Triesztből táviratozzék. A Tegetthoff, Zrínyi csatahajók, a Spaun czirkáló, valamint hat torpedónaszád ma ideérkezett. A hajóraj parancsnoka Löffler ellentengernagy. Holnap egy torpedóflotilla érkezik ide. A hajók 3—4 napig fognak itt időzni."[2912]

1914 márciusában Triesztben volt.

„A Die Zeit jelentése szerint a Zrínyi csatahajót ki fogják volna az aktív hajóosztályból és a tartalékosztályban fogják elhelyezni.[2913]" Ennek oka a Szent István csatahajó hadrendbe állása.

1914.03.31-1914.06.05/07 között[2914] a Viribus Unitis, a Tegetthoff csatahajó és a Zrínyi pre-dreadnought valamint a Monarch régi partvédő sorhajó a Földközi-tengeren cirkált. A hajók felkeresték Szicíliát és a Levante-i vizeket. Így jártak Smyrna, Antalya, Messina, Bejirút, Alexandria kikötőkben. Ekkor 30 tiszt és 860 fő volt a hajó legénysége. A magyar tengerészek kivívták a többi flotta elismerését is. *„Mi annak rendje és módja szerint kikötöttünk, gyönyörűen, katonai fegyelemmel végeztük a horgonyok leeresztését, hadd tanuljanak tőlünk a francia, és orosz tengerészek, akik az egész horgony leeresztés alatt nem vették le a rólunk a szemüket."* [2915]

[2910] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY
[2911] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[2912] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-02-20 / 44. szám
[2913] Világ, 5. évfolyam, 1914-03-12 / 61. szám
[2914] Földi Pál: Az Adria királynője, Az Osztrák-Magyar haditengerészet története 1870-1918, Csengőkert Kiadó 2015
[2915] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-25 / 72. szám

Az út leírása Bodó Mihály tengerész visszaemlékezése nyomán. Az indulást megelőző két napban a hajók szén, élelmiszer, ivóvíz és fegyverzet készletét töltötték fel. 1914. március 31.-én aztán hajnali 4 órákkor intenzíven kezdték fűteni a három csatahajó kazánját. A reggelizés és gyors hajótakarítást követően elindult Pulából a hajókaraván. Az S.M.S. Zrínyi sorrendben az utolsó volt. Az Adriai-tenger közepén haladtak, párhuzamosan a parttal. Több napi hajózást követően elhaladtak Albánia és Görögország nyugati partja előtt, majd Kréta szigetét megkerülve érkeztek 1914. április 4.-én délelőtt 10 órakor Smyrna kikötőjébe.[2916] Az Égei-tenger partján fekvő várost, amely akkor nyugat Kis-Ázsia egyik főkikötője volt, ma Izmirként ismerjük és Isztambul után Törökország második legnagyobb kikötője. A kalandos történelmű városba 1914. április 4.-én délelőtt 10 órakor horgonyzott le az S.M.S. Zrínyi. Érkezés Szmirnába 1914.IV/4. d.e. 10 órakor. Szmirna lakosainak száma 200.000 ebből 15.000 európai többi nagyobbrészt új és ó török és vannak franciák, görögök és olaszok és annak magyarnyelvűek is. Szmirnában a hajók közel két hetet tartózkodtak, így lehetősége volt a tengerészeknek kimenőt kapni és a városban kirándulni. A szabadságra való kimenetel előtt mindenkinek elmondták a fontos tudnivalókat. Fegyvert senki nem vihetett magával és minimum négyesével mehettek csak ki a katonák. Az intézkedésnek elsősorban biztonsági okai voltak, hiszen így minimálisra csökkent az esetleges konfliktusok száma, illetve az, hogy bárki eltévedjen a hatalmas városban. A katonák zsoldjukat még partra szállás előtt megkapták, de nem ritkán cserekereskedelmet is folytattak a helyiek a tengerészekkel. A legénység a húsvétot is Szmirnában töltötte. Nagypénteken az S.M.S. Zrínyin félárbocra engedték a zászlót, ezzel tisztelegtek Jézus Krisztus előtt. A zászló egészen nagyszombatig félárbocon maradt, majd ezt követően vonták fel ismét a szokásos helyére. A böjti étel főtt szárított hal volt fokhagymásan, melyet főtt burgonyával tálaltak. A szmirnai tartózkodás alatt a húsvétot leszámítva, semmi jelentősebb dolog nem történt a hadihajókon. Szmirnából a nyugat kis-ázsiai szigetek mellett végighajózva Adáliába mentek a hadihajók. Adália mai ismert nevén Antalya. A kikötőváros híres volt narancsligeteiről, amely gyümölcsből a hajók is jócskán feltankoltak. A rövid pihenő után, Cyprus szigetét megkerülve kötöttek ki Beyruthba azaz Bejrútba, az akkoriban 170.000 fő lakosú szíriai kikötőben (ma már Libanon fővárosa). 1914-ben a város lakosságának a jelentős része kereskedelemből élt, így Bejrút akkoriban egy igazi kereskedelmi központnak számított. A városban töltött napok nem voltak olyan eseménytelenek, mint a Szmirnában eltöltött két hét. Bodóék ott tartózkodása alatt tűz ütött ki egy bejrúti emeletes házban, amely alsó szintjén áruház működött. A város segítséget kért a kikötőben állomásozó hajók parancsnokaitól is, így a tűzoltásban részt vett több hajó legénysége, így az S.M.S. Viribus Unitis, az S.M.S. Tegetthoff és az S.M.S. Zrínyi tengerészei is. A tűzvész megakadályozása azonban nem az egyetlen kaland volt Bejrútban. A hajók bejrúti tartózkodása alatt jelentős tengeri vihar tört ki. A vihar olyan erős volt, hogy egész éjszaka szivattyúzni kellett az S.M.S. Zrínyiből a vizet, így a legénység egész éjjel talpon volt. Az erős szél a hajó 80 mázsás horgonyát megmozdította, így póthorgonyt kellett lebocsájtani. A vihart miután sikeresen átvészelték, az S.M.S. Zrínyi Alexandria felé vette az irányt, s az úton mindkét, vihar által megviselt horgonyát újra cserélte.[2917] Bejrútból a libanoni partok mentén hajóztak, majd tovább a part mentén egészen Alexandriáig. Az S.M.S. Zrínyi 1914 májusában olyan hatalmas melegben érte el Alexandriát, hogy az érkezést követően ki kellett feszíteni a hajókon az árnyékot adó vászontetőt, mert a fedélzeten elviselhetetlen hőség uralkodott. Alexandriában a hadihajók több napig állomásoztak a kikötőben. Az Osztrák-Magyar Monarchia hadihajóinak érkezésekor, francia és orosz hajók is tartózkodtak a kikötőkben. Az S.M.S. Zrínyi hadihajóval érkező tengerészek esetében is hasonlóan alakult a program, mint a kor tipikus turistaútjai esetében. A város megismerése és bejárása után lehetősége volt a tengerészeknek a várostól körülbelül 200 kilométerre lévő Kairóba és környékére látogatni.[2918] Bodó és társai vélhetően a turisták által is előszeretettel használt vasúti közlekedéssel jutottak el Alexandriából Kairóba. A kicsivel több, mint 200 kilométeres vonatozás során érintették Damanhur, Kafr El-Zayat, Tanta és Banha állomásokat, majd nagyjából 5 órányi utazást követően érték el Kairó városát. Bodó Mihály és társai valamikor 1914 májusában érkeztek Kairóba. A hadihajók legénysége, amikor Egyiptomba járt, akkor még jogilag az Oszmán birodalomhoz tartozott az ország, amelyet II. Abbász Hilmi alkirály (khedive) vezetett. Az országban ugyanakkor már 1882 óta brit csapatok állomásoztak. (1914. november 4.-én a britek megdöntötték a hatalmon lévő alkirályt és helyette nagybátyját, Huszajn Kámilt tették a trónra, aki 1914. december 19-én szultáni címet vett fel. Egyiptomban ekkortól megszűnt az oszmánok fennhatósága és

[2916] https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon.html
[2917] https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon-ii-resz.html
[2918] https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon-iii-resz.html

hivatalosan is a britek fennhatósága alá került az ország.) 1914. május derekán a legénység visszatért a csatahajókra és Málta érintésével elindult vissza Pulába.[2919]

A Monarchia hajói és az angol hadihajók, díszlövésekkel köszöntik egymást Máltán[2920]

1914.05.10-én egyiptomi vizeken hajózott.[2921]
1914.05.21-én hajózott Málta felé, és 22-én futott be az ottani kikötőbe, Valonába.[2922]

1914.06.05-i hír: „Durazzó, június 4. (Eredeti távirat.) A monarkia csatahajói: Viribus Unitis, Zrínyi és Tegetthoff Löffler ellentengernagy parancsnoksága alatt szombatig maradnak a kikötőben. A fejedelmi pár ma látogatást tett a hadihajókon."[2923]

1914.06.30-án a Neretva (Naranto) folyó torkolata előtt horgonyzott a Viribus Unitis, Spaun cirkáló, Streiter és Uskoke torpedórombolók, Tegetthoff, Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, a Lacroma yacht és torpedónaszádok. Feladatuk, hogy Ferenc Ferdinánd és feleségének holttestét hazaszállítsák.

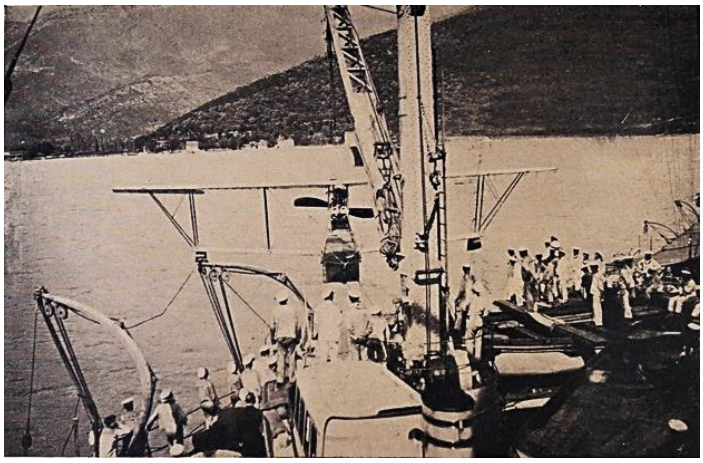
1914.07.01-én Triesztben volt testvérhajóival együtt.[2924]

I. világháború
1914.07.22-én a Cattaroi-öbölben volt az Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi.

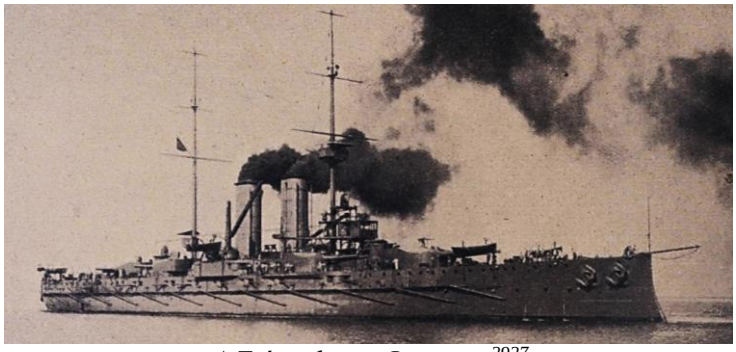
1914. július végén a mozgósított flotta részét képezte, testvérhajóival együtt. Részese volt a német Breslau és Geoben hadihajók fedezetére kifutott flottaköteléknek. Mivel a német hajók végül Törökországba mentek, a Monarchia flottája Brindisitől, dolgavégezetlenül tért vissza a hazai kikötőkbe. Ekkor még a Monarchia bízott abban, hogy Olaszország mellette lép hadba. Így bátran hozzányúlt a flotta szénkészleteihez és ezért küld ki egy igen erős flottát a két német hajó elé. Olaszország semlegessége, majd ellenünk való hadba lépése után, a Monarchia flottája már alig fut ki a tengerre. Ennek oka, hogy kevés a jó minőségű szén. Ez úgy állhatott elő, hogy a haditengerészet stratégái avval számoltak, hogy Olaszország mellettünk fog harcolni, így a flotta részére Itáliában tudnak majd jó minőségű szenet beszerezni, illetve a Monarchia hajói olasz kikötőkben tudnak majd szenelni.

[2919] https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon-iv-resz.html
[2920] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[2921] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-10 / 110. szám
[2922] Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám
Dunántúl, 4. évfolyam, 1914-05-21 / 115. szám
[2923] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-06-05 / 126. szám
[2924] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-07-02 / 154. szám

„Nem sülyedt el a Zrínyi csatahajó. Budapest, augusztus 18. (Hiv. távirat.) A külföldi lapoknak a Zrínyi csatahajó és másik három hajó elsüllyesztéséről szóló hírei teljesen légbőlkapottak. Legfeljebb a Zenta nevű kis cirkálóról lehet szó, melyet erős túlsúlyban levő haderő támadott meg és vett üldözőbe és amelyről azóta nem érkezett jelentés. Ezzel szemben megállapítást nyert az, hogy egy torpedózúzónk, bár tizenhat francia csatahajó és egy nagy cirkáló a legkülömbözőbb kaliberű ágyukkal lövöldözte, sértetlenül érte el azt a kikötőt, melybe kirendelték."[2925]



A Zrínyi Cattaróban, miközben hidroplánok bombázzák a Lovcsent[2926]



A Zrínyi lövi a Lovcsent[2927]

1914.09.08-i hír: A bevonult katonák családjának a „Zrínyi" csatahajó tartalékos és tényleges önkéntesei 50 koronát adományoztak.[2928]
1914.09.11-i hír: A bevonult katonák családjának az S.M.S. Zrínyi csatahajó legénysége 163.48 Koronát adományozott.[2929]

1914.11.26-i hír: A Lovcsen: „Róma, november 25. (Eredeti távirat.) A Corriera della Sera jelenti, hogy a montenegrói és francia tüzérség helyzete a Lovcsenen kétségbeejtő. A Zrínyi csatahajónk a francia ütegeket elhallgattatja. A francia nehézütegek egyébként is teljesen hatástalanul lelték a toledói kikötőt."[2930]

1915.
1915.01.05-i hír: Az elesettek árváinak a Zrínyi csatahajó magyar tengerész tisztikara és legénysége gyűjtése, karácsonyestén 115 kor. 46 fillér.[2931]

[2925] Somogyvármegye, 10. évfolyam, 1914-08-12 / 182. (2739.) szám
[2926] Uj Idők, 20. évfolyam, 1914-12-13 / 51. szám / Kémeri Sándor: Lótusz / Társadalmi, ismeretterjesztő cikkek, genreképek, leírások
[2927] Uj Idők, 20. évfolyam, 1914-12-06 / 50. szám / Mikszáth Almanachja 1915-re / Társadalmi, ismeretterjesztő cikkek, genreképek, leírások
[2928] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-09-08 / 219. szám
[2929] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-09-11 / 222. szám
[2930] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-11-26 / 283. szám
[2931] Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-01-05 / 5. szám

„Üdvözlet a „Zrínyi“ csatahajóról. Szigetvár község elöljárósága számára fényképes kártyát küldtek a „Zrínyi“ csatahajóról, melyen a hajó legénységének karácsonyi ünnepe van megörökítve. A lapon üdvözlik a város közönségét a jó magyar fiuk, akik bizonyára hajójuk nevéhez méltó hősiességgel szállnak szembe adott időben az ellenséges tengeri szörnyetegekkel.”[2932]

1915.05.24-én részt vett az anconai hadműveletben. Ekkor ágyúzta Senigalliát. A támadás során az SMS Zrínyi eltalált egy vonatot, megrongálta a vasútállomást és tönkretett egy hidat Senigallia térségében. Továbbá raktárakat, víztartályt[2933], olajtartályokat, barakkokat és a rádióállomást találta el. Az állomás négy épülete és egy szomszédos ház leégett[2934]. A flotta legtöbb hajója lőtte az anconai régi erődöt is. A flotta Ancona elleni hadművelete, két héttel késleltette az olasz hadsereg felvonulását a magyar frontra. Ez által a Monarchia csapatai igen értékes időt nyertek, mert csapatokat tudtak átdobni a keleti és a balkáni hadszíntérről. A flotta egységei a kikötőben két gőzöst elsüllyesztett és egyet, amely a hajógyárban már vízrebocsátásra készen állott, összerombolt.

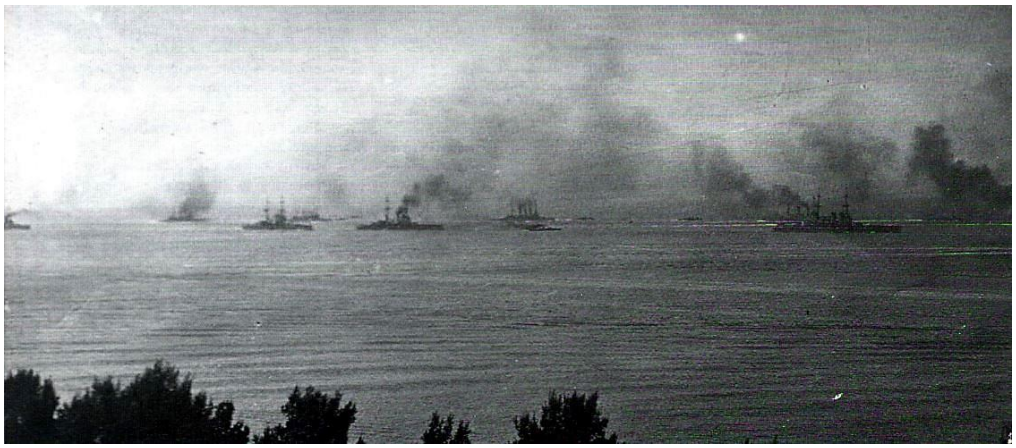
Senigallia ágyúzása[2935]

Az SMS Zrínyi 1915-ben[2936]

„A “Zrínyi” csatahajó Senigallia pályaudvarát, vasúti hídjait, víztartályát semmisítette meg. (Senigallia 2-3 mértföldre fekszik északnyugatra Anconától.”[2937]
Zrínyi tizenöt lövést adott le 305 mm-es ágyúiból, 23-at a 24 centis ágyúkból, és 55-öt a tízcentisekből. A Radetzky mindössze öt-öt lövést adott le a két nagy kaliberből, és 17 lövést a tízcentis ágyúkból. A Zrínyit közben megtámadta az olasz **Citta di Ferrara** léghajó, és több bombát ledobott rá, a csatahajónak azonban sikerült mindegyiket kikerülnie. A lőszerfelhasználásból gondolom jól látszik, az olasz partok elleni támadás nem egy Armageddon szerű ütközet volt, s külső szemlélő inkább szórványos lövöldözésnek találta volna azt. Ez az Ancona elleni támadásra is igaz, az ebben résztvevő Franz Ferdinand például egyetlen lövést sem adott le főtüzérségéből, és 24 centis lövegeiből is csak hármat. Hasonló volt a helyzet a többi csatahajón is, a Prinz Eugen például mindössze öt lövést adott le 305 mm-es ágyúiból, a Tegethoff tizenkettőt. Szintén ismert az Erzherzog osztály lőszerfelhasználása, ezek szerint mindhárom hajó 20-20 lövést adott le 24 centis lövegeiből, és 74-96 lövést a 19 centis ágyúkból. A lőszerfelhasználás adatai egyrészt igazolják a közepes tüzérség jelentőségét, másrészt viszont rávilágítanak, mekkora pazarlás volt a teljes flottát egyetlen olasz kikötő előtt felvonultatni. A célpont jelentőségéhez mérten ez az erőkoncentráció eltúlzottnak, és feleslegesnek tűnik. Az Ancona elleni támadást tulajdonképpen az Erzherzog osztály csatahajói is le tudták volna bonyolítani, a többiek ezalatt végig tudtak volna lőni még legalább három-négy másik olasz kikötőt is. Az olasz flotta Tarantóban állomásozó főerői sehogy sem érhettek volna időben a térségbe, és a jól kiépített megfigyelő hálózat ezek feltűnését időben előre tudta volna jelezni. Az o-m haditengerészet persze más célpontokat is támadott, de csak cirkálókkal és rombolókkal, melyek az anconai támadással egy időben lőtték

[2932] Somogyi Hirlap, 12. évfolyam, 1915-02-10 / 32. szám
[2933] Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915 Éves tartalomjegyzék / Szüts Andor dr.: Flottánk diadalmas támadása az olasz partok ellen. (Az adriai tenger és főbb kikötőinek térképével)
[2934] Délmagyarország, 4. évfolyam, 1915-05-26 / 124. szám
[2935] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zr%C3%ADnyi
[2936] https://gyujtemenyek.mnm.hu/record/-/record/MNMMUSEUM2353663
[2937] Előre, 11. évfolyam, 1915-05-27 / 1030. szám

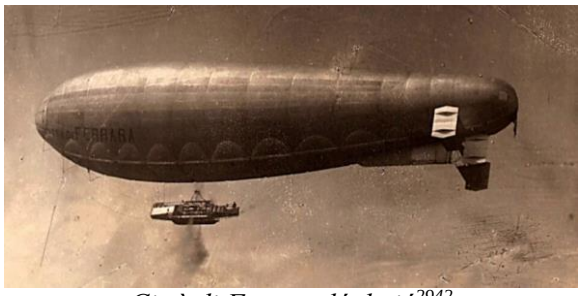
Rimini, Porto Corsini, Manfredonia kikötőjét, illetve a partmenti olasz jelzőállomásokat. Az o-m rombolók Manfredonia közelében elsüllyesztették az olasz Turbine rombolót.[2938]



Az olasz *partok ágyúzásáról visszatérő flottakötelék egy része*[2939]

A római angol tengerészeti attasé, William Boyle sorhajókapitány az ősz elején írta: „*Az osztrák flotta négy hónap alatt teljes erkölcsi dominanciát alakított ki az Adrián. Elképesztő sikerrel játsszák a gyengébb küzdőfél szerepét. Nemcsak az olasz flottát sikerült meggyengíteniük, hanem még nagyobb erőket is meg tudtak bénítani*."[2940]

„— Zrínyi magyarjai és a Fehér Szív. Most, hogy a Hadsegélyező Hivatal és az Auguszta- Alap a Nemzeti Áldozatkészség szobrának felállítására országos mozgalmat indított, mindenfelől érkeznek az adományok. A tegnapi posta két levelet hozott. A „Zrínyi" csatahajó legénysége 208 koronát küldött az áldozatkészség szobrára. Kísérti levelükben arra kérik a végrehajtó bizottságot, hogy a szobron elhelyezendőfémlemezükre a következő emléksorokat írják: „Kik vihar árján, tengeren állanak ők bizakodva, Sóhajuk, álmok most visszarepül haza száll! A „ Zrínyi" csatahajó magyarjai."[2941]



Città di Ferrara léghajó[2942]

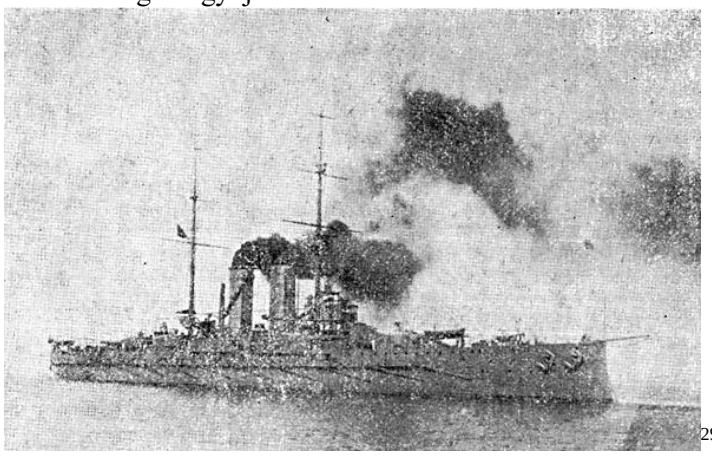
Hosszúság: 83 m (272 láb 4 hüvelyk), Átmérő: 17 m (55 láb 9 hüvelyk), Térfogat: 12 100 m ^{3} (430 000 köbméter), Maximális sebesség: 82 km/h (51 mph, 44 kn), teherbírása 3000 kg, repülési magassága kicsivel kevesebb 2000 m-nél. Leghosszabb repülési ideje 21 óra volt és ekkor megtett 1200 km-t.

Az SMS Zrínyi mellett bombázta az SMS Novara-t és megrongálta az SMS Velenit-et.

1915.06.8-án a fiúmei légvédelem által már megrongált léghajót, a Monarchia Lohner L48-as hidroplánja lelőtte. Elesett 2 fő, fogságba esett 2 tiszt és 5 közkatona.[2943]

[2938] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[2939] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[2940] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[2941] Magyarország, 22. évfolyam, 1915-08-27 / 238. szám
[2942] https://en.wikipedia.org/wiki/M.2_Citt%C3%A0_di_Ferrara
[2943] Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-09 / 159. szám
Az Ujság, 13. évfolyam, 1915-06-09 / 159. szám

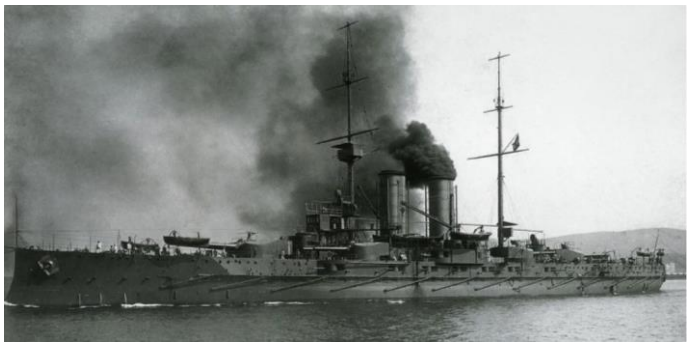
1916.
S. M. S. Zrínyi hajón szilveszter estén Volkán József által rendezett koncert jövedelme 108 K. az elesett katonák családjainak részére végzett gyűjtés.[2944]


[2945]

A hajó reflektora 1916-ban[2946]

1918.
1918.01.11-i hír Triesztből: Este találkoztak delegátusaink az osztrák delegátusokkal, akik csak ennek a napnak folyamán érkeztek meg. A mieink másnap Triesztbe utaztak, ahol megnézték a légi védelmi berendezkedéseket. Majd a társaság egy része a Zrínyi csatahajót nézte meg.[2947]

1918.10.31-én az uralkodó parancsára, átadták a Délszláv Nemzeti Tanácsnak, de ezt az antant nem ismerte el.


[2948]

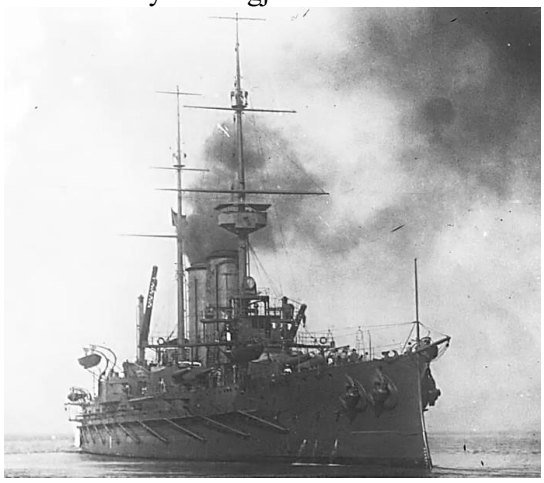
[2944] Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-01-11 / 11. szám
[2945]CSONKARÉTI KÁROLY AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig
[2946] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/461/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1000069/1916-SMS-ZRINYI-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Radetzky-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajo-~II3079210
[2947] Budapesti Hírlap, 38. évfolyam, 1918-01-11 / 10. szám
[2948] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zr%C3%ADnyi

1918.11.10-én a hajó kihajózott Pola kikötőjéből és megadta magát az Adrián hajózó amerikai tengeralattjáró elhárító köteléknek a Castelli-öbölbe. Állítólag az SMS Radetzky is ott volt. Ekkor a két hajó, az olaszok megtévesztése végett, USA lobogó alatt hajózott.

Ennek oka, hogy el akarták kerülni azt, hogy a hajó olasz hadizsákmány legyen. A Monarchia többek között, ezért is akarta a flottát átadni a Szerb-Szlovén-Horvát Államnak. Ezt viszont a győztes olaszok ellenezték, mert veszélyeztette volna az adriai tengeri hegemóniájukat.

[2949]

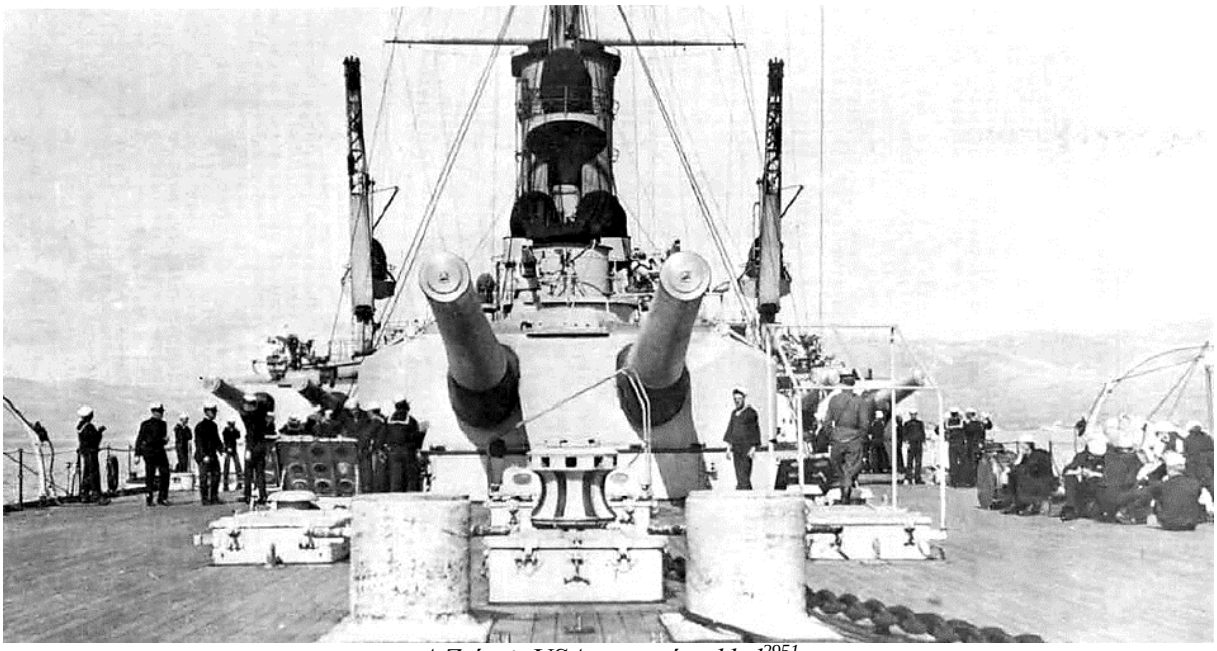
1919.
Marijan Polic horvát kapitány 1919.11.22-én a hajót felajánlotta az USA-nak Spalatoban (Split). Ez után lett a neve USS Zrinyi. Parancsnoka E.E. Hazlett sorhajóhadnagy. A hajó amerikai legénysége 4 tiszt és 174 tengerész az USA tartalékos állományának tagjaiból.


A Zrínyi amerikai lobogó alatt

A hajó, több mint egy évet vesztegelt a spoletói kikötőben. 1920.02.09-én a hajót kifutásra kész állapotba hozták, kazánjait felfűtötték, mert a kikötőre egy hatalmas vihar csapott le.

[2949] https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY

[2950]



A Zrínyi, USA tengerészekkel[2951]

1920.11.07-én a hajót kivonták az USA hadiflotta kötelékéből.
Az USS Chattanoog, az USS Brooks és az USS Hovey Velencébe vontatta.

„Olaszországba vontatják a Zrínyi- és Radeczky-csatahajókat. Zára: A volt magyar-osztrák hadiflotta páncélos cirkálóit, — amelyeket a szövetségközi bizottság tudvalevően Olaszországnak ítélt oda amelyek a fegyverszünet óta Pólában horgonyoztak, s a közeli napokban Olaszországba vontatják át. A két csatahajót vontató gőzösök viszik át az egyik olasz kikötőbe, ahol aztán a jóvátételi bizottság rendelkezése szerint mindkettőt leszerelik.”[2952]

Az SMS Zrínyi és az SMS Radetzky Spalato kikötőjében[2953]

[2950] https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY
[2951] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[2952] Esztergom és Vidéke, 42. évfolyam, 1920-11-28 / 214. szám
[2953] https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY

A versailles-i és St. Germain-i békék értelmében a hajó az olaszokhoz került.

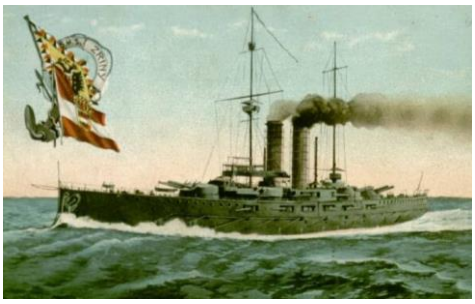
1920.11.27-i hír: „Egy magyar hajó halálára Volt haditengerészetünk csatahajóját, a „Zrinyi“-t a győztes hatalmak rendelkezése szerint alkotórészeire fogják szétszedni és a büszke hajó acélbordáit mint ócskavasat fogják kiárusítani az olaszok. Fájdalmasabb és megalázóbb mozzanata alig van ránk nézve a békeszerződés következményeinek, mint ennek a csatahajónak szétrombolása, amelynek vég* eredményében nem is gazdasági jelentősége a fontos, hanem a szárnyad magyar gondolatok földrehullása, amelynek iszonyatos jelképe ez az intézkedés. Ha már elveszik a csatahajóinkat, nem érdekel bennünket, hogy mi történik ezekkel a hajókkal, mert abban a pillanatban, mi a helyi árbocainkon nem a magyar zászló, nem a magyar gondolat lobog, ezek a hajók számunkra csak a fának és az acélnak holt tömegét jelentik. Élő óriások, élő titánok voltak a magyar hajók. Kerekük forgásában a magyar erő zúgott, szirénáikon a magyar gondolat hangja rázta fel a tenger csendességét, kazánjaikban a magyar szív izzott és dobogott: a Kossuth Lajos szíve, aki a nemzet sorsának egy másik fordulópontján a Quarnerc felé mutatott és azt kiáltotta: Tengerre magyar! A tenger jelenti számunkra azt a végtelenséget, amely egy gazdaságilag és kereskedelmileg kulturált nemzet előtt megnyitja a világversenyben az érvényesülés útját. A tenger jelenti az életet, szabadságot és talán mindenekfölött a gazdagságot. Nekünk mindezt Fiume és a Quarnero kék öble jelentette. A magyar adó rézfilléreinek sok-sok százmilliója, mondhatnánk a magyar verejték cseppjei az államkasszának abba a fiókjába hullottak, amely magyar hajók átütésének költségeit tartotta Számon. Szörnyülködve olvastuk a béke éveiben, hogy hány és hány milliónkba kerül egy-egy hadihajó, de bármilyen mammutszámokkal találkoztunk is ezekben a költségvetésekben, alig akadt magyar ember, aki sajnálta volna ezeket a pénzáldozatokat, mert mindenki érezte ebben az országban, hogy ezekkel az áldozatokkal a magyar nemzet számára a tenger erejét, a tenger szabadságát és ugyan*akkor a világszabadságot váltjuk meg. Zászlók lobogása, kürtök rivalgása között, nagy ünnepély keretében ereszkedett ezeknek a hajóknak kolosszális teste az Adria hullámaira és magyar imádság kísérte hősi útjukra ezeket az induló hajókat. Ezért fáj nekünk ezerszeresen, szívünk húsába vágva az a tudat, hogy a magyar hajókat, melyeknek utolsó kis szögeihez is a magyarság legszebb reményei tapadnak, csákányokkal fogják szétverni és alkotórészeiket mint ócskavasat árulják majd az olasz piacok. Mérföldek távolságán keresztül halljuk a csákányok kopogását. Minden csákányütés a szívünkre hull, a legszebb magyar álmainkat tépik és szaggatják foszlányra, mikor ezeket a hajókat szétverik. Hajó, amely a Zrínyi nevét viselte amely útjában a magyar történelmi múlt hősi emlékeit húzta maga után, mint kéményeinek ég felé szálló füstjét. De mégis marad egy vigasztalásunk: a csákányok, melyekkel ezeket a hajókat szétverik, ugyanakkor újabb harcokra, újabb küzdelmekre konok és dacos „harcokra” kovácsolják össze a magyar szíveket.”[2954]

A hajót 1921. elején szétbontották.

Az SMS Zrínyi legénysége tengeri fürdőzésre készül[2955]

[2954] Magyarország, 27. évfolyam, 1920-11-27 / 280. szám
[2955] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/336/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1000035/SMS-Zrinyi-osztrak-magyar-Radetzky-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajo-tengeri-furdozeshez-k~II1656361/

[2956]

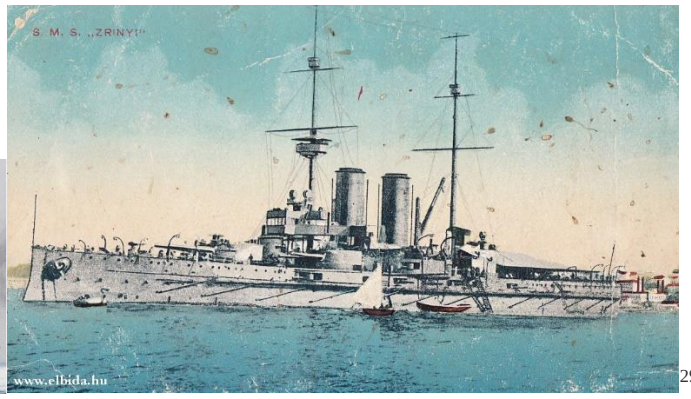


[2957]

[2958]

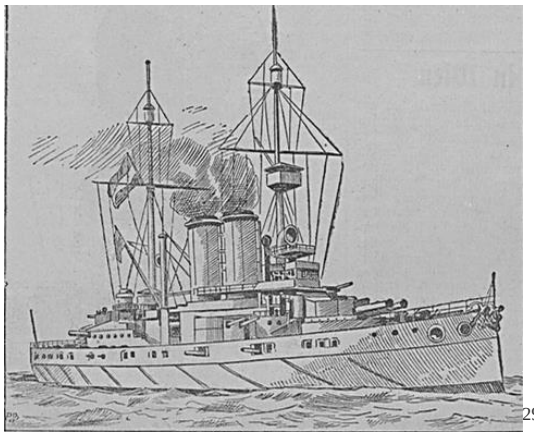
[2959]

Bodó Mihály tengerész



[2960]

[2956] https://indafoto.hu/tit-hmhe/image/6894509-8a700af7
[2957] https://geocaching.hu/images.geo?id=22070&group=23570&table=log_images&wi=600&he=380
[2958] https://one.bid/en/photography-cca-1914-1918-sms-zrinyi-az-osztrak-magyar-csaszari-es-kiralyi-haditengereszet-k-u-k-kriegsmarine-radetzky/1231726
[2959] https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon.html
[2960] Bodó Mihály útleírásához csatolt képek az SMS Zrínyi hadihajóról.

 [2961]

Maximilian Lothar Maria Daublebsky von Eichhain sorhajókapitány és tisztikara[2962]

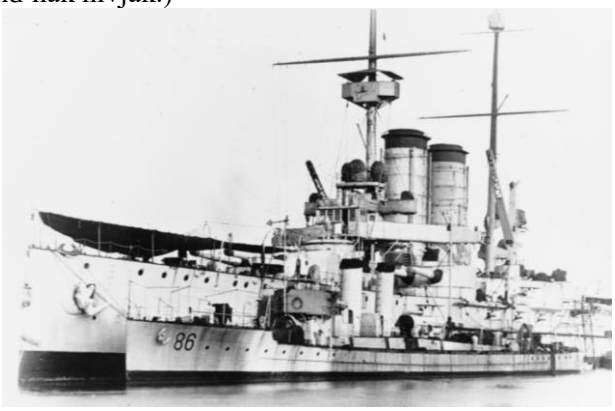
Parancsnokai:
1911.09.01.-1912.09.04. Lino Lius sorhajókapitány
1912.09.04.-1913.09.14. Alfred Freiherr von Koudelka sorhajókapitány
1913.09.14.-1917.09.16. Maximilian Lothar Maria Daublebsky von Eichhain sorhajókapitány
1917.03.20 – 1917. szeptember Josef Debellich sorhajókapitány
1917.09.16 – 1918. március Alois Bernardin Scuhsterschitz sorhajókapitány
1918.08.26 – Hieronymus Graf zu Colloredo- Mannsfeld sorhajókapitány
1918. november – 1918.11.22. Marijan Polic korvettkapitány[2963]
1919.11.22-től E.E. Hazlett amerikai sorhajóhadnagy
1917.09.16.-1918.03.17. Alois Schusterschitz sorhajókapitány[2964]
1919.11.21-22. Marijan Polic horvát fregattkapitány
1919.11.22-től E.E. Hazlett amerikai sorhajóhadnagy

[2961] Kärntner Zeitung, April 1910-04-19
[2962] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30
[2963] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.10
[2964] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021 https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158

SMS Erzherzog Franz Ferdinand 1908

SMS Erzhercog Franz Ferdinand pre-dreadnought

(Testvérhajói: SMS Radetzky és SMS Zrínyi)
(A forrásokat zavarja, hogy az osztrák Lloyd egyik legnagyobb utasszállítóját, avagy termes gőzösét is Erzhercog Franz Ferdinand-nak hívják.)



Az SMS Erzhercog Franz Ferdinand és a 86 F torpedóhajó

Vízkiszorítása: üresen 14 508 tonna
feltöltve 15 845 tonna

Hossza: 138,80 m
Hossza a vízvonalon: 137,5 m
Szélessége: 24,58 m
Merülése: 8,14 m

Meghajtása: 2 db négyhengeres háromszoros expanziós gőzgép
12 db Yarrow-féle vízcsöves kazán
2 db 5,25 m átmérőjű, háromszárnyas hajócsavar

Teljesítménye: 19 800 LE

Üzemanyaga: 1298 tonna szén, vagy 1854 tonna brikett és 188 tonna olaj
Az SMS Erzherzog Franz Ferdinand volt az osztrák-magyar hadiflotta első olyan hajója, amely kazánjait szénnel és olajjal is lehetett fűteni. Ezt úgy kell érteni, hogy a jobb égés kevéért, a szén/brikettre olajat permeteztek.

Sebessége: 20,56 csomó (38 km/h)

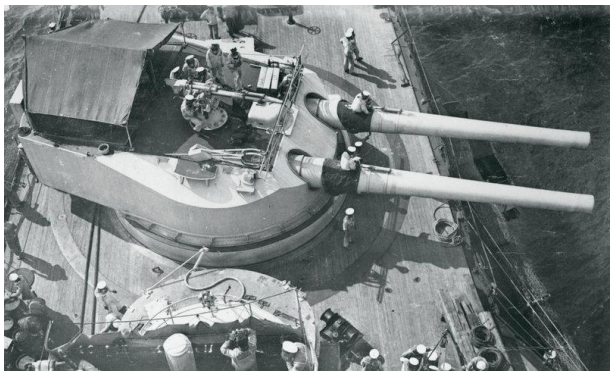
Hatótávolsága: 4000 tmf (7400 km)/ 10 csomó

Legénység: 30 tiszt és 846 matróz
tartalékban 16 tiszt és 479 matróz
felszerelési készenlétben 7 tiszt és 238 matróz

Páncélzata: övpáncél 100-230 mm
fedélzet 36 és 48 mm
rekeszfalak 150 mm
parancsnoki híd elől 250 mm, oldalt 120 mm, hátul 60 mm, felül 40 mm
fő lövegtorony elől 250 mm, oldalt 200 mm, hátul 150 mm, felül 60 mm
közepes lövegtorony elől 200 mm, oldalt 150 mm, hátul 125 mm, felül 50 mm

kazamata ütegek 120 mm
tűzvezető torony elől 40 mm, oldalt 30 mm, hátul 10 mm

Fegyverzet: **4 db (2x2) 30,5 cm-es (12 hüvelykes) L45 Skoda ágyú**



Franz Ferdinand első lövegtornya, amelynek tetején egy 7 cm-es légvédelmi löveg is helyet kapott

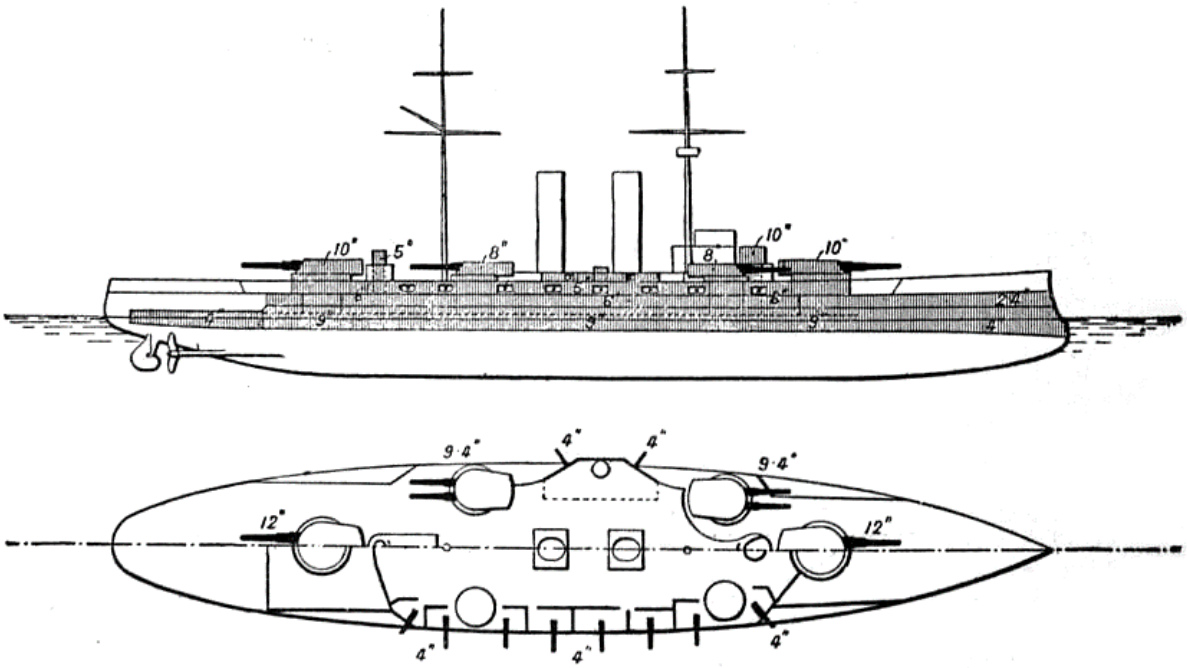
Az ágyúkhoz 150 páncéltörő és 150 gyújtógránátot adtak ki.
A lövegtorony súlya 54 300 kg, lövedék súlya 350 kg, a füstmentes kivetőtöltet 113 kg.[2965]
8 db (4x2) 24 cm-es (9,4 hüvelyk) L45 Skoda löveg
A lövegekhez 160 páncéltörő, 360 gyújtógránátot adtak. Lövegtorony súlya 26 000 kg.
20 db (20x1) 10 cm-es (3,9 hüvelyk) K/10-es löveg
4 db 3,7 cm-es löveg
3 db 45 cm-es torpedóvető cső
Kettő oldalt, egy a taton, amikhez 10 torpedót vitt magával.
1 db hidroplán (Ezt csak rövid ideig hordozta.)
1916–17 átszerelése után **4 db Skoda 7 cm-es (2,8 hüvelyk) K16 -os légelhárító ágyút** szereltek fel a hajóra.
A felszereléshez tartozott még egy gőzbárka, egy motorcsónak és 15 kisebb-nagyobb evezős csónak.
Hívójele: BJ 60,021

Épült: Muggia-öbölben található Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Ára: 42 219 853 korona
Névadója: Ferenc Ferdinánd trónörökös, amit az uralkodó 1908.03.31-én hagyta jóvá.
Építés kezdete: 1907.09.12.
Vízrebocsátás: 1908.09.30.
Felszerelték Pólában.
Hadrendbe állt: 1910.06.15.[2966]
Hajóosztályából elsőnek bocsátották vízre. Ennek ellenére az osztály neve, SMS Radetzky.

„A Radetzky-osztály három csatahajója: az Erzherzog Franz Ferdinánd,, a Radetzky és Zrinyi hajók részére a Stabilimento Tecnico a kormányművet a Merky Bromovski cégnél, a horgonykezelő berendezést az andritzi gépgyár-nál, a hűtőberendezéseket a Breitfeld Danek cégnél, a csónakkezelő berendezést pedig a simmeringi gépgyár-xi rendelte meg. Tehát egyetlen magyar gépgyár sem szerepel a hajófelszerelések szállítói között, ami bizonyára nem következett volna be, ha a haditengerészet vezetősége él a megszorítás említett jogával. A magyar gépipar az elektromos cégek közvetítésével 1908 szeptember havában ajánlotta a Radetzky osztály első csatahajója számára az elektromos berendezéshez szükséges gőzturbinákat 163.000 K értékben. A szállításra jelentékeny árengedmény alapján 1908 október havában 123.500 K-val kapott oly módon megbízást, hogy az egész közel fél millió K-t kitevő elektromos berendezés szállításával megbízott Keiben osztrák cégnek a haditengerészet előírta, hogy a gőzturbinákat a magyar gépipartól kell beszereznie. Tehát a Radetzky-osztály Franz Ferdinánd hajóján

[2965] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1908-10-01
[2966] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Franz_Ferdinand#/media/F%C3%A1jl:Erz_ff_colorcard.jpg

a magyar gépipar produktumát csak az elektromos berendezés gőzturbinái alkotják. Ez számokban kifejezve annyit jelent, hogy mintegy 36 millió K-t kitevő rendelésből a magyar gépiparnak kereken csak 125.000 korona jutott. A Radetzky-osztály második hajója, a Radetzky részére az egész elektromos berendezést ismét Kőlben prágai cégnél rendelték meg, de oly kikötéssel, hogy ezen a hajón még az elektromos berendezés gőzturbinái is osztrák gyártmányok legyenek, melyeket azután Breitfeld és Daneck cég szállított. Noha a magyar gépipar ez esetben a magyar kereskedelemügyi miniszter interveniálását is igénybe vette, részére még ezt a csekély szállítást sem lehetett biztosítani, úgyhogy a gépgyártásunk részesedése ennél a hajónál semmi. A harmadik, Zrínyinek keresztelt csatahajónál az elektromos berendezés gőztubináit a magyar gépipar szállította ugyan, de magát a elektromos berendezést következetesen itt is az osztrák Keiben cégnél rendelték meg. Határozottan állítható, hogy a Radetzky-csatahajóosztály építésénél, a magyar gépipart jogosan megillető 400 millió K-nyi megrendelést vesztettünk el."[2967]



2968

2969

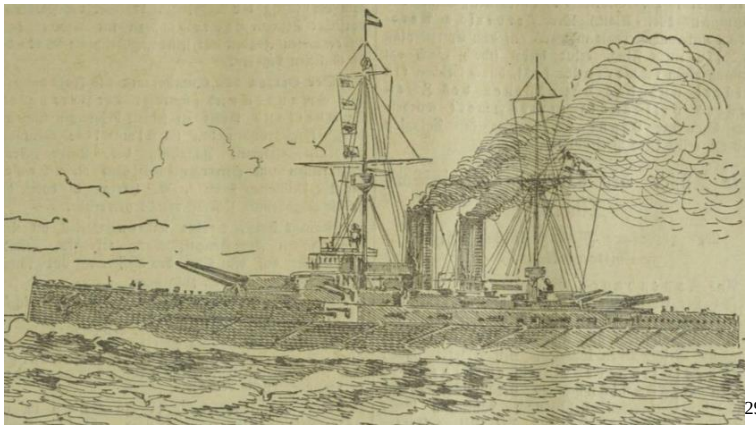
A hajó tervezését, még az angol Dreadnought elkészülte előtt készítették, ezért lett átmeneti típus, avagy pre-dreadnought. A hajó valamennyi anyaga (a fedélzet tikfája kivételével) a Monarchiából származott.

[2967] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. évfolyam (1911) 8. szám / Iglauer István: A magyar gépipar és a hadihajók
[2968] https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Erzherzog_Franz_Ferdinand_(ship,_1910)#/media/File:Bruner-Dvo%C5%99%C3%A1k_-_n%C3%A1mo%C5%99n%C3%ADci_na_lodi_SMS_Erzherzog_Franz_Ferdinand_(1908).jpg
[2969] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Franz_Ferdinand#/media/F%C3%A1jl:Erz_ff_colorcard.jpg

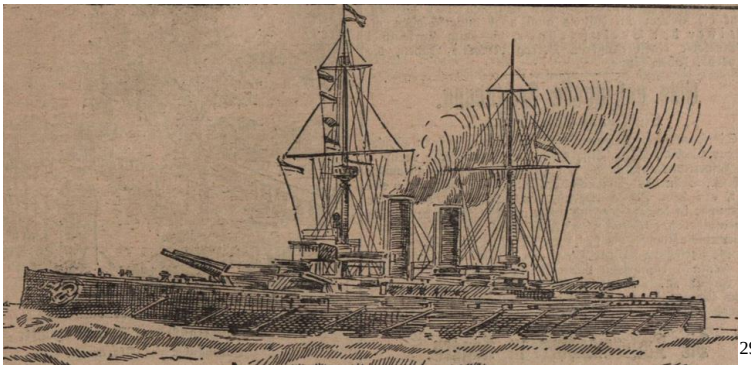
A csatahajó vizuális ismertetőjegyei a következők voltak: két árboc, két kémény, a kettesével elhelyezett 24 cm-es lövegek a hajó oldalain, a jobb oldali csónakdaru a taton, míg a bal oldali az orrban volt elhelyezve.

1908.
1908-ban a pestis Fiumében az Erzhercog Franz Ferdinand termesgőzösön tört ki.[2970]

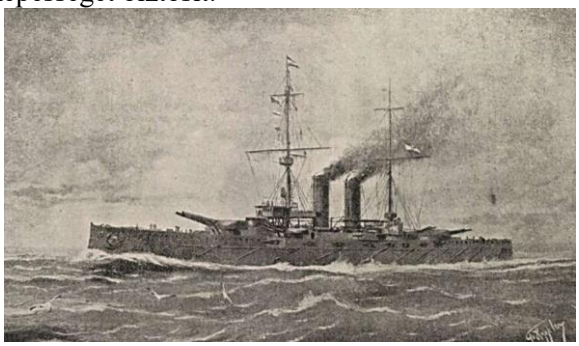
„Triesztből jelentik, hogy már folynak az előkészületek az Erzherzog Franz Ferdinand csatahajónak e hónap (szeptember) 20-án San-Marco hajógyárban leendő vízrebocsátási ünnepségére. A hajógyár sík területén az uralkodóháznak az ünnepségen résztvevő tagjai részére díszes csarnokot építettek, míg a meghívott előkelőségek számára tribünöket állítottak fel. Ferdinánd Károly főherceg a Phantasie-jachton, Mária Annunciata főhercegnő pedig a Lacroma-jachton fognak a hajógyárhoz hajózni. Az új csatahajót vízrebocsátása előtt Urednicsek tengerészeti plébános fogja felszentelni. Az ünnepségre a napokban redukált téli hajóraj is a San Marco hajógyárhoz evez Ziegler ellentengernagy parancsnoklása mellett, ahol a gyárral szemközt fog horgonyt vetni. Az új csatahajó az első hajója annak a hajó-hadosztálynak, amelyet hadiflottánk lajstromából 1900. évben törült „Kronprinz Erzherzog Rudolf“, „Kronprinzessin Stefanie“ és a „Tegethoff“ nevű hajókból álló flotta helyett létesítenek. Az új hajó hajóhadunk legnagyobb hajója. Az új hajó óriási méretű, 135 méter hosszú, 25 méter széles, 5 méter mély járatú és 14.560 tonna vizet szorít ki a helyéből. Feltűnően erős az új hajó felszerelése. Két főpáncéltoronyban 4 harminc és fél Centiméteres ágyú, 6 hét centiméteres gyorstüzelő ágyú és két gépfegyver, végül két oldalsó és egy vízalatti torpedó vető-készülék hat méter hosszú, 48 centiméteres átmérőjű torpedó részére, a hadihajónak kiváló harcképességet biztosít. A hajó védelmére az egész hajót nikkelkrómacél-páncéllal övezik. A páncél középső részén huszonhárom, a hajó végén tíz centiméter vastag és két méternyire ér a víz alá. A fedélzetet és a hajó belső részét teknősbéka alakú hat centiméter vastag folytacélpáncéllemez védi. A páncéltornyokat 25 centiméter vastag nikkelkróm-acélból készítették. A villamosvilágításhoz, az ágyuk elsütéséhez és a jelzőszolgálathoz szükséges áramot öt dinamomotor szállítja. A hajótest a külső páncéllemezen belül két belső falból áll s az egész belső őr számtalan kisebb rekeszre van osztva, mindenik rekeszt villamos készülék segítségével a gőzszivattyuval köthetik össze. Uj módon, ha egy ellenséges torpedó keresztül is hasítja a hajó falát, a víz csak néhány rekeszbe tódulhat s onnét is a gőzszivattyuval néhány perc alatt kiszivattyúzható. A tisztek és a legénység konyháját gőzfűtésre rendezték be s a hajó-szobákat aszbeszttel bevont, el nem éghető bútorral rendezték be. A hajón nyolcszáz főnyi legénység végez szolgálatot.”[2971]


[2972]

[2970] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-09-22 / 227. szám
[2971] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-09-22 / 227. szám
[2972] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1908-09-22

 [2973]

„Szeptember hó 30-án fog az »Erzherzog Franz Ferdinand« nevű új csatahajónak vízrebocsátási ünnepe Triesztben nagy fénynyel és pompával végbemenni és erre az ünnepségre máris nagyban folynak az előkészületek. A hajógyár sík területén az uralkodóháznak az ünnepélyen résztvevő tagjai részére díszes csarnokot építettek, míg a meghívott előkelőségek számára tribünöket állítottak fel. Ferdinánd Károly főherceg a Phantasie-jachton, Mária Annunciata főhercegnő pedig a Lacroma-jachton fognak a hajógyárhoz hajózni. Az új csatahajót vízrebocsátás előtt Urednicsek tengerészeti plébános fogja felszentelni. A vízrebocsátási ünnepélyre a napokban redukált téli hajóraj a San Marco hajógyárhoz evez Ziegler ellentengernagy parancsnoklása mellett, ahol a gyárral szemközt fog horgonyt vetni. Az új csatahajó az első hajója annak a hajóhadosztálynak, amelyet hadiflottánk lajstromából az 1906. évben törült »Kronprinz Erzherzog Rudolf«, »Kronprinzessin Stefanie« és a »Tegethoff« nevű hajókból álló flotta helyett létesítenek. Az új hajó — hajóhadunk legnagyobb hajója — a Trieszt melletti S.Marcóban, a Stabilimento Tecnico Triestino hajógyárában épült. Az új csatahajót a császári és királyi haditengerészeti mérnökkar, illetve Popper Szigfried vezérmérnök tervei szerint Pitzinger Ferenc és Palm Vilmos főmérnökök vezetése alatt Triesztben, csakis Ausztriából termelt nyersanyagból építették. Az új hajó óriási méretű, 137 1/2 méter hosszú, 25 méter széles, nyolc méter mély járatú és 14.560 tonna vizet szert ki a helyéből. Feltűnően erős az új hajó felszerelése. Két főpáncél toronyban 4 harminc és fél centiméteres ágyú, 6 hét centiméteres gyorstüzelő ágyú és két gépfegyver, végül két oldalsó és egy vízalatti torpedóvető készülék hat méter hosszú, 45 centiméteres átmérőjű Whitehead torpedó részére, a hadihajónak kiváló harcképességet biztosít.



A hajó védelmére az egész hajót nikkelkrómacél páncéllal övezik. A páncél középső részén huszonhárom, a hajó végén tíz centiméter vastag és két méternyire ér a víz alá. A fedélzetet és a hajó belső részét teknősbéka alakú 6 centiméter vastag folytacél páncéllemez védi. A páncéltornyokat 25 centiméter vastag nikkelkrómacélból készítették. A villamos világításhoz, az ágyúk elsütéséhez és a jelző szolgálathoz szükséges áramot öt dinamómotor szállítja. A hajótest a külső páncéllemezen belül két belső falból áll s az egész belső öv számtalan kisebb rekeszre van osztva, mindenik rekeszt villamos készülék segítségével, a gőzszivattyúval köthetik össze. Ily módon, ha egy ellenséges torpedó keresztül is hasítja a hajó falát, a víz csak néhány rekeszbe tódulhat s onnét is a gőzszivattyúval néhány perc alatt kiszivattyúzható. A tisztek és a legénység konyháját gőzfűtésre rendezték be s a hajószobákat aszbeszttel bevont, el nem éghető bútorral rendezték be. A hajón 800 főnyi legénység végez szolgálatot.[2974]

[2973] Illustrierte Kronen Zeitung, September 1908-09-18
[2974] Ország-Világ, 29. évfolyam, 1908-09-27 / 39. szám

Az új „Arzduke Franz Ferdinand” csatahajó vízre bocsátása 30-án, délelőtt lesz Trieszt mellett. Keresztanyja Főméltóságú Mária Annunziata főhercegnő asszony, aki Ferdinánd Károly főherceg kíséretében lesz. Eredetileg Őfelsége Hohenberg hercegnőnek kellett volna elvégeznie a keresztelést Őfelsége engedélyével, de ezt egy közelgő boldog családi eseményre való tekintettel el kellett halasztani.[2975]

A hajó a stabilimentói Gustav Lendele gépészmérnök tervei alapján készül el. Paul Vrednicet mons signore haditengerészeti lelkész délelőtt 1 óra 11-kor megkezdi a hajó avatóünnepségét. [2976] Keresztelését Mária Annunciáta főhercegnő, a trónörökös húga végezte Ferdinánd Károly főhercegnek, a trónörökös öccsének jelenlétében.

A hajót Pólában szándékoztak befejezni és erre eredetileg körülbelül tíz hónapot terveztek.[2977]

„A legújabb csatahajó odisszeája. Triesztből táviratozzák lapunknak. Az »Erzherzog Franz Ferdinánd« csatahajónak, amelyet szeptember 30-án bocsátottak vízre, hajótestét tegnap egy másik pánczéloshajó Lólába vontatta. Visszatérő útjában a két hajónak a nagy bóra miatt meg kellett állnia Porto-Rose mellett. Délután a két hajó folytatta útját, de Muggia előtt nyílt tengeren horgonyt kellett vetniük. A kapitány elhatározta, hogy ott tölti az éjjelt. Éjjel a bóra mind hevesebbé vált és a hajótestet a másik hajóhoz kötő lánczok üvegszemek módjára töredezték széjjel. Az »Erzherzog Franz Ferdinand«, anélkül, hogy legénység lett volna rajta, tovaúszott. Ma éjjel Isolában találták meg, hol megfeneklett. A hajón szerencsére nagy kár nem esett. Több hadihajó érkezett Isolába, hogy felszabadítsa a Franz Ferdinandot. Ez este hét órakor sikerült is s a hajótestet a pólai dockba vontatták. Ott javítják ki valószínűleg csak jelentéktelen sérüléseit. A hajó egyébként tengeri balesetek ellen biztosítva van.”[2978]

„…a két hajót összekötő láncok elszakadtak és a hullámok a Franz Ferdinand hajót, amelyen csak néhány őr volt, a tenger felé elsodorták….”[2979]

„A „Franz Ferdinand“ balesete. Az Erzherzog Franz Ferdinánd csatahajónak kora következtében történt balesetéről közölt hírekkel szemben jelentik illetékes helyről, hogy a haditengerészetet e balesetből kifolyólag semminemű anyagi károsodás nem éri. A csatahajó ez idő szerint még a Stabilimento Tecnico tulajdona, a haditengerészet csupán az építés felügyeletére szükséges szakembereket bocsátja rendelkezésre. A haditengerészet birtokába a csatahajó csak a próba-nak teljes és sikeres befejezése után kerül s ez valószínűleg csak egy év múltán történik meg. Nem felelnek meg tehát a valóságnak azok a jelentések, amelyek szerint az Erzherzog Franz Ferdinand balesete folytán a haditengerészetnek anyagi kára van.”[2980]

A fenti cikkel ellentétben a vízre bocsátása után Muggiába vontatták felszerelése befejezésére. Egy éjszakai vihar során a legénység nélküli csatahajó leszakadt horgonyáról és órákon át sodródott, majd Izola mellett zátonyra futott. A tengerészet másnap reggel talált rá és az SMS Kaiser Karl VI. újra tengerre húzta, majd Pólába vontatta. Nyolcvan acéllemezét ki kellett cserélni. Tehát, a tengerészetet igen nagy kár érte.

Később a károkat a flotta is elismerte. „A zátonyra került csatahajó. Pólából jelentik nekünk. Az Erzherzog Franz Ferdinand csatahajó sérülése sokkal nagyobb, mint eleinte hitték. A hajót még nem tudták bevinni a száraz dókba. A hajó kijavítása legalább hat hétig fog eltartani, mert több acéllemez is megsérült, amelyeket újakkal kell pótolni.”[2981]

[2975] Linzer Volksblatt, September 1908-09-08
[2976] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1908-10-02
[2977] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1908-09-22
[2978] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-10-24 / 255. szám
[2979] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-10-24 / 255. szám
[2980] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-10-31 / 261. szám
[2981] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-10-28 / 258. szám

„Triesztből jelentik, hogy az Erzherzog Franz Ferdinand nevű új páncélost, amely a múlt éjjel Pisanó közelében zátonyra futott, a VI. Károly nevű csatahajó és két vontatógőzös segítségével sikerült megszabadítani. A mentési munkálatokat Courge ellentengernagy vezette, aki a baleset hírére a VI. Károly hajóval azonnal a helyszínére utazott. Az erősen megsérült pánczélost Pólóba vontatta, ahol dokkba helyezik. „[2982]

„Azt jelentik Pólából, hogy az Erzherzog Franz Ferdinand hadihajót csütörtökön délután bevontatták a száraz dokkba. Hivatalosan megállapították, hogy a kár, amely a hajóban a baleset által esett, több mint egy millió korona értéket képvisel…….. Parenzan Péter kormányos, aki negyven év óta állott a Stabilimento technico szolgálatában, a szerencsétlen éjszakán a hajó fedélzetén volt és a hajót, hogy megmentse, zátonyra futtatta, ama fáradalmak folytán, melyet ez éjszakán a bórában és esőben kiállott, tüdőgyulladást kapott és csütörtökön meghalt.”[2983]

A javítási munkákat hátráltatta, hogy a hegesztők 1908-ban, a szegecselőmunkások pedig 1909-ben sztrájkba léptek.

A hajót ért kár körülbelül egymillió korona, de a kárt fedezik a biztosítási díjak. [2984]

„Az „Erzherzog Franz Ferdinand“, melyet 1908 szeptember 30-án bocsátottak vízre, s mostanában készült el és osztották be a hajóhadba.”[2985] A cikk szerint, 1910.04.17-én a hajó bevethető állapotban van. Feltehetőleg, akkor még csak próbautakat tett.

1908.12.11-i hír: „Trieszt, dec. 10. A Ferenc Ferdinánd csatahajó Polából ma a trieszti hajógyárba érkezett, hol tatarozási munkálatát befejezik.”[2986]

1910.
Az Erzherzog Franz Ferdinand nevű csatahajót a múlt év (1910 márciusában) március havában az építőcégtől átvettük, és június 15-én szolgálatba helyeztük.[2987]
„Nyári hajórajunk Fiumében. Az osztrákmagyar haditengerészet nyári hajóraja Haus ellentengernagy vezetésével ma Fiumába érkezett. A horgonyzási terv szerint a czirkálók és csatahajók kettős sorban a Mária Terézia-hullámgáton kívül, míg a torpedóhajók és hadivontatók a kikötőben helyezkedtek el. A kikötőn kívül első sorban a Zenta, Szigetvár, Ferdinánd Max, Friedrich, Erzherzog Franz Ferdinánd csatahajók, a második sorban pedig a Gea, Mária Terézia, Árpád Babenberg és Habsburg czirkálók horgonyoznak egymástól 300 méternyi távolságban; a torpedók és hadivontatók a torpedónaszád-kikötőben, míg a Velebit, Dinara, Csikós, Róka torpedónaszádok a kőolajkikötő előtt, a Komet naszád pedig a belső kikötőben horgonyoz. A hadihajókat a közönség szabadon tekintheti meg. A 7000 főnyi legénység kimaradási engedélyt kapott, miután a hajóhad csak e hó 18-ikán indul el a gyakorlatok folytatására.”[2988] „Fiumében a csatahajók a Mária Terézia hullámgát előtt két rajvonalban, a torpedónaszádok és torpedóhajók a belső kikötőben állomásoznak. A kikötőbe érkezéskor „Mannschaft auf’s Bord“-ot parancsnokoltak és az Erzherzog Franz Ferdinand hajóra tengernagyi díszzászlót húztak fel. Elsőnek Sablich Modesto révalkapitány tisztelgett Haus admirálisnál, majd a tisztek üdvözölték szívélyesen. A hajók legénységei az üdvözlések után szabadságot kaptak. A flotta hétfőn reggel a dalmáciai partokra indul, harcászati gyakorlatokra. A kiszállás után a közönség lelkes ovációban részesítette az érkező matrózokat.”[2989]

[2982] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-10-27 / 257. szám
[2983] Szeged és Vidéke, 7. évfolyam, 1908-10-31 / 251. szám
[2984] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1908-10-31
[2985] Gazdasági Mérnök, 35. évfolyam, 1910-04-17 / 16. szám
[2986] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-12-11 / 296. szám
[2987] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1911-01-28 / 24. szám
[2988] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-07-16 / 168. szám
[2989] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-07-16 / 169. szám

Triesztből jelentik nekünk 1910.08.20-án: „Pólában az a hír van elterjedve, hogy az Erzherzog Franz Ferdinand ás az Erzherzog Friedrich csatahajók a dalmát vizeken összeütköztek. A hírt eddig még nem erősítették meg.”[2990] Utóbb ez a hír, álhírnek bizonyult.[2991]

1910.11.29-i hír: „Fiuméból jelentik : Az Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max és Erzherzog Friedrich csatahajók s az Adis torpedóhajó **Kunsti ellentengernagy** vezetésével 3000 főnyi legénységgel ma délután Fiumába érkezett.”[2992]

1911.
Az SMS Erzherzog Franz Ferdinand a Nyári Hajóraj 1. hajórajában kezdte szolgálatát előbb mint Anton Haus, majd Alois von Kunsti ellentengernagyok zászlóshajója.
1911 tavaszán gyakorlóútra ment Szmirnába, érintve a görög szigeteket is. Visszaútján megállt Korfun, ahol a hajót meglátogatta II. Vilmos német császár.

1911.03.24-i hír: „Az osztrák-magyar eszkáder Szalonikiban. Hétfőig fog az osztrák-magyar eszkáder Szaloniki kikötőjében időzni. Közben egymást érik az estélyek. Az osztrák-magyar főkonzul estélye után az Union parkban adott bankettet a főkormányzó gróf Kriszty ellentengernagy tiszteletére, amelyre a város valamennyi előkelősége hivatalos volt. Szerdán a Deutscher Kegelklub rendezett estélyt. Csütörtökön a Szaloniki Kör estélye került sorra. Pénteken gróf Kriszty Alajos ellentengernagy ad receptiont a Franz Ferdinand fedélzetén. Szombaton végül a Banque D’Orient igazgatója látja vendégül az eszkádőr tisztjeit és a város előkelőségeit.”[2993]

1911.04.26-i hír: „Vilmos császár ma délelőtt meglátogatta az Erzherzog Franz Ferdinand osztrák és magyar csatahajót, amelyen másfél óra hosszáig időzött és igen behatóan megtekintette a hajót. A császár a látottakról nagy elismeréssel nyilatkozott. Távozása előtt a csatahajóról táviratot intézett Ferenc József királyhoz, melyben örömét fejezte ki, hogy a monarchiának ezt a csatahajóját megtekinthette.”[2994]

Erzherzog Franz Ferdinand” csatahajó első tisztje, gróf Colloredo-Mannsfeld főhadnagy a német császártól a Vörös Sas Rendet harmadik osztályát kapta meg.[2995]

1911.06.24-én Triesztben volt a Viribus Unitis vízrebocsátásánál. „A délután szórakozásokkal telik el. Néhány torpedónaszád hosszas körutat tesz a vendégekkel a tengeren. Mire visszatér, a vendégeskedésben fáradhatatlanok mehetnek a két csatahajón rendezett fogadásra. A molo di sanita mellett áll az „Erzhercog Friedrich“ és a „Franz Ferdinand“; mind a kettő feldíszítve zászlóval, szőnyeggel, virággal. Kis szalonokat alakítottak a fedélzeten, ahol elegáns közönség jelenik meg. Sok szép asszony, irigylésre méltó toilettek, gazdag büfé, sok szendvics, sok jó pezsgő és hagyományosan rossz szivarok. A trónörökös mind a két hajót meglátogatja felesége és több főherceg társaságában.”[2996]

1911.06.27-i hír: „Örömmel nyugtatom meg az érdeklődőket, hogy a Franz Ferdinand csatahajón jelenleg beteg nincs és fogságban csak egy legény ül.”[2997]

1911.07.11-i hír: „Fiuméból jelentik. Az Erzherzog Franz Ferdinand, az Erzherzog Friedrich és Erzherzog Karl csatahajók két napi abbáziai tartózkodás után Dalmáciába indultak, hogy részt vegyenek a gyakorlatokon.”[2998]

[2990] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-08-20 / 198. szám
[2991] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-08-23 / 199. szám
[2992] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-11-29 / 283. szám
[2993] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 51-1911-03-24 / 71. szám
[2994] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-04-26 / 98. szám
[2995] Sport und Salon, Januar-Juni 1911-04-29
[2996] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám
[2997] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-06-27 / 150. szám
[2998] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-07-11 / 162. szám

1911.08.22-25. között a csatahajón tartózkodott névadója, Ferenc Ferdinánd trónörökös, aki egy partraszállási gyakorlómanővert vezényelt. Ekkor Pólából Fiumébe hajózott.[2999]

[3000]

1911 szeptemberében felmerült, hogy Diósgyőrben magyar ágyúgyárat állítanak fel. „A gyárigazgatóság cselekvési vágyában még június hónapban mérnököket küldött ki Pólába a pénzügyminiszter helybenhagyásával, hogy különösen a nehéz 30,5 centiméter kaliberű ágyú használása és kezelése körül tapasztalatokat szerezzen. Ezek a legelőzékenyebb' fogadásban részesültek a tengerészeti technikai bizottság tisztjei részéről és alkalmuk' volt a Ferenc Ferdinand csatahajón felállított 30,5 centiméter kaliberű óriáságyúkat és a páncéltornyokat, amelyekben felállítyák, alaposan megvizsgálni, sőt kívánságukra lövési gyakorlatokat is tartottak előttük, hogy a lövés alatt tartásukat is észlelhessék. A tisztek őszintén kijelentették, hogy a Skoda-gyár bevonása nélkül kívánják, hogy létesüljön az ágyúgyár, hogy a Skoda-gyár monopóliuma alól felszabadulhasson a haditengerészet (eleget említette Montecuccoli is ezt a magyar delegátusok előtt) és egy független szállító cég (mint a diósgyőri) szolgálná ki a marinát és így esetleg még jobb ágyukhoz is juthatna."[3001]

1912.
1912 márciusában lőgyakorlatot, majd harcászati gyakorlatot hajtott végre a trónörökös jelenlétében.
1912 márciusában a hajó rendelkezett Marconi telegráffal.[3002]

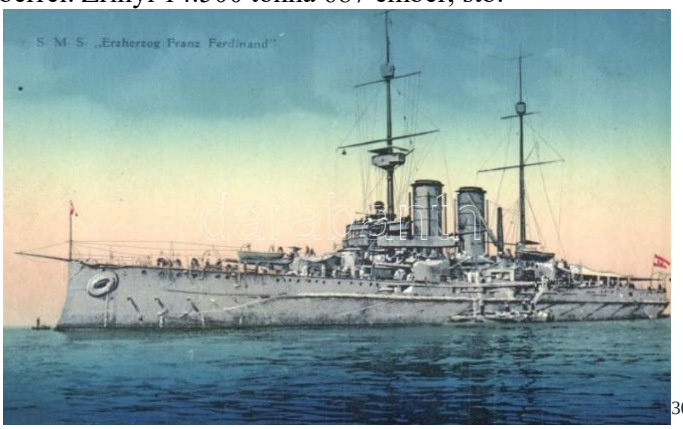
1912.03.21-én jelen volt a Tegetthoff csatahajó vízrebocsátásánál. „Amidőn a díszcsónak a hercegi személyiségekkel elindult, a hadihajók dísztisztelgést végeztek. Ferenc Ferdinánd és Lipót Szalvátor királyi herceg a díszcsónakkal a Ferenc Ferdinánd hadihajóra, ő Fenségeik a hercegnők, valamint Mária de Los Dolores és Mária Immaculata hercegnők pedig a Lacroma hadihajóra mentek. A többi vendégek egyes hajókon visszatértek Triestbe."[3003] „A „Ferenc Ferdinánd", „Radeczky" és „Gäa" hadihajókon két órakor diner volt."[3004]

1912 tavaszán (március 26-i indulással) újabb kelet-földközi-tengeri útra került sor, melynek során érintette Korinthoszt, és Kefalóniát.
„Fiumából táviratoztak. Az Erzherzog Franz Ferdinand, a Sankt Georg Zrínyi és Kaiserin Maria Theresia hadihajók ma délután a levantei vizekről a Kvarneróba érkeztek. A hajóraj, amelynek parancsnokai Lanusz gróf és Fiedler admirálisok, Voloska előtt vetett horgonyt. A hajórajhoz csatlakozott a Satellit torpedóvadász is, amely szeptember óta a fiumei kikötőben állomásozik. Helyette a napokban más állomáshajó érkezik Fiumába. Este hét órakor érkezett meg Fiumába a Lakroma hadi jatton Montecuccoli tengernagy. A hajóraj tíz napig marad a Kvarnerón."[3005]

1912 ősszén az Égei-tengeren járőrözött az SMS Admiral Spaun cirkáló és két romboló társaságában. Miután visszatért Pólába, a flottát a balkáni háború fellángolása miatt készültségbe helyezték.

[2999] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám
[3000] https://one.bid/en/postcards-1908-sms-erzherzog-franz-ferdinand-az-osztrak-magyar-haditengereszet-radetzky-osztalyu-csatahajoja-k-u-k/1419890
[3001] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-09-03 / 209. szám
[3002] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám
[3003] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912Éves tartalomjegyzék / A „TEGETHOF" csatahajó vízrebocsátása (3 képpel)
[3004] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-03-22 / 70. szám
[3005] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-05-05 / 107. szám

1912.10.31-én a téli hajóraj tagja az Erzherzog Franc Ferdinand 14.500 tonna 950 emberrel, Radetzky 14.500 tonna 693 emberrel. Zrínyi 14.500 tonna 687 ember, stb.[3006]



[3007]

„Haditengerészetünk téli hajórajának régebbi intézkedés szerint hétfőn kellett volna elindulnia Fiuméból. Tegnap este azonban őrjáratok bejárták a várost és a mulatóhelyekről és kocsmákból behívták a városban tartózkodó tengerésztiszteket és matrózokat. Éjfélkor az Erzherzog Franz Ferdinánd, Radetzky, Zrínyi, St Georg, Admiral Spaun hadihajók, a Greif és Uszkoke, a 33., 34., 8. és 12. számú torpedóhajók Pólába indultak kőszénért és hadifelszerelésért. Velük ment az 5 .számú torpedóhajó is, mely nem tartozik a hajórajhoz. Miután mindenkit nem találhattak meg, ma reggel nyolc órakor a Scharfschütze óceánjáró torpedóval Pólába vitték a visszamaradottakat. Hír szerint a flotta Szaloniki felé indul."[3008]

1912.11.04-én este fél hétkor Fiuméból kifutott flottakötelék és a Jón-tengerre ment a balkáni háború miatt, az Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, Kaiserin und Königen Maria Theresia páncélos cirkáló és a Streiter torpedóromboló. „A csatahajó osztályának feladata, hogy a kisázsiai partokon, illetőleg az Aegei-tenger vizein tartózkodjék és a magyar és osztrák alattvalók esetleg szükségessé váló védelmére készen álljon. A parancsnok **Chmelarz ellentengernagy**, A „Magyar Távirati Iroda" jelenti Bécsből. Az osztrák-magyar hajóraj első osztálya Smyrnát fogja először érinteni. (A smyrnai öböl — Izmar — Kisázsiában van 400 kilométerre Szalonikitől és 600 kilométerre Konstantinápolytól.)"[3009]
1912.11.14-én „A Ferenc Ferdinánd csatahajó (mely a flottilla zászlóshajója), a Radetzky csatahajó és az Uskoke torpedóromboló Szmirnában vannak. A Zrínyi csatahajó és a Wildfang torpedóromboló Kavalában vannak. A Mária Terézia páncélos cirkáló Szalonikiben van. Az Aspern és a Spaun cirkálóhajó pedig Konstantinápolyban vannak. Az adriai cirkáló flottilla St. Georg zászlóshajója mellé most osztották be szolgálatra a Zenta és a Szigetvár cirkálóhajókat. Ez a hajóosztály egyelőre nem hagyja el a dalmát partokat."[3010]

1913.

„Szívenszurta magát a bajonettjával Pólában és azonnal meghalt Gonga Mátyás magyar származású matróz, aki az „Erzherzog Franz Ferdinand" csatahajón szolgált."[3011]

1913 áprilisától részt vett Montenegró blokádjában (a blokád időtartalma 1913.04.10-1913.05.14), a balkáni háború miatti nemzetközi tiltakozó akcióban. Ekkor, Antivári előtt cirkáltak[3012]. Rajta kívül jelen volt a brit HMS King Edward VII. és az olasz Ammiraglio di Saint Bon csatahajó, a francia Edgar Quinet páncélos cirkáló és a német SMS Breslau könnyűcirkáló. Az angol Cecil Burney parancsnoksága

[3006] Dunántúl, 2. évfolyam, 1912-11-01 / 249. szám
[3007] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/318/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2500058/SMS-Erzherzog-Franz-Ferdinand-osztrak-magyar-haditengereszet-Radetzky-osztalyu-csatahajoja-K~II1754242
[3008] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-05 / 262. szám
[3009] Népszava, 40. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám
Délmagyarország, 1. évfolyam, 1912-11-05 / 71. szám
Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám
[3010] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-15 / 270. szám
[3011] Népszava, 41. évfolyam, 1913-03-19 / 67. szám
[3012] Felvidéki Ujság, 8. évfolyam, 1913-04-03 / 76. szám

alatt álló nemzetközi hajóraj legfontosabb tevékenysége a montenegrói tengerpart blokád alá helyezése volt. A blokádot azért hozták létre, hogy megakadályozzák a Scutarit ostromló montenegróiak szerb utánpótlását. A külső nyomás hatására Szerbia visszavonta erőit Scutaritól, amit aztán nemzetközi erők szálltak meg.
„Mint a Militärische Rundschau jelenti, a flottatüntetésben a következő osztrák és magyar hadihajók vesznek részt: Az Erzherzog Franz Ferdinand (parancsnoka Hanza Oszkár sorhajókapitány), a Radetzky (parancsnoka Mayern Gottfried báró sorhajókapitány) és a Zrínyi (parancsnoka Koudelka Alfréd báró sorhajókapitány) csatahajók, továbbá egy cirkáló és három torpedóhajó. Ennek a hajóosztálynak parancsnoka **Nyegován Miksa ellentengernagy**. A három csatahajó egyforma típusú. Vízkiszorításuk 14.500 tonna, mindeniken négy 30,5 centiméteres, nyolc 24 centiméteres, húsz 10 centiméteres, nyolc 7 centiméteres és két 4,7 centiméteres ágyú, két golyószóró és 857 főből álló legénység, továbbá a következő tisztikar van: 14 tengerésztiszt, 5 tengerészkadét, 2 orvos és 7 hivatalnok. Nyegován ellentengernagy igen energikus és tehetséges tengerésztiszt hírében áll. A vezetése alatt álló és föntebb részletezett hajóosztály ma délelőtt érkezett a montenegrói vizekre. Az Ammiraglio di Saint-Bon és az Emanuele Filiberto nevű olasz csatahajók ma Tarentóba érkeztek szénfelvétel céljából és délután elindultak a Francesco Feruccio páncélos cirkálóval együtt Antivári felé. A Breslau nevű kis német cirkáló Pireuszból elindult Antivári felé. A King Edward VII. angol csatahajó és a Dortmouth angol cirkáló még nem érkeztek meg Antíváriba. Alkalmasint Korfuban vannak még, ahol bevárják a Máltából jövő Defence páncélos cirkálót, amelynek fedélzetén Trottbidge ellentengernagy, az egész flottademonstráció valószínű parancsnoka van. Párisból érkező — de hivatalosan meg nem erősített — jelentések szerint a flottademonstrációra a francia kormány az Edgar Quinet páncélos cirkálót küldi ki. Ez a hajó 157 méter hosszú, 21,5 méter széles s a vízbe 8,2 méternyire merül. A vízvonalban 170 centiméteres, följebb 150 centiméteres páncél védi. Tizennégy 19 centiméteres, húsz 6,5 centiméteres gyorstüzelő ágyú, két 45 centiméteres víz alatti torpedó-kilövő készülék és 859 főnyi legénység van rajta.”[3013]

„Nyegován tengernagy nyilakozata. Szutomore, ápr. 12. (Saját tudósítónktól.) Nyegován ellentengernagy az Erzherzog Franz Ferdinánd fedélzetén a N. Fr. Presse tudósítóját fogadta, akinek azt mondotta, hogy a blokádot nagyon szigorúan kezelik, úgy hogy egyetlen hajó vagy bárka sem tud az elzárt kikötőkhöz vagy partokhoz közeledni. Nyegován azt hiszi, hogy a blokád meg fogja tenni hatását. Montenegró teljesen el van zárva a tenger felől és Szkutari előtt álló hadseregének szárazföld felől való ellátása nagyon nehéz, sőt talán egyáltalában lehetetlen lesz. Ha a blokád nem térítené észre Montenegrót, akkor további kényszerítő rendszabályokat fognak alkalmazni, amelyeket természetesen az európai hatalmak fognak megállapítani. Minthogy a Bojána torkolata is ostromzár alatt van, ennélfogva Szkutari is el van zárva a tó felől. A tengernagyi tanácskozásban Durazzó blokádját is indítványozták, de ezt az indítványt is elvetették. Egyébiránt Durazzó oly messze van, hogy onnan nem is lehet Szkutariba eleséget szállítani. Ma reggel nyolc órakor lejárt az elzárt kikötőben levő hajóknak szabott határidő s tegnap este utolsónak a görög Antigone hagyta el a kikötőt, úgy hogy ott most már egyetlen idegen hajó sincsen,”[3014]

A blokád során az **SMS Erzherzog Franz Ferdinand kísérleteket végzett a francia Donnet-Lévêque cég által gyártott hidroplánok katonai alkalmazásával, de a parancsnokság nem volt elégedett az eredményekkel, a fedélzeten nem volt elég hely a repülőgépnek és elég daru sem állt rendelkezésre a gép fedélzetre emeléséhez.** A hidroplánokat végül egy Teodo-beli hangárban helyezték el. [3015]

„Bécs, április 10. A Neue Freie Presse jelenti Sutomoreból. Ma reggel 8 órakor elrendelték a blokádot. Tíz órakor az összes hajók, az Erzherzog Franz Ferdinand és a Dortmouth kivételével, három csoportra oszolva Dulcigno felé indultak.”[3016]

[3013] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-03 / 79. szám
[3014] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-13 / 88. szám
[3015] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Franz_Ferdinand#/media/F%C3%A1jl:Erz_ff_colorcard.jpg
[3016] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-04-11 / 86. szám

1913.04.11-i hír: A montenegrói blokád alatt „a Franz Ferdinand hajón az összes nemzetek tisztjei a szikratávirati újságokat olvassák, amelyek a világ minden részéből érkezett híreket közlik. A híreket a berlini Norddeutsche Allgemeine Zeitung küldi.”[3017]

„Szuromore, 1913.04.11. Tegnap reggel élénk bárkaforgalom volt a nemzetközi flotta egyes hajói között. Valamennyi hajón élénk mozgalom volt látható. A Zrínyi, a Radetzky és az Aspern, továbbá a torpedórombolók parancsnokai az Erzherzog Franz Ferdinand fedélzetére mentek, ahol parancsokat adtak nekik át, aztán megjelentek Nyegován altengernagynál, akivel hosszabb ideig tanácskoztak és végül visszatértek hajóikra. E közben az angol, a franczia és olasz hajókról kürtjelzések és vezénykiáltások hallatszottak. Lobogókat húztak fel, amelyeket csakhamar kibocsátottak. Matrózok szaladtak a fedélzeten fel és alá, felszedték a vasmacskákat s az első három hajó csakhamar elindult, élén a King Edward, utána az Edgar Quinet, majd a Francesco Ferruggio. A Franz Ferdinand zenekara előbb az angol, majd a franczia és végül az olasz himnuszt játszotta. Az őrség fegyverbe állott és a három hadihajó a Franz Ferdinand mellett elindult Dulcigno felé. Ezután következett a második hajócsoport, az Aspern, az Anmiraglio Saabon és az Ulahn torpedóromboló. Újra felharsogott a kürtjelzés s újra a vezényleti kiáltás. A harmadik csoportot a Zrínyi és a Radetzky alkotta a Dunára torpedórombolóval. Miközben az első két csoport hajói lassan eltűnnek, azalatt a Radetzky és a Zrínyi még mindig jól kivehető. Ez a két hajó a Wolovicza fok és Waldino között kivetette vasmacskáját, hogy a partot onnan megfigyelhessék. Most az angol Dartmouth is elindul, északnyugatra a Franz Ferdinand-tól néhány kilométernyire megáll s ott lebocsátja vasmacskáját. Ez az angol hajó az Erzherzog Franz Ferdinand-dal és a Scharischatz torpedórombolóval teljesíti az ostrom zárt Antivári kikötője ellen. Nemsokára észak felől sűrű füstfelhő mutatkozik ; a Breslau német hadihajó közeledik Teodo felől és csakhamar déli irányban eltűnik. A blokád teljes. Délben kiment az antivámi kikötőből a Skodra gőzös. A Franz Ferdinand-nak egy bárkája azonnal eléje siet és megállítja. A Skodra kapitánya megmutatja iratait s a Franz Ferdinand tisztje megengedi neki, hogy útját folytathassa. Kevéssel utóbb kijön a kikötőből egy olasz vitorláshajó, de ezt nem állítják meg s megengedik neki, hogy útját folytathassa. Délután négy órakor megengedték egy Bari felől jövő vitorláshajónak, hogy a kikötőbe bemehessen. Egy másik olasz vitorláshajót megállítottak s ennek a hajónak vissza kellett fordulni. Az antivári kikötőben már csak az Agamemnon görög hajó van, a melyet a háború kitörése óta a montenegrói kormány rendelkezésére bocsátottak. A megszabott határidő lejárta után ennek a hajónak is el kell majd hagynia a kikötőt. A holnap esedékes Lloyd-gőzösök nem érinthetik többé a montenegrói és az albán kikötőket.”[3018]

Szutomore, 1913.04.12. (Saját tudósítónk távirata.) Nikita király jachtja, a Rumia, amelyet tudvalévően a blokkoló flotta feltartóztatott, a háború kezdete óta szállítási czélokra szolgált. A jachtot éles lövésekkel feltartóztatták. A Rumia parancsnoka kijelentette, hogy nem térhet vissza, mivel sem szén, sem víz nincsen a fedélzeten elegendő mértékben. Az Erzherzog Franz Ferdinand mellett lebocsátották a Rumia horgosait és átvizsgálták a hajót, amelyen elég szenet és vizet találtak. Erre felszólították a kapitányt, hogy hajózzék ki a blokkolt vizekről. A kapitány követelte, hogy engedjék Antivári felé, mert különben legénységével együtt a tengerbe veti magát de azután elhajózott Durazzóba.[3019]

Az év második felében tüzérségi irányzékokat szereltek fel a 30,5 cm-es és a 24 cm-es lövegekhez. 1913-ban szolgálatba álltak az új, dreadnought típusú, Tegetthoff-osztályú csatahajók és az Erzherzog Franz Ferdinand és testvérhajói a Tartalék Hajórajba kerültek át, amelynek az Erzherzog a zászlóshajója lett.

[3017] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-04-11 / 86. szám
[3018] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-04-12 / 87. szám
[3019] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-04-13 / 88. szám

[3020]

1914.
1914.01.17-én Fiumében volt a Szent István csatahajó vízrebocsátásánál a Zrínyi és a Radetzky társaságában.[3021]

„Tegnap, (1914.03.26) e hó huszonhatodikán, délelőtt tíz órakor vonult fel Barcola előtt a cs. és kir. haditengerészetnek két hajóraja és egy torpedóflotilla. Az úgynevezett szolgálati hajórajunk mindig fel van szerelve: a Viribus Unitis dreadnought és a Tegethoff páncélos csatahajók Löfler admirális parancsnoksága alatt állottak. A második hajóraj az úgynevezett tartalékhajóraj, amely soha sincsen fölszerelve és csak a német császár fogadtatása céljából szerelték föl, felényi legénységgel, Willen admirális parancsnoksága alatt, két páncélos csatahajóból és pedig a Ferenc Ferdinándból és Radetzkyből alakult. A harmadik hajóraj, az úgynevezett torpedóflotilla, a St Georg és Spaun cirkálókból áll, Seidensacher admirális parancsnoksága alatt; ehhez a flotillához volt beosztva az öt magyar nevű torpedóvadász: Csepel, Balaton, Tátra, Turul, Huszár, továbbá az 56., 69. és 72. számú kisebb torpedóhajók. A hajóraj arccal (mit Frontlinie) Barcola felé van felállítva, amelynek éle, a Viribus Unitis dreadnought, körülbelül 500 méter távolságra horgonyzott le Miramare előtt. A hajóraj körülbelül este tíz óráig fényszórókkal világította be a horgonyzó területet. A Viribus Unitis admirális hajón a radio-távírókészülék éjfélig szünet nélkül tevékeny volt. Az állami sürgönyhivatalnak egyik alkalmazottja, aki a barcolai korzón sétált, a leadott szikrákból körülbelül 20—30 szót el tudott olvasni. Történt azonban egy kis szerencsétlenség is, amiből esetleg nagy veszedelem történhetett volna. A Ferenc Ferdinánd csatahajón kevéssel kilenc óra után, egy motorcsónak, mielőtt még a vízre bocsátották volna, kigyulladt és bizar porrá égett, de a szolgálatban levő őrtiszt és legénység kitűnő és gyors manővere következtében az anyahajótól a veszélyt egy pillanat alatt eltávolították.”[3022]

1914.03.27-i hír: „Trieszt, márc. 26. A hajóhadosztály ma fél tizenegy órakor ideérkezett és a Miramare kastéllyal szemben horgonyt vetett. A hajóhadosztály a Viribus Unitis, a Tegetthoff, az Erzherzog Franz Ferdinánd, a Radetzky, Zrínyi és Erzherzog Ferdinánd csatahajókból, a Spaun cirkálóból, a Balaton torpedóhajóból, tizenkét torpedónaszádból áll, és parancsnoka Löfler ellentengernagy.”[3023]

1914.03.28-i hír: „Megemlítjük itt, hogy tegnap este az Erzherzog Franz Ferdinand páncélos cirkálón, amely Miramare előtt vesztegelt, egy motorcsónakon - a 2. számú motoroscsónak[3024]- felrobbant a benzin és a motorcsónak is meggyűlt. A tüzet harminc perc alatt eloltották. Az oltás közben egy ember súlyos égett sebeket kapott. A motorcsónak elpusztult, egyéb kár nem esett. A trónörökös az oltás közben megjelent a cirkáló fedélzetén.”[3025] (Erről szól a 26-i híradás is.)

[3020] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/299/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~500069/SMS-Erzherzog-Franz-Ferdinand-a-KuK-haditengereszet-Radetzky-osztalyu-csatahajoja-Austro-H~II1604016
[3021] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-01-18 / 15. szám
[3022] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám
[3023] Budapesti Hírlap, (34. évfolyam, 1914-03-27 / 74. szám
[3024] Világ, 5. évfolyam, 1914-03-28 / 75. szám
[3025] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-28 / 75. szám

1914.06.30-án a Neretva (Naranto) folyó torkolata előtt horgonyzott a Viribus Unitis, Spaun cirkáló, Streiter és Uskoke torpedórombolók, Tegetthoff, Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, a Lacroma yacht és torpedónaszádok. Feladatuk, hogy Ferenc Ferdinánd és feleségének holttestét hazaszállítsák.
Ekkor Villenik ellentengernagy parancsnoksága alatt hajózott az Erzherzog Franz Ferdinánd.[3026]

1914.07.02-án Triesztben volt Villenik ellentengernagy parancsnokságával a Ferenc Ferdinánd főherceg, a Radeczky és Zrínyi csatahajók, továbbá Hauss tengernagy vezénylete alatt a Viribus Unitis és Tegetthoff.[3027]

1914.07.22-én a Cattaroi-öbölben volt az Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi.

1914 júliusában részese volt a német Breslau és Geoben hadihajók fedezetére kifutott flottaköteléknek. Mivel a német hajók végül Törökországba mentek, a Monarchia flottája dolgavégezetlenül tért vissza a hazai kikötőkbe.

„A Franz Ferdinánd hajón egy este, amint a tisztek a vacsora után együtt ültek és fekete kávénál csevegtek, arról folyt a szó, hogy az egyiküknek milyen szép fekete bajusza van és hogy semennyiért sem borotválná le. — Háromszáz koronáért levetetem — vetette közbe az irigyelt bajusz tulajdonosa. — Megfizetjük! — hangzott mindenfelől. Mit volt mit tenni, a tiszt kénytelen-kelletlen visszavonult a fülkéjébe, ahonnan néhány perc múlva teljesen sima ábrázattal jött ki. Ezután a tisztek egymás között eladták a bajuszukat és nemsokára már csupa tejfölös álló alakult az étkezőteremben. A begyült összegből már el is küldtek ötszáz koronát a Vöröskereszt egyletnek, hogy meleg ruhát vegyenek rajta a katonáknak.”[3028]

1915.
1915-ben kifutott a német Geoben és Breslau fedezésére.
1915.03.01-én Károly Ferenc József főherceg meglátogatta a hajót.
1915.05.15-én az Erzherzog Franz Ferdinand csatahajó közel 500 koronát adományozott a vak katonáknak.[3029]

1915.05.23-án, éjjel kettő és négy óra között megérkezett Pólába a hír, hogy Olaszország belépett a háborúba. Az SMS Erzherzog Franz Ferdinand és a flotta többi tagja kifutott, hogy lőjék az olasz partvidéket. Az elsődleges célpont az anconai flottabázis volt. Ancona bombázása ellenállás nélkül zajlott és sikeresnek volt mondható. A kikötőben megsemmisítettek egy olasz gőzöst, valamivel délebbre pedig súlyosan megrongálták a Turbine rombolót. Kilőtték a partvédelmi ütegeket, komoly károk keletkeztek a kikötő és a környékbeli kisvárosok épületeiben, valamint megsérült az anconai vasúti pályaudvar is. A célpontok közé tartoztak a dokkok, raktárak, olajtartályok, rádióállomások és a helyi laktanya. A bombázásban 63 olasz halt meg, civilek és katonák egyaránt.

„Váci fiuk az Adrián. (Leírás hadiflottánk támadásáról az olasz kikötők ellen.) Aranyos segélyű, vászonpapírból való elegáns levelet kaptunk. Rajta díszlik nagy betűkkel: S. M. S. „Franz Ferdinand“, az osztrák-magyar hadiflotta hatalmas csatahajójának neve. A levelet erről a hadihajóról a cenzúra engedelmével Havan István altiszt, váci fiú írta. Kedves humorral írja le azt a meglepő támadást, melyben az olasz partoknak pünkösd hétfőjén része volt s mely után az olaszok milliói sirathatták galád hitszegésüket. A levél, mely azért is érdekes, mert egyetlen újság sem tudta még ily alapos részletezéssel megírni hajóhadunk gyönyörű operálását, így szól: . . . Sokan vagyunk mi váciak a cs. és kir. haditengerészetben és büszkén mondom, hogy mind altisztek vagyunk az 1914. évbelieket kivéve, tehát nem utolsó legényei bátor és vakmerő hajóhadunknak. Ezért is, meg hát magyarok is vagyunk mindnyájan, fogja érdekelni kedves városunkat az olasz tengerparti városok és kikötőknek rendezett koncertünk, mely teljesen és kitűnően sikerült. A rendezés kitűnőségét a teljes siker bizonyítja. Az összhang egyszerűen tökéletes volt. Az első tenort a „Habsburg“, az „Árpád“ a „Babenberg“ adta a 15

[3026] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-02 / 154. szám
[3027] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-02 / 154. szám
[3028] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-12-19 / 321. szám
[3029] Az Est, 6. évfolyam, 1915-05-15 / 134. szám

cm-es srapnelesővel, a második tenort az „Erzherzog Karl“ (ott van Schultz Márton váci fiú) és az „Erzherzog Max“. Az első basszust, mi szolgáltattuk a 25 cm-es gyújtógránátjainkkal, a második basszust a „Viribus Unitis“, a „Prinz Eligen“ és a „Tegetthoff“ drednaugtok fújták a 30 feles kitűnő Skodáikból. De hát hogy kezdjem az elején! Pünkösd vasárnapján a délutáni órákban adták tudtára a hadihajók legénységének, hogy Olaszország éjféltől kezdve hadi állapotban levőnek tekinti magát velünk szemben és most már végre a mi időnk is elérkezett a cselekvésre. Egetverők hurráival fogadtuk ezt a bejelentést és alig vártuk az indulást, hogy a szövetségszegőt megleckéztessük ! Este nyolc órakor kifutott az egész flotta Pólából. Gyönyörű időnk volt. Velünk egy időben indultak meg a Sebenicoban tartózkodó cirkáló hajóink is. Hajnali három órakor Ancona hadi- és kereskedelmi kikötő előtt állottunk. Vártuk a virradást. Ez alatt a „Novarra“ gyorscirkálónk egy torpedóbottal a corsini kikötőt hozta rendbe. A folyó fölött a hídon ép egy katonavonat robogott, szépen kilőtte alól a hidat. A „Sand Georg“ páncélos cirkáló Rimini város vasútját, „Zrínyi“ testvérhajónk Sengaliát, a nagy flotta pedig Ancona, kikötőjét, az „Admiral Spaun“ Sinarca hídját és vasútját, „Helgoland“, „Lika“, „Csepel“ és „Tátra" gyorscirkálók Manfredoniát, Barletta városok műveit lőtték rommá! Szépen volt elrendezve! Hauss Antal flottaparancsnok úr őexcellenciája a „Habsburg“-on volt behajózva és reggel 4 óra 20 perckor adta le az első lövést a parti ütegekre. A mi hajónk: „Franz Ferdinand“ 4 óra 58 perckor szólalt meg először és pont 5 órakor „tüzet szüntess“ harsogta a trombitaszó. Mi a flottával ezt az alapos munkát csináltuk: Összelőttük az olasz parti ütegeket, (meg se tudtak többet mukkanni,) a kikötőparancsnokság, a hadkiegészítő parancsnokság palotái, a nagy olajtartály, az úszó dock, amelyben egy olasz drednaught állt építés alatt, összelőve, elsüllyesztve! Bár messzelátóinkon mindent jól láttunk, mégis csak sejtjük, hogy mennyi millió és millió az olaszok kára. Nekünk mindössze egy sorhajóhadnagyunk és négy matrózunk életébe került a gyönyörű kirándulás és hatan megsebesültek a „Novarrán“ és a „Torpedoboot 80-on.“ Azt, hogy mit műveltek többi bátor hajóink és repülőink Velencében, a corsini csatornában, Barlettában — szóval végig az olasz csizma hozzánk fekvő oldalán, talán már közölték az újságok. Mindezeket nem azért írom le, mintha többnek akarnánk látszani, mint vagyunk. Mi Isten ujját látjuk s láthatják ellenségeink is. Kicsi a mi flottánk, de mindenre kész és bátor ! Még meg fogják látni, mert mindnyájan égünk a vágytól, hogy megláthassák ezt a galád szövetségszegők is!”[3030]

A háború egész ideje alatt az SMS Erzherzog Franz Ferdinand-ot csak 1915. május 30-án érte sérülés, amikor egy olasz légitámadás során igyekezett elkerülni a bombákat és eközben összeütközött egy rombolóval. A romboló a The New York Times állítása szerint elsüllyedt, de ezt más forrás nem erősíti meg. Ezután a flotta a háború végéig beszorult Pólába.

1917.
„Tartalék-rajul 3 sorhajó (Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi), egyenként 14.000 tonna, és ezek mellé egy cirkáló- és torpedó-raj volt beosztva.”[3031]

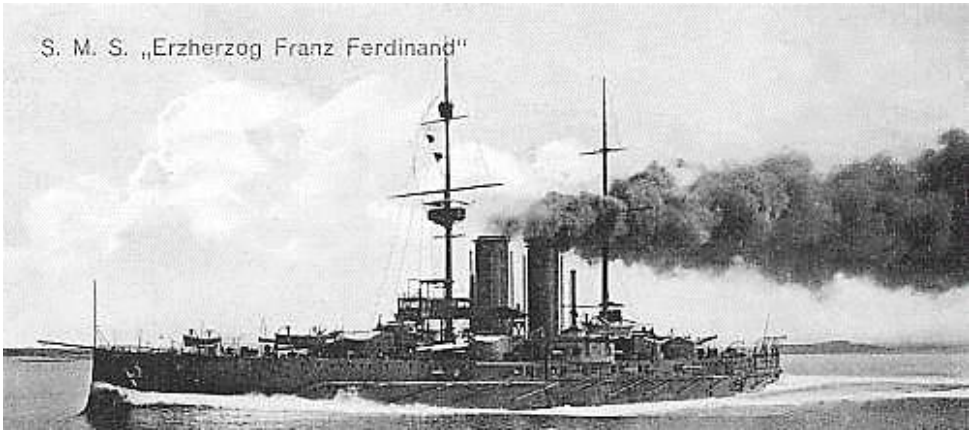
1919.
A csatahajó részt vett Velencében, az 1919 márciusában tartott olasz győzelmi díszszemlén. A saint-germaini békeszerződés a hajót végleg az olaszoknak ítélte.

„Az új Póla Milyen állapotban hagyták az osztrákok ? — A Pesti Napló tudósítójától — Genf, január 31. A „Corriere della Sera" pólai tudósítója érdekesen számol be a pólai arzenálban talált züllött állapotokról és az új rendről. Póla volt tudvalevően a monarcha legnagyobb arzenálja. Az olasz újságíró szerint a Pólába érkezett olasz tengerésztiszteknek valósággal új háborút kellett indítaniuk az ott uralkodó zűrzavar, rendetlenség, anarkia és szemét ellen. A Póla összes terein és utcáin fedezékeket építettek az olasz repülőtámadások ellen, de ezek legnagyobb része romokban hevert. E fedezékek öreg hajók vasbordáiból, gránitkövekből, homokzsákokból stb. épültek és sok millióba kerülhettek. A hajók bassinjeit, az utcákat, a villamosok sineit elborították a kőhalmazok, vasdarabok és a szétömlő homok. A matrózok szovjetet alakítottak, senki sem parancsolt és mégis mindenki parancsolt. Ma azonban a pólai osztrák munkások is megállapítják, hogy a régi Pólát nem lehet megismerni. A két hónapi olasz

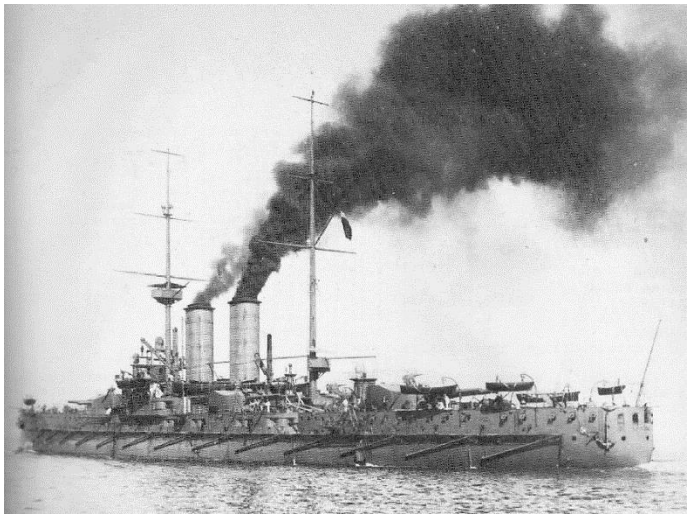
[3030] Váci Hirlap, 29. évfolyam, 1915-06-16 / 46. szám
[3031] Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-07-11 / 156. szám

uralom tökéletes rendet teremtett, Póla elfoglalása előtt az arzenál fegyver- és muníciókészlete fölött mindenki rendelkezhetett. A város minden részén, minden lakosánál, minden házban lehetett találni muníciót és fegyvereket. Mindezt összeszedték, a gyárakat, műhelyeket, a hajódockokat, öreg, elhanyagolt hajókat, vasutakat rendbehozták. Az osztrákmagyar hajókat a legrosszabb állapotban találták: törött ablakok, kifosztott kabinok, széttört kémények, robbanószerek minden sarokban, folyosókon; mintha valami rosszakaratú őrület tombolt volna itt, mely mindent megsemmisíteni vagy elrabolni akart. A Tegethoff, Prinz Eugen, Erzherzog Franz Ferdinand stb. voltak ily állapotban, de ma nem lehet rájuk ismerni, annyira rendbehozták az olaszok. A nagy „Wien" hajót kiemelték a vízből és újjáalkották. A német feliratokat eltávolították, ma már Póla teljesen olasz lett és Cagni altengernagy parancsnoksága alatt áll, ki az újjászervezést megteremtette."[3032]

1926-ban Olaszországban lebontották.

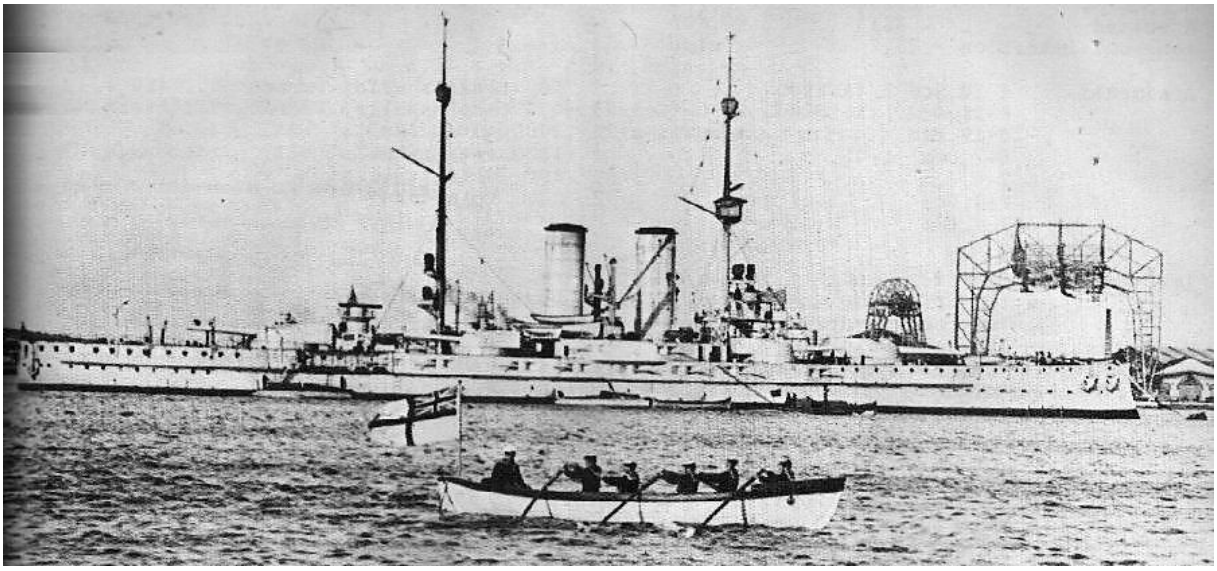


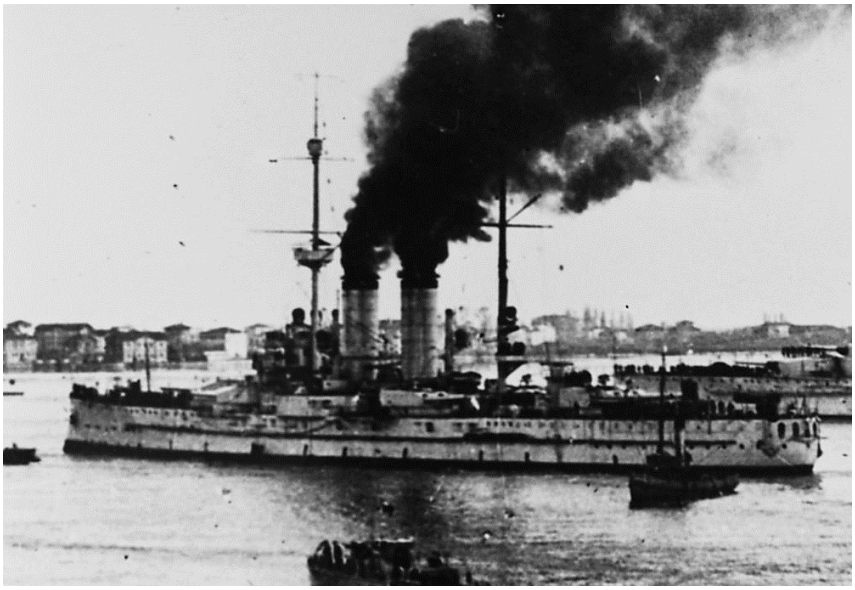
[3032] Pesti Napló, 70. évfolyam, 1919-02-01 / 28. szám



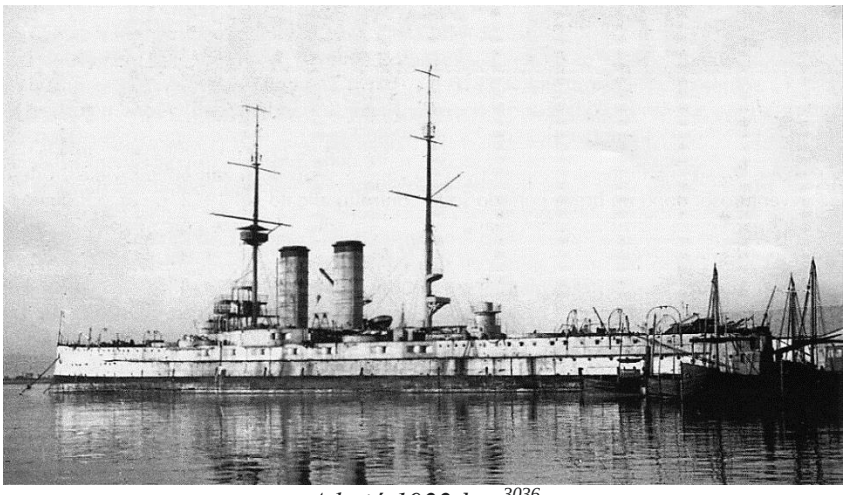
Parancsnokai:
1910.06.05 – 1910.06.10. Marius August Peter Ratkovic von Modrus korvettkapitány[3033]
1910.06.10-1910.10.13. Georg Ritter von Kirchmayer sorhajókapitány
1910.10.13-1911.04.30. Josef Ritter von Schwarz sorhajókapitány
1911.04.30-1911.10.18. Oskar Gassenmayr sorhajókapitány
1911.10.18-1912.08.20. Richard Ritter von Barry sorhajókapitány
1912.08.20-1913.04.23. Oskar Hansa sorhajókapitány
1913.04.23-1914.03.05. Hugo Zaccaria sorhajókapitány
1914.03.05-1917.06.19. Kamillo von Schwarzl sorhajókapitány
1917.06.19 – 1918.02.15. Ferdinand Ritter von Purschka sorhajókapitány
1918.02.22 – 1918. március Josef Albert Seitz von Treffen sorhajókapitány
1918.03.10 – 1918.04.14. Heinrich Freiherr Pergler von Perglas sorhajókapitány[3034]
1918.08.26 – Hermann Jobst sorhajókapitány[3035]

[3033] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0
[3034] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158
Krámli Mihály Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914: A Hadtörténeti Intézet és Múzeum Könyvtára, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Budapest, 2018
https://hadisir.militaria.hu/uploads/files/17029300_1586942760.pdf
[3035] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0



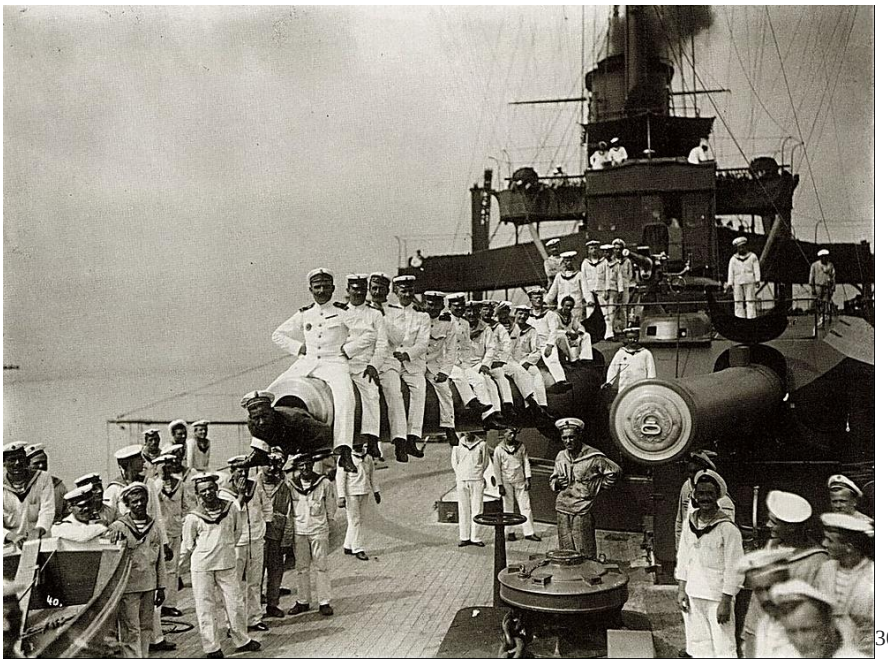


1919.03.22-én Velencében



A hajó 1922-ben[3036]

[3036] https://www.destinationsjourney.com/historical-military-photographs/sms-erzerzog-franz-ferdinand-austro-hungarian-pre-dreadnought/

 [3037]

Admirálisok:
1910 Kunsti Alajos (Alois von Kunsti) ellentengernagy
1911 Anton Haus ellentengernagy zászlóshajója
1911 Alois von Kunsti ellentengernagy zászlóshajója
1911 gróf Kriszty Alajos ellentengernagy
1912 lovag Chmelarz Jenő ellentengernagy
1913 Nyegován Miksa ellentengernagy
1914 Villenik Antal ellentengernagy

A hajó megjelenése az irodalomban:
„A kékszemű terrorista: REGÉNY A KOMMUNISTA VILÁGBÓL. Írta: Szentgáli István. „Hamarosan talált egy patrónust is. Funda, Árpádnak hívták, gépész volt az Erzherzog Franz Ferdinánd csatahajón."[3038]

[3037] https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Erzherzog_Franz_Ferdinand_(ship,_1910)#/media/File:Bruner-Dvo%C5%99%C3%A1k_-_n%C3%A1mo%C5%99n%C3%ADci_na_lodi_SMS_Erzherzog_Franz_Ferdinand_(1908).jpg
[3038] Friss Ujság, 24. évfolyam, 1919-11-06 / 147. szám

ELSŐ CSATAHAJÓOSZTÁLY

SMS Tegetthoff (II.) 1912

SMS Tegethoff (II.) csatahajó – dreadnought

(Testvérhajói: SMS Prinz Eugen, SMS Viribus Unitis, SMS Szent István)
Az első Tegethoff nevű hajó hadihajó 1878-ban épült, amit 1912-ben átkereszteltek SMS Mars névre.[3039]
1872-ben épült az Admiral Tegetthoff nevű sarkkutató gőzhajó.
Teljesen más az 1910-es években közlekedő Tegetthoff dunai személyszállító gőzös.
(„SMS" a „Seiner Majestät Schiff" avagy „Őfelsége hajója")
Hívójele: AF és 60 034

Vízkiszorítása: 20 000 tonna (19,684 hosszú tonna; 22,046 rövid tonna)
Vízkiszorítása feltöltve: 21,689 tonna (21,346 hosszú tonna; 23,908 rövid tonna)

Méretei:
Hossza 152 m (498 ft 8 in)
Szélessége 27,90 m (91 ft 6 in)
Merülése 8,70 m (28 ft 7 in)

Meghajtása:
12 db Yarrow kazán (Babcock & Wilcox kazánt csak a Szent István kapott) vízcsöves, széntüzelésű kazán
4 db brit Parsons gőzturbina, külön vízzáró rekeszben. (AEG-Curtiss turbinát csak a Szent István kapott.)
4 db tengely

Készül az egyik turbina.[3040]
(Nem tudni, hogy valójában melyik Tegetthoff osztályú hajóhoz)

A négycsavaros hajóknál a két szélső volt a nagynyomású, a két belső pedig a kisnyomású turbina. Az AEG-Curtiss-turbináknál (kétcsavaros) viszont ezt úgy oldották meg, hogy a kis- és a nagynyomású részt egy-egy külön egységben, egymás mögött helyezték el. Ezzel a megoldással a hosszú turbinatengelyek hőtágulását is közömbösíteni tudták. A nyomcsapágy a kis- és nagynyomású egység között volt. A turbinák viszonylag kis fordulatszámát természetesen a hajócsavarok hatásfokához kellett igazítani. Ezt az igen nehéz géptechnikai feladatot a szerkesztők úgy oldották meg, hogy az egyes turbinaegységekbe a gőz befúvásához nyomás- és sebességfokozatokat építettek be, így a hajó

[3039] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-10-05 / 236. szám
[3040] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1912)

manőverezéséhez szükséges fordulatszám-ingadozásokat is biztosítani tudták. Ez kb. 60 és 300 ford/min között mozgott. Mivel a turbina adottságainál fogva csak egy irányba képes forogni, a kisnyomású részhez építették hozzá a hátrajáró egységet, mely az „előre" egység teljesítményének mintegy 45%-át adta. A kisnyomású rész utolsó fokozatának tartozéka a fáradtgőz-elvezető és a felületi kondenzátor, amely közös volt a „hátra" egységgel. Ily módon azt is megoldották, hogy az éppen nem üzemelő előre vagy hátra - rész vákuumban forgott. A turbinák természetesen túlhevített gőzzel üzemeltek. A túlhevítők a B. W. kazánok lángjáratának első fordítókamrája fölé voltak beépítve. A kazánok gőzkészségéhez - felfűtéséhez - kb. egy, a turbinák előmelegítéséhez pedig ennél valamivel több másfél óra kellett. Bár ezt már kb. 3 bar gőznyomásnál meg lehetett kezdeni.[3041]
4 db hajócsavar
2 db kormánylapát

Teljesítménye: 25 638 - 26 400 - 27 000 LE (HP) (19 700 - 20 137 kW)

Elektromos teljesítmény 4×300 KW turbinás hajtású egyenáramú dinamó 2×150 KW turbinás egyenáramú dinamó 2×150 KW motoros DC dinamó 2×AC generátor[3042]
A Tegethoff villamos gépei egyszerre négyezer kilowatt áramot termelnek, ami akkora mennyiség, hogy Bécs valamennyi villamostelepe együttvéve sem produkál többek Érdekes apróság, hogy a Tegetthoffon háromezer méter hosszúságú telefondrót van. Végtelenül érdekes egy ilyen modern csatahajónak minden részlete, kezdve a huszonötezer lóerőt kifejtő turbináktól, egészen a burgonyahámozógépig, amelyet szintén villamossággal hajtanak. A villamos áramot egyébként is ezer vonatkozásban használják. A hajón létünk alkalmával villamossággal főztek az ezerkétszáz főnyi legénység számára gulyást és magunk is ettünk abból a kiváló minőségű kenyérből, amelyet ugyancsak akkor szedtek ki a villamos kemencéből. Megkínáltak a hajón sütött édességgel, a hajón gyártott szénsavas üdítő itallal, Tegetthoffról elnevezett cigarettával.[3043] A hajó világítását több mint 1200 izzó biztosítja. A fedélzeten 75 segédgép is található.[3044]

Üzemanyaga:
1844,5 tonna (1815,4 hosszú tonna; 2033,2 rövid tonna) szén
267,2 tonna (263,0 hosszú tonna; 294,5 tonna rövid tonna) fűtőolaj
A fűtőolajat a nagyobb hatásfok végett, a szénre permetezték.
A Tegetthoffok óránként átlagban 300 t szenet tudtak berakni a bunkerjeikbe. Öt óra alatt a teljes szénkészletük a hajón volt.

Sebessége: 20 csomó (37 km/h) tervezett sebesség
Elért legnagyobb lejegyzett és fennmaradt sebessége 19,75 csomós (36,58 km/h; 22,73 mph)
A Tegetthoff osztály sebességpróbáinak jegyzőkönyvei elvesztek, így a négy hajó valós legnagyobb sebessége ismeretlen.
(Van olyan forrás, ami a Tegetthoff osztály hajóit 20,3 – 20,5 csomós sebességre írja a próbautakra hivatkozva.)[3045]
Hatótávolsága: 7800 km (4200 tmf, vagy 4 800 mérföld) 10 csomós (19 km/h) sebesség mellett
(Eredetileg 5000 tmf-el számoltak a tervezéskor.)

Személyzete: 1087 fő [3046] (38 tiszttel, 1056 emberrel = 1094 fő) A matrózok között igen sok a magyar.[3047]
950 fő[3048] Más adat szerint 1200 fő, amiből 450 fő volt magyar származású.[3049]

[3041] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[3042] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
[3043] Budapesti Hírlap, 1914. január (34. évfolyam, 1-27. szám)1914-01-18 / 16. szám
[3044] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1912-03-21
[3045] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/tegetthoff-class-battleships.php
[3046] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1912)
[3047] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3048] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912Éves tartalomjegyzék / A „TEGETHOF" csatahajó vízrebocsátása (3 képpel)
[3049] Délmagyarország, 2. évfolyam, 1913-09-21 / 220. szám

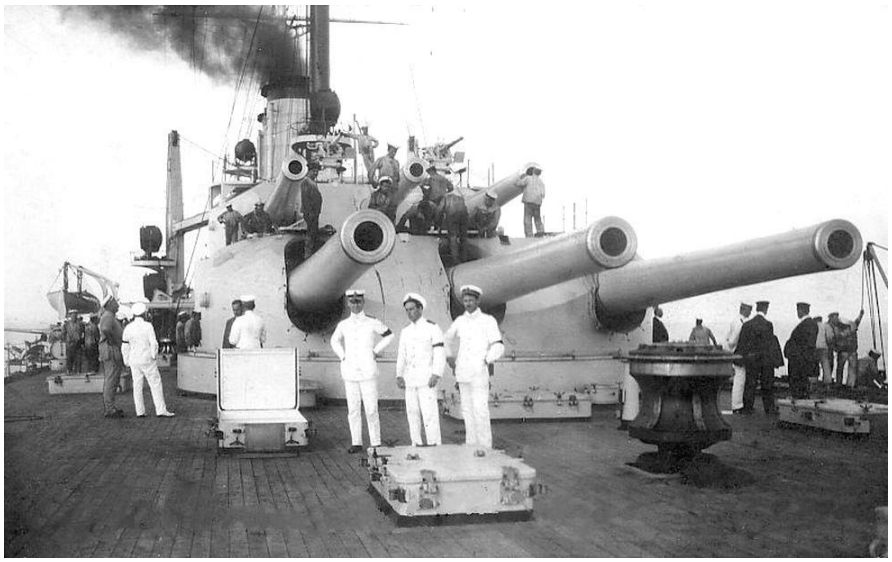
Páncélzata: (KC: Krupp cementált, K: Krupp nem cementált, SP: Spezialstahl, SM: Siemens-Martin)
Övpáncél: 110 - 150 - 280 mm KC (5,9 – 11 hüvelyk) A páncélöv a lövegtornyok között a legerősebb, majd az orr és a tat felé 150 mm-re csökken, de nem ért el a hajó orráig illetve tatjáig. Az orrfelé 130 mm-es, míg a tat felé 110 mm-es övpáncélt kapott.
A páncél alatt 80 mm-es teak-fa rész, amire rögzítették a páncéllemezeket.
Felső páncélöv: maximális vastagsága 180 milliméter KC (7,1 hüvelyk) volt, de 110 milliméterre (4,3 hüvelyk) vékonyodott az elülső lövegtoronytól egészen a hajó orráig.
Ágyútornyok: 60 - 280 mm KC (2 – 11 hüvelyk). Elől 280 mm KC, oldalt 200 mm KC, hátul 130 - 150 mm KC, felül 60 mm K
60 mm (2 – 6 hüvelyk)
Parancsnoki torony: 280 mm. Elől 280 mm KC, oldalt és hátul 150 mm KC, felül 60 mm SM (2 – 6 hüvelyk)[3050]
Kazamaták: 180 mm KC (7 hüvelyk)
Elől és hátul a páncélozott válaszfal: 150 mm KC
Barbettek: 280 mm KC
Hátsó összekötő torony: A 15 cm-es vezérlőtornyok elől és oldalt 180 mm KC, tető 40 mm SM
Páncélozott fedélzet: lejtős részek 18 mm és 18+30 mm, vízszintes részen 18+18 mm SM
Fedélzet: 30 - 48 mm (1 – 2 hüvelyk), ami a hajót két, egymás fölötti rétegben védelmezte.
A Tegetthoff hajótestét kettős fenékkel építették, és egy 10 mm-es (0,4 hüvelyk) páncéllemez védte. Belül, 1,22 méter mélységben volt a megerősített belső hajófal, amely két réteg 25 milliméteres SP (1 hüvelyk) lemezből állt. Ez torpedóvédelem szempontjából igen gyenge volt, mert csak 1,6 m (5 láb 3 hüvelyk) távolságot biztosított, így nem tudta volna felfogni a torpedó és az aknák robbanásának az erejét. Ez a konstrukciós hiba vezetett az SMS Szent István és az SMS Viribus Unitis elvesztéséhez.
A páncélzat anyaga krómtúacél. Az összes pánczéllemezeket a witkovitzi gyár szolgáltatta.[3051]

A szakértők a hajó páncélzatát, elavultnak és sebezhetőnek tartották a tűzzel és légi bombákkal szemben. Hiányolták a páncélozott rácsokat a kéményeken és a szellőzőcsatornákban. A szellőzést általában elégtelennek ítélték meg, és egy teljesen új szellőzési koncepciót javasoltak a jövőbeli csatahajók számára. Kifogásolták a szellőző- és kábelcsatornákat, amelyek vízszintesen haladtak át a fő vízzáró válaszfalakon. Valójában ezt a gyakorlatot az MTK és az Arsenal is elfogadta, és a trieszti építésű egységek válaszfalait is hasonlóan építették. A Tegetthoffokon túl sok vízzáró ajtót vágtak a vízzáró válaszfalakba, ami veszélyeztette a vízzáróságukat. A Szent Istvánon még több ajtót vágtak ki, mert az elülső és a hátsó turbinatereket elválasztó keresztirányú válaszfalat két, távolról nem zárható ajtó lyukasztotta át. Kifogásolták a hajótest és a vízzáró válaszfalak gyenge felépítését, az elégtelen szellőzést, az alacsony szabadoldalt, a rossz és elavult hajóorr formát, amely szélcsendes időben is nagyon nedvessé tette a hajókat és kifogásolták továbbá a kényelmetlen és zsúfolt személyzeti tereket. Teljesen feleslegesnek tartották a torpedócsöveket. [3052]
Az SMS Viribus Unitis kapitánya Kamillo Teuschl sorhajókapitány 1916-ban azt írta, hogy harci körülmények között a lövegtornyok „lakhatatlanok" 15 perc után a rossz szellőzés miatt, mivel a szellőző nyílásokat be kell zárni. Valójában egy 3 köbméter/másodperes légszivattyú folyamatosan táplált be friss levegőt a lövegtérbe. Ennek segítségével a lövegtér sokáig volt használható. [3053]
A Tegetthoff osztályú hajók fedélzetét a páncél felett, teakfa borítás fedte.
A Krupp cég Essenben működött. A hajótest Siemens acélból készült.[3054]

Fegyverzete:
12 db (4x3) 305 mm-es (12 inch) L/45 Škoda K 10-es ágyú
A csehországi Plzeňben (Pilsen) található a gyár. A Thegethoff osztály fedélzetén a három löveggel szerelt tornyok bevezetése két okból következett be: a hajó kompaktabb kialakítását és kisebb

[3050] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
[3051] Krámli Mihály Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914: A Hadtörténeti Intézet és Múzeum Könyvtára, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Budapest, 2018
[3052] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
[3053] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021 https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158
[3054] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912Éves tartalomjegyzék / A „TEGETHOF" csatahajó vízrebocsátása (3 képpel)

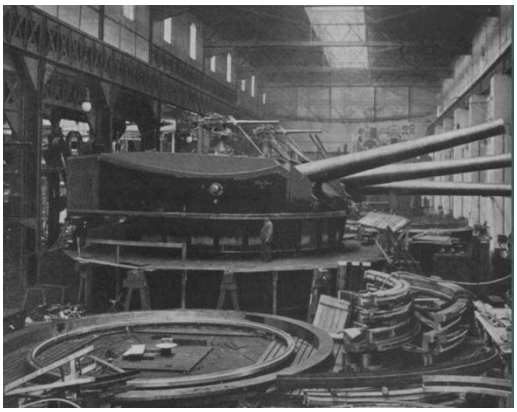
vízkiszorítását kellett biztosítani, hogy megfeleljen az osztrák-magyar haditengerészeti doktrínának és a költségvetési korlátoknak, valamint a hármas tornyokat alkalmaztak olasz Dante Alighieri csatahajónál is. Az által, hogy a tornyokban kettő helyett három ágyú volt, lehetővé tette, hogy a többi hasonló méretű dreadnoughtnál erősebb tüzérséget kapjon, valamint rövidebb felépítményt tudtak kialakítani, ami jobb súlyelosztást jelentett.



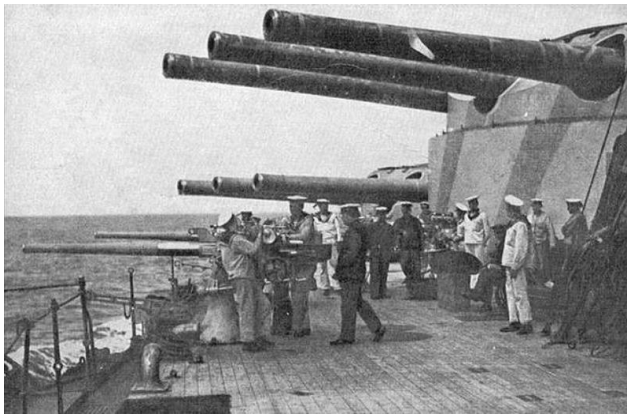
A csatahajó hátsó lövegtornyai.
(Van, ahol ezt a képet a Prinz Eugen-hoz teszik be)[3055]

A két középső torony 6 méterrel magasabb, mint a két szélső. Ez az elhelyezés lehetővé teszi, hogy ez a tizenkét ágyú egyszerre szórhatja a lövegeit jobb- vagy balfelé. A középső tornyok magasabb elhelyezése arra való, hogy a 12 nagy ágyú közül hat előre, hat pedig hátrafelé lőhet egyidejűleg. Amikor ez történik, akkor hat ágyú legénységének a fejei fölött, néhány méter magasságban 1500 kilogramm súlyú lövegek repülnek, ami ugyancsak furcsa érzéseket kelthet a tüzérekben, a süketítő iszonyú robajról nem is szólva.[3056]
Tömeg a lövegtornyok alsó/ráhelyezett rész 680/690 tonna Csőtömege zárócsavarral: 54,25 tonna Csőemelés: -4º/+20º Csőemelés sebesség: 3º/s/3º/s. Lőszerkészlet csövenként 76 db. Lövedék súlya: 450 kg sebesség: 800 mps, Tűzgyorsaság sebessége: 1-2 lövés percenként Hatótávolság: 22 000 m később 19 000 m[3057] Kivető töltett 183 vagy 138 kg erejű nitroglicerin és nitrocelluláze keverék, portöltet[3058]. A lőszert a Skodawerke gyártotta.
A haditengerészet jelenleg csak egyfajta 30,5 centiméteres löveggel rendelkezik az operatív flotta hajóin, tehát ez van a Radetzky osztályon is.[3059]

[3055] https://htenger.blog.hu/2020/02/02/jeno_herceg_vegnapjai
Szergej Jevgenics Vinogradov: A Viribus Unitis osztályú csatahajók, http://ah.milua.org/linkory-tipa-viribus-unitis
[3056] Magyar Vaskereskedő, 12. évfolyam, 1912-12-08 / 49. szám
[3057] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
[3058] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3059] Illustrierte Kronen Zeitung, August 1913-08-22



Készülnek a hajóosztály fő lövegtornyai



A kész tornyok.

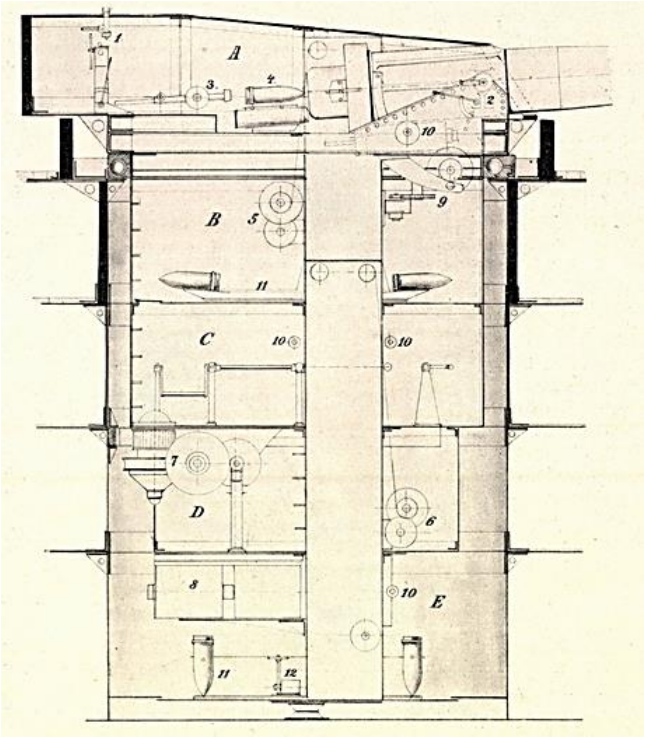
Egy Tegetthoff osztályú csatahajó lövegtornyának részlete a lőszerszállító kocsival[3060]

Ugyanez a folyóira (írja „A TENGER Tudományos és társadalmi tengerészeti és közgazdasági havi folyóirat", a Magyar Adria Egyesület Közlönye 1912. évi IV. füzetében. „)t, ugyancsak az 1912. évfolyamában a 491. oldalon, táblázatos összehasonlítást tesz a 19 000—23 000 tonna vízkiszorítású csatahajók között abból a szempontból, hogy melyik hajónak a legnagyobb a tüzereje teljes oldaltüzelés esetén, mégpedig a kilőtt lövedékek összsúlya szerint. A táblázat szerint a VIRIBUS UNITIS által kilőtt lövedékek súlya a legnagyobb: 5400 kg, utána következik a DANTE ALIGHIERI 5004 kg-al, majd a JEAN BART 4400 kg-al stb.[3061]
„Ezekkel az ágyukkal csak nagyritkán lövünk gyakorlatból. Hogy oly drága a löveg, hogy az árából odahaza földet vehetnék és holtom napjáig boldogan élhetnék.”[3062]

A lövegtorony részletes leírása:
A mellékelt vázlat alapján megkísérelünk ily 305 centiméteres lövegtornyot ismertetni, melyek a Skoda-művekben a haditengerészet számára, mégpedig a „Radetzky"-típusú hajók számára, mint ikertornyok. a „Tegetthoff"-típusú hajók számára, mint hármas tornyok (három löveg egy toronyban) készültek. A leírás előtt ide csatoljuk a lövegnek fő jellemzését:

[3060] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
[3061] Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987)2. szám / Vita / Csonkaréti Károly : Válasz Kopeczky Győzőnek. – 1987. 325. p.
[3062] Délmagyarország, 2. évfolyam, 1913-09-21 / 220. szám

Az ágyúcső hossza 13 75 méter. Az ágyúcső súlya 528 tonna. A závárzat súlya 16 tonna. A lövedék súlya 450 kg. Lőportöbblet súlya 136 kg. A lövedék kezdő sebessége 800 méter. Az ikertalp (torony) súlya 450 tonna. A hármas torony súlya 630 tonna. Lőtávolság 18.000 méter.
A lövegtoronynak a hajóban való elhelyezése céljából a hajón egy aknaszerű, nagy méretű szerkezet van, amely a főfedélzetről egészen a hajófenékig leér. Ezen akna falazata a felső három fedélzeten, a vízfölötti részében, páncélozva van és semmiféle áttörés nincs rajta. Csak azon a részen, amely a páncélfedélzet alatt, tehát már a hajó vízszíne alatt van, a falazaton két vízmentesen elzárható ajtó van, amelyen át a toronyba s az ezt körülfogó lőszertárba juthatunk. A főfedélzeten, az akna torkolata körül, egy nagy kerek golyóágyazat van, a hajó fenekén pedig, a központban, egy tengelyágy van elhelyezve. A teljes torony a felső ágyazaton, az abban levő golyókon nyugszik és forog, tengelycsapja pedig a hajó fenekén levő tengelyágyban vezettetik. Az egész torony maga vízszintes padlózatok által (G) helyiségekre — kamarákra — van beosztva, amelyekben a löveg kezelésére szükséges gépezetek vannak elhelyezve s ahol a kezelőlegénység tartózkodik. A legfelsőbb (A) helyiségben a három (két) ágyú talpa, az irányzó-és töltőkészülékek vannak. E helyet erős páncélos kupola fedi, amelynek három (két) részén át az ágyúcsövek kinyúlnak. Ezen részeket rossz időjáráskor vízmentesen el lehet zárni. A páncélos kupolán ezenkívül még négy (három) sokkal kisebb áttörés van, amelyekbe a célzásra és irányításra szolgáló távcsövek végei nyúlnak ki. A célzó tengerész teljesen fedett állásban lévén, az ellenséges hajót, a célt egyenest nem láthatja. A kilőtt töltényhüvelyeket a löveghelyiség padozatába vájt lyukakon át a fedélzetre dobják. E lyukak egyike egyszersmint bejáratul is szolgál. Egy csapóajtón át hágcsón a legközelebbi, az alatta levő helyiségbe, a töltényátrakodó kamarába (B) kerülünk. A kamarát tengelye irányában 6 aknaszerű szerkezet szeli át, amelyekben a töltények emeltetnek. Ezen aknákat egy forgatható dobogó veszi körül, amelyen 60 (40) lövedék vízszintesen van elhelyezve. Az alatta levő kamarában (C) a kézi kezelésre szolgáló foganttyúk vannak. Ezek által nemcsak a tornyot forgatni, hanem a töltényeket emelni is lehet, ha a hozzátartozó motorok megrongálódtak volna. E kamarában levő kapcsolókészülékek által, amelyek egyik részét a löveghelyiségből is lehet kezelni, a motoros hajtást kézbe lehet be- vagy kicsatolni.



A töltényakna falzatára erősített hágcsón a villamos motorok kamarájába (D) juthatunk. A kamara a torony gerince, a torony forgatására és a töltények emelésére szükséges villamos motorok elhelyezésére szolgál. Ezek részint az ágyúhelyiségből, részint a toronyfeneken levő szabályozó készülékek által kormányoztatnak s fontosságuk miatt a hajó vízszíne alá oly mélyre helyeztettek, ahová alig juthat el egy találó veszélyes gránát. E hatalmas torony hajtóereje a villamosság, amely a hajó villámfejlesztő

központjából, ahol erős gőzturbinák avagy Diesel-szerkezetű petróleummotorok által hajtott dinamógépek állanak, a torony fenekén elhelyezett áthidaláson át az ott levő motorgenerátorokhoz jut. Ezek által a 100 voltos feszerővel bíró áram 200 voltra feltranszformáltatik és szabályoztatik. E szabályozás által, amely ellentállások ki- és bekapcsolásából áll, az ágyúhelyiségben levő célzó pattantyús, magasabbrangú tüzéraltiszt, a torony forgását, sebességét változtatja. A villamerő azonkívül az ágyúk irányzására (emelésére s lebocsátására) s a töltények emelésére szolgál. Kézi erővel csak az ágyúk töltése, a lövedékek és töltények betolása történik. A toronyfenék (E) egy dobogót képez, melyen egy függetlenül forgatható magas gyűrűszerkezet van, amely a lövedéktartályok felvételére szolgál. Ezek csapszögön függő kosarak, amelyekbe — mint a vázlat mutatja — a lövedékek hegyükkel lefelé el vannak helyezve. A forgógyűrűben végződnek a töltényaknák, amelyeknek elülső falazatában nyílás van, melyen át vízszintesbe a felcsapott lövedéktartályok segítségével a lövedékek az aknában levő töltényágyazatba betolatnak. A lőportöltényeket egy hasonló szerkezetű tartállyal teszik az ágyazatba. Egy kis villamos motor által e lövedéktartálygyűrű úgy fordíttatik, hogy a tartályok éppen az átellenükben levő aknalyuk előtt önműködően megállnak. A nikkel-acélból készült ágyúcső alakjára nézve egy rajnai boros palackhoz hasonlít, erősítő gyűrűkkel nem bírván. Hátulsó része simára és hengeralakra van legyalulva, ezzel az úgynevezett bölcsőben nyugszik, amelyben a lövésnél idestova csúszhat. Nem az ágyúcsövön, hanem ezen a bölcsőn vannak a csőcsapok, amelyekkel ez a csőcsapágyazatban nyugszik. A bölcső alsó részén a hidropneumatikus fék van, mely következőképpen van szerkesztve: Egyöntetűen a bölcsővel három hengert látunk. A középső nagyobb méretű, mint a két oldalvást fekvő henger. Az ágyúcső hátsó részét erősítő zárkarikával két duganttyúrúd van összeköttetésben, amelyek duganttyúi az oldalhengereket elzárják. A dugattyúrúd szorító szelencén hat át. Ezen szelence és a dugattyú közt glicerin van, amely a henger hátsó részébe erősített, görbített erős rézcsövön át a középső nagy hengerrel összeköttetésben álló fékszellentyűtokba hatolhat. A fékszellentyű erős acélrúgó által a szellentyűvánkosra van leszorítva, míg a tányérján finom fúrások vannak. A szellentyűtok közelében a nagy henger dugattyúja van, amelynek vezetőrúdja szintén szorító szelencében mozog. A nagy hengerben 50 légkörnyomásra sűrített levegő van, melynek feszereje folytán a dugattyút folyton a leghátulsó helyzetben tartja. Ha most az ágyút elsütjük, a visszalökés által a két fékezőrúd hátrafelé tolatik. A dugattyúk mögött álló glicerin roppant erővel a fékező szellentyűt felemeli és a középső dugattyú elébe sietve, ezt előre tolja, miáltal ez, a már sűrített levegőt tovább — körülbelül 200 légkörnyomásra — összeszorítja. Ezen összpontosított ellenállási munkálat által a visszalökés ereje — vagy egy méter hosszú visszalökési út után — végre felemésztetik. A középső hengerben levő nagyon komprimált levegő most kifeszítő erejével a dugattyút hátra tolja, amely a glicerint a szellentyűtányérban levő likacsokon átszorítja és a fékhengerek dugattyúját s a velük összeköttetésben álló lövegcsövet előre — a tüzelőhelyzetbe — tolja. A magassági irányzást minden egyes ágyúnál saját pattantyúsa végzi, az oldalt irányzást — mint már említve volt — a torony hátsó részében felállított állványról egy 2—272-szeres nagyítású tört távcső segélyével egy altiszt adja. Ez utóbbi altiszt telefon és tüzértelegráf által van folytonos összeköttetésben a tűzvezénylő központtal s ő adja tovább a központi parancsokat, amelyek a lőtávlati javításokat illetik. Ő a torony parancsnoka, s egy kézi kerék segítségével kezeli a villamos motort, mely a tornyot forgatja. Az ágyúpattantyúsok feladata csak a célzás és az elsütés. Ők a távcső-irányzék mögött fedett állásban vannak és egyik kézzel az irányzó gépezet emeltyűjét szolgálják, a másikkal pedig a villamos elsütésre szolgáló billentyűt. Az irányzó egy tört prizmás távcső 10—20-szoros nagyítással, amely a lövegbölcső csapjára van erősítve s így vele forog. A távcső objektív vége a toronykupola résén kinyúl. Egy kis kézikerékkel a távcsövet a lőtávolságnak megfelelő szögbe helyezi és ezután az emeltyű segítségével az ágyút a célra irányítja. Arra az esetre, ha a villamos motor, amely a löveg talpa alatt van elhelyezve, felmondaná a szolgálatot, kézzel hajtható tartalék hajtómű áll rendelkezésre, amelyet könnyen lehet be- és kikapcsolni. Az ágyúk töltése következőképpen történik: minden löveg mellett a závárzattal ellenkező oldalon egy akna van, mely csak az átrakodó kamaráig ér le, amely mellett egy másik, egészen a toronyfenékig nyúló akna van beépítve. Ezekben az aknapárokban villamos motorok által emelt töltényágyazatok mozognak, melyekkel a lövedék és a töltény szállíttatik. Az átrakodó kamarában egy forgó dobogón lövedékek feküsznek. A harc első fázisában a torony fenekéről, amíg a felső lövedékkészlet tart, csupán töltényeket emelnek. Az alulról fölkerült töltény gyorsan a másik aknában levő ágyazatra át lesz helyezve és itt nagyon gyorsan, jóformán egy pillanat alatt az ágyúhelyiségbe emeltetik. Itt megérkezvén, egy tölténykocsira tolják, amely síneken az ágyú hátsó része mögött szalad és forgattyú által mozgatható. Ha most az ágyút tölteni kell, ezt a kocsit az ágyú töltőlyuka mögé húzzák és először a lövedéket, azután

a helyébe emelt töltényt a töltőkészülékkel betolják. Mialatt a závárzat bezárul, a tölténykocsit megint az akna mögé vonják, hol az újabb töltényt vehet fel. Míg ezen leírt kezelések végbemennek, azalatt az alsó töltényakna útján szakadatlanul töltényeket és szükség esetében lövedékeket emelnek; az átrakodás egy aknából a másikba alig szünetel. A töltények szállításának ez a módja azzal az előnnyel bír, hogy az ágyúk tényleg percenként 1—2 lövést képesek tenni. Ez a harc bevezetésénél nagyon fontos, mert a gyorsan egymást követő lövések által a nagy lőtávolságokra (8000—11.000 m) a valódi lőtávlatot hamar be lehet lőni, azaz megállapítani. És tényleg, az első percben az ágyú három lövésre is képes, ha feltesszük, hogy egy töltény már az ágyúban van, a második a tölténykocsin és végre a harmadik az aknában, a felvont töltényágyazatban nyugszik. A felső akna motorja az ágyúhelyiségből, az alsóé pedig egy kézikerék által a torony fenekén indíttatik. Mint minden villamos motor, úgy ezek is kapcsolókészülékek által kézi hajtásra kapcsolhatók át, de van ezenkívül egy tartalék töltényemelő, melyet szintén villamosság hajt és amely a töltényeket a toronyfenékről egyenesen az ágyúkhoz felvonja. Az ágyúk mögött, két foknyi szög alatt, a töltőkészülékek állanak. Ezen készülék egy hosszabb csőbe elhelyezett fogasrúd, amelybe egy forgattyú által hajtott fogaskerék belefog és így mozgathatja. A töltőrúd végén van egy hosszabb tagos lánc, melynek réseibe a fogaskerék fogai lépnek és a láncot előre tolják. A lánc fogai a vezetőcsövön átmenve, egybekapcsolódnak és egy rúddá dermednek. Ha a töltőkészülék hajtóforgattyúját az ellenkező irányba forgatják, a lánctagok szétkapcsolódnak és hajlékonnyá válva, a kupolafalazat hoszszában elfektetett tokcsőbe kerülnek. Az ágyútorony alkatrészei részletesebb leírásába helyszűke miatt és azon okból sem bocsátkozhatunk, mert ezek legnagyobb részét szabadalom védi s e cikk célját, az olvasónak egy ily modern ágyútorony berendezéséről némi képet adni, így is elértnek véljük.[3063]

12 db 150 mm-es (5,9 inch) L/50 Škoda K 10-es ágyú[3064]

Ezek a lövegek, a hajó közepén lévő kazamatákban lettek elhelyezve.

Ezen lövegeket a Tegetthoff osztályon belül a Szent István első parancsnoka így jellemezte.

A szellőzése nem volt elegendő, amikor a fedélzetinyílásait bezárták. Kifogásolta, hogy a kazamatákat nem szerelték fel erre a célra szolgáló szellőzőrendszerrel, és a friss levegőt csak az ágyúnyílásokon keresztül lehet bevezetni, de gyakran ezeken a nyílásokon keresztül csak füstöt és hajtógázt szívtak be a kazamatákba. A többi parancsnok nem említette ezt a hibát. Mások leírták, hogy a 15 cm-es ágyúk dördülésekor általában néhány nyílás nyitva volt, mert az elhasznált töltényeket ezeken a nyílásokon keresztül távolították el. A 15 cm-es ágyúk irányzékainak használatát nehézkes.[3065]

Lövegpajzsos fegyver súlya: 19,8 tonna Cső súlya: 6085 kg, csőemelés: -6º/+15º

A lőszer súlya: 80 kg, Fegyverenként a lőszerjavadalmazás 180 db. A lövedék súlya: 45,5 kg. Torkolat sebessége: 880 mp/s Tűzsebesség: 6 lövés percenként Hatótávolság: 15 000 m

18 db 70 mm-es (2,8 inch) L/50 Škoda K 10-es ágyú

Ezek a felső fedélzetre kerültek a kazamaták fölé, és nyitott lövegállások voltak, középső forgócsapokra rögzítve. Löveg súlya rögzítéssel együtt: 2300 kg, Csőemelés: -6,5°/+20° A lőszer súlya: 8,5 kg Fegyverenkénti lőszerkészlet 400 db. A lövedék súlya: 4,5 kg. Torkolat sebessége: 850 mps Tűzsebesség: 20 lövés percenként

3 db 66 mm-es (7 cm) (2,6 inch) Škoda K 10-es AA légvédelmi ágyú

Ezeket három lövegtorony tetejére telepítették, középső forgócsapra.

Löveg súlya rögzítéssel: 2030 kg. Csőemelés: -5°/+90°. A lőszer súlya: 8,5 kg Egyenként fegyverenkénti engedmény lőszer 200 db. A lövedék súlya: 4,5 kg Torkolat sebessége: 830 mps Tűzsebesség: 20 lövés percenként

2 db 66 mm-es (7 cm) (2,6 inch) L/18 Škoda G. csónakágyú

2 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) Škoda SFK L/44 S löveg a kis és gyors hajók, például torpedóhajók ellen.

2 db 8 mm (0,31 hüvelyk) Schwarzlose M.07/12 légvédelmi géppuskát (mitrailleust) szereltek fel távolságmérőinek páncélozott kupoláira.

4 db 533 mm-es (21 inch) Whitehead merülő torpedócsövek

Az orrban kettő és a taton kettő cső volt található a vízvonal alatt, a hajó oldalán.

Torpedókészlet 12 - 14 db. A torpedó súlya: 1336 kg. Teljes hossz: 6,3 m Robbanótöltet: 180 kg

---

[3063] Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914Éves tartalomjegyzék / Beck Zoltán: A nagy csatahajók ágyútornyának szerkezete (1 képpel)

[3064] https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/cannons-of-sms-tegetthoff-ecbe19?zoom=true

[3065] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369

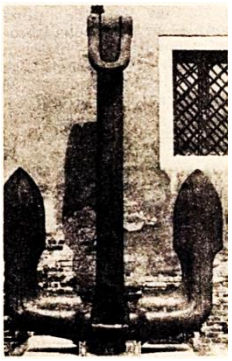
Fegyverzet részletezve a testvérhajóinál.

Tűzvezérlés:
2×3658 mm (12 láb) Barr&Strouds távolságmérők a fő lövegtornyokhoz
4×2743 mm (9 láb) Barr&Strouds távolságmérő a fő lövegtornyokhoz
Tegetthoff két 2,74 méteres (9 láb 0 hüvelyk) Barr és Stroud optikai távolságmérő oszlopot kapott mind a jobb, mind a bal oldalon a csatahajó másodlagos 15 cm-es ágyúi számára. Ezeket a távolságmérőket páncélozott kupolával látták el. Tegetthoff torpedóhálókkal volt felszerelve, bár azokat 1917 júniusában eltávolították.

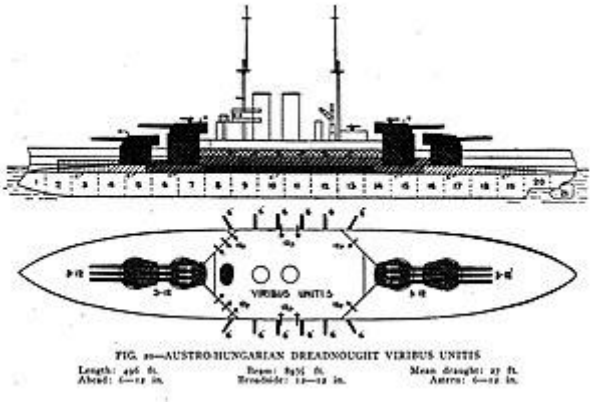
Keresőlámpák:
A Tegethoff osztályú hajókhoz kerekeken gördíthető 110 cm-es Siemensrendszerű fényszórókat készítettek. Egy-egy hajón 11 fényszóró volt, melyek 3 m magasan álltak a talapzat felett. A SZENT ISTVÁN-on a fényszórók egy része távirányítású volt.[3066]

A hajó kapott vezeték nélküli távíróállomást. A hajón van kórház, konyha, pékség, mozi.[3067]

Csónakok és daruk:
Két 13 tonnás elektromos csónakdaru
1 db 13 tonnás gőzbárka, 1 db 9 tonnás és 1 db 5 tonnás motoros bárka, 2 db 4,7 tonnás vitorlás uszály, 4 db csónak, 1 db mentőcsónak, 2 db jolly csónak, 2 db motoros, 4 db kis jolly csónakok



Horgonya a Velencei Tengerészeti Múzeumban[3068]



Megrendelve: 1909
Tervezte: Siegfried Popper (Terv neve V. csatahajó)

[3066] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[3067] Linzer Volksblatt, April 1914-04-12
[3068] Élet és Tudomány, 1985. július-december (40. évfolyam, 27-52. szám)1985-09-13 / 37. szám

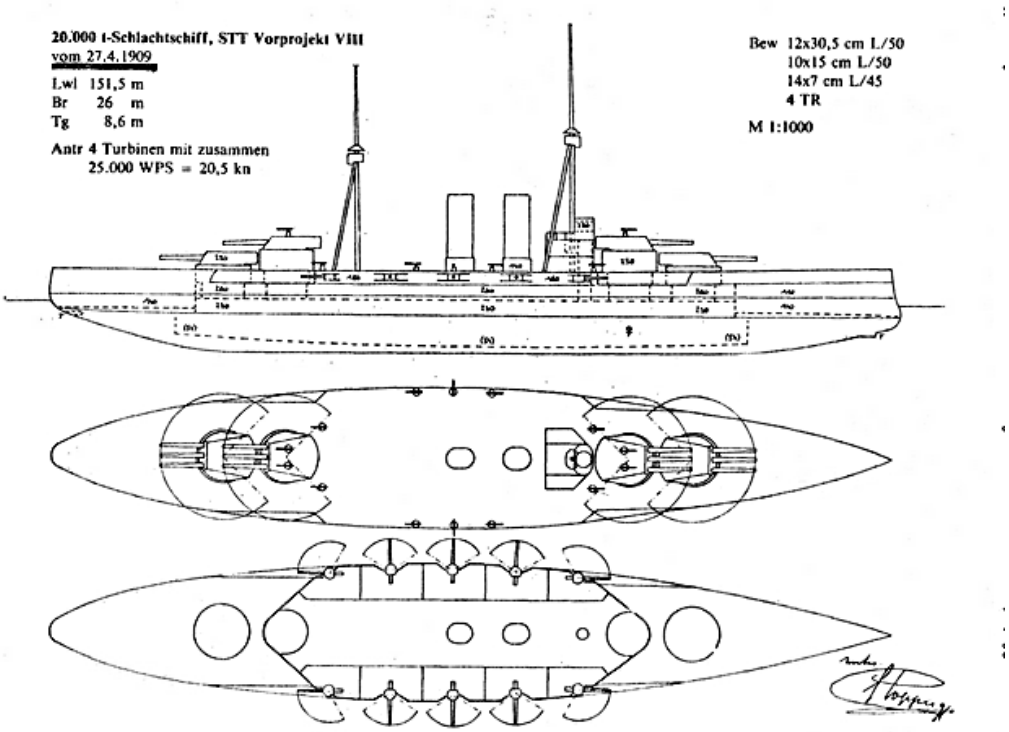
„A zsidók kiváló egyéniségeket adtak a hadseregnek. Kiemelkedő szerepet játszott például Siegfried Popper tábornok, aki a hajóépítő mérnök volt.”[3069]
Ára: 60 600 000 korona
(70 millió korona máshol, amelyből Budapesten egy útvonalat lehetne megteremteni és nagyszerű palotákkal teleépíteni. [3070])
A hajó anyagi finanszírozása körüli problémákat lásd leírva a testvérhajóinál.
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino, Trieszt
Építés kezdete: 1910.09.24. (1910.11.15[3071])
Névadás: Bécsből jelentik: A király e hónap 9-én (1912.02.09.) kelt legfelsőbb elhatározásával elrendelte, hogy a V. csatahajó Tegethoff nevet viseljen ás vizrebocsátása ez év március 21-én menjen végbe.[3072]
Felvetődött, hogy a hajót Kaiser Franz Joseph névre kereszteljék.[3073]
Vízrebocsátás: 1912.03.21.
Szolgálatba állt: 1913.07.14. (Máshol 1913.07.05.[3074])

A Tegetthoff megépítésének költsége az Osztrák-Magyar Haditengerészet mércéihez képest óriási volt. Míg a Habsburg-osztályú, az Erzherzog Karl-osztályú és a Radetzky-osztályú csatahajók hajónként nagyjából 18, 26 és 40 millió koronába kerültek a haditengerészetnek, a Tegetthoff az előzetes számítások szerint több mint 60 millió koronát igényelt. A korábbi, 1907-es és 1908-as költségvetésben a haditengerészetnek mintegy 63,4 és 73,4 millió koronát különítettek el, ami akkoriban a két Radetzky osztályú hajó építése miatt túlzott költségvetésnek minősítettek. Montecuccoli attól tartott, hogy a közvélemény, valamint a bécsi és a budapesti törvényhozás elutasítja egy olyan drága hajó szükségességét, mint a Tegetthoff, különösen ilyen hamar a budapesti kormányválság után. A kiadások drámai növekedése azt jelentette, hogy 1909-ben a haditengerészet mintegy 100,4 millió koronát költött, ami akkoriban hatalmas összeg volt. Ezt azért tették, hogy siettessük a Radetzky-osztályú csatahajók elkészülését, bár a Tegetthoff-on kívül még három másik dreadnought építése miatt az Osztrák-Magyar Haditengerészetnek valószínűleg 100 millió koronánál jóval magasabb éves költségvetést kell kérnie a kormánytól.
Franz Ferdinánd főherceg személyesen Albert Salomon Anselm von Rothschildnak udvarolt, hogy finanszírozni lehessen a hajók megépítését. Ennek történetét lásd a Tegetthoff-osztály többi egységénél, illetve „Krámli Mihály Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914” könyvében. A pénzügyi manővert 1910 áprilisában az Arbeiter-Zeitung, az Osztrák Szociáldemokrata Párt lapja a nyilvánosság elé tárta, de addigra a hajóépítések már megkezdődtek.
A brit Admiralitás a pletykák szerint a Tegetthoff és a Viribus Unitis építését „a német flotta rejtett kiegészítésének” tekintette, és úgy értelmezte a hajók építését, mint Ausztria-Magyarország hálájának a módját, hogy visszafizesse Németországnak diplomáciai támogatását Bosznia 1908-as annektálása során. 1909-ben az Egyesült Királyság és a Német Császárság között már nagyban zajlott a tengeri fegyverkezési verseny, és ebbe a versenybe helyezték be a Monarchia flottáját a britek. A Tegetthoff osztály tervezéséhez a Monarchia német segítséget is igénybe vett, bár végül nem vették figyelembe a vízalatti védelemre tett német javaslatokat. Ez később megbosszulta magát a Szent István és a Viribus Unitis esetében.
A hajó „folyamatos” fedélzete a fő és másodlagos lövegeknek és tornyoknak magas elhelyezést biztosított, ami a tűzvezetést kedvezővé tette, erős hullámzás esetén is. Viszont a magasra került így a hajó metacentrikus pontja, ami gyengítette a hajó stabilitását. Ez a Szent István felborulásánál is közrejátszott.[3075]

Nagyjából egy évvel Tegetthoff terveinek elkészítése után az Arbeiter-Zeitung, az Osztrák Szociáldemokrata Párt lapja beszámolt a csatahajó részleteiről a nagyközönségnek. Ebből arról azonnal

[3069] Magyar Honvéd, 2. évfolyam, 1991-06-07 / 23. szám
[3070] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3071] Linzer Tages-Post, Juli 1913-07-15
[3072] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-02-11 / 36. szám
[3073] Prager Tagblatt, März 1911-03-23
[3074] Magyar Katonai Közlöny, 1913 (6. évfolyam)
[3075] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/tegetthoff-class-battleships.php

értesültek az olaszok is. Míg más nemzetek titokban építik hajóikat, addig a Monarchia újságírói mindent kiteregettek.



3076

1912.
1912.10.12-i állapota a hajónak: „Tegetthoff csatahajó, amelynek szállítási terminusa jövő évi január elseje lenne, most a hajótesten 74 és a gépezeten 75 százalékra jutott.”[3077]

„Montecuccoli Rezső gróf tengernagy, a császári és királyi haditengerészet parancsnoka a főrendiház elnökségéhez intézett átiratával meghívta a főrendeket a Tegethoff csatahajónak Triesztben, a Stabilimento Tecnico telepén március 21-én végbemenő vízrebocsátási ünnepére. Csáky Albin gróf, a főrendiház elnöke erről most körlevélben értesíti a főrendeket, a kiket fölkér, hogy résztvételi szándékukat a főrendiház titkári hivatalával mielőbb közöljék.”[3078]

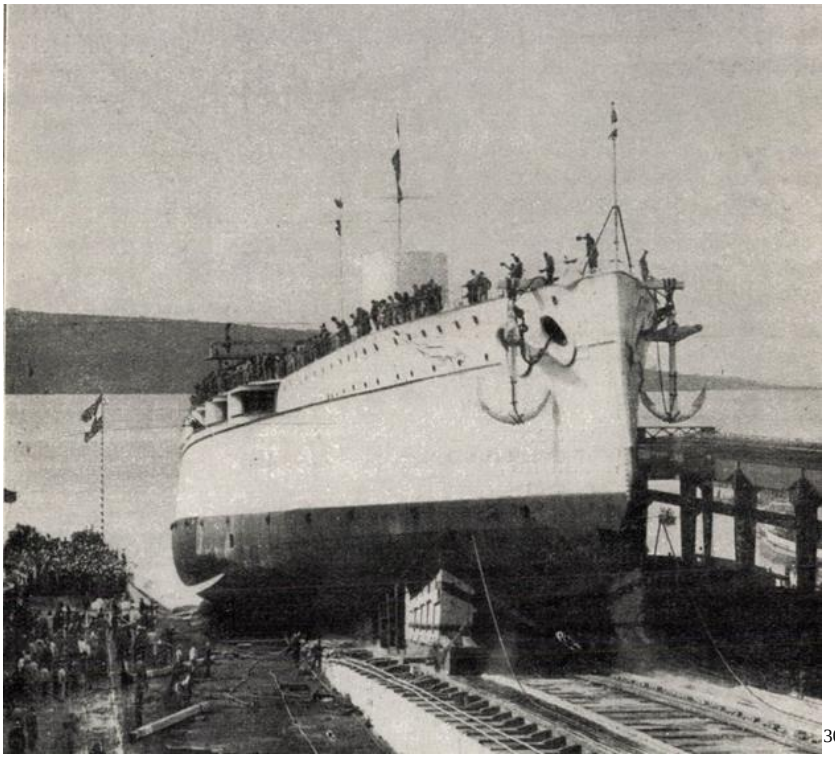
„A Tegethoff vízrebocsátása. Megemlékeztünk mai lapunkban arról, hogy a haditengerészet vezetősége szokás szerint meghívta a magyar országgyűlés tagjait a Tegethoff csatahajó vízrebocsátási ünnepére, a munkapárt azonban Auffenberg ellen való tüntetésből távol akar maradni az ünneptől. A pártnak ezt a szándékát a bécsi sajtó a trónörökös ellen való tüntetésre magyarázta s a munkapárt tagjai most, hogy ezt a hamis látszatot elkerüljék, elhatározták, hogy lemondanak a hadügyminiszter ellen való tüntetésről s nagy számban jelennek meg a vízrebocsájtás ünnepén. Bécsből jelentik: A Tegethoff csatahajó vizrebocsátása e hónap 21-én lesz Triesztben. A hajó keresztanyja Blanka kir. hercegnő lesz, aki férje, Lipót Szalvátor kir. herceg kíséretében 21-ikén reggel érkezik Triesztbe. Különös jelentőséget nyer a vízrebocsátó ünnep azáltal, hogy azon Ferenc Ferdinánd kir. herceg is jelen lesz. E napon különben a monarkia minden köreinek kiváló képviselői is Triesztben fognak időzni, hogy a vízrebocsátás ünnepén részt vegyenek. Trieszt ünnepi díszbe öltözik és együtt ünnepli meg a közös haditengerészetnek a parlamentek áldozatkészsége által elismert és lehetővé tett erősítését.”[3079]

[3076] Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987)2. szám / Vita / Csonkaréti Károly : Válasz Kopeczky Győzőnek. – 1987. 325. p.
[3077] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-10-12 / 241. szám
[3078] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-02-27 / 49. szám
[3079] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-14 / 63. szám

„Az ünnepies vízrebocsátásnál jelen volt Ferenc Ferdinánd királyi herceg nejével és gyermekeivel, Lipót Szalvátor királyi herceg és neje, akik a keresztszülői funkciókat vállalták, Mária de Los Dolores és Mária Immaculata királyi hercegnők, Lichtenstein Alajos herceg és felesége és számos előkelőség…. Korsitsch tengerészeti lelkész az új hajót beszentelte…. Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok bejelentette Ferenc Ferdinánd királyi hercegnek a fölavatás megtörténtét, valamint a hajó készen állását a vízrebocsátásra. Ezután a következő beszéddel fölkérte Blanka királyi hercegasszonyt, hogy a keresztelés aktusát végezze el: »— Császári és királyi Fenség! Ama dicsőségkoronázta tengernagy, akinek nevét legfelsőbb parancsra az új hadihajó viselni fogja, a magyar-osztrák tengerészet legfelemelőbb tradícióit testesíti meg, melyek alapján tengerészetünk a mai napot önérzettel ülheti meg. Császári és királyi Fenség kegyeskedett a keresztanyai tisztséget elfogadni és legyen szabad császári és királyi Fenségednek ezért a haditengerészet leghódolatteljesebb köszönetét lábai elé tennem. És most kérem császári és királyi Fenségedet, kegyeskedjék végrehajtani a megkeresztelés aktusát. A főhercegnő föláll. Kedves elfogódottság látszik rajta s a hangja kissé remeg, amikor a tengernagy beszédére válaszol. »— Ő császári és apostoli királyi Felségétől felhatalmazva, nagy örömmel tettem eleget annak a kérésnek, hogy e szép hajó keresztanyai tisztségét elfogadjam. A haditengerészet előtt felülmúlhatlan varázzsal bíró hősnek neve legyen a hajó vezéreinek és legénységének mindenkor ösztönzés a fáradhatlan kötelességteljesítésre békében és háborúban egyaránt.« A főhercegnő balkeze megmozdult. Bekapcsolódik az egyik villamos áram s a nagy csöndben hangos csörrenéssel zuhan a pezsgősüveg hajó bordájára. A gyöngyöző, pezsgő, aranyszínű csöppek sistergő forrással sietnek végig a hajó oldalán, amelyről most két matróz fölrántja a fedélzet két darujához erősített ponyvát s ekkor láthatóvá lesz a hajó névtáblája. Fehér alapon, aranyos, piros beszegésű betűk: S. M. S. TEGETTHOFF. Ez volt a keresztelő. És most néhány percnyi szünet következett az ékfutásig. A legérdekesebb és legizgalmasabb várakozás percei. A tömeg mozdulatlan. Egy sóhajtás, egy halk szó nincs. Csak a szemek, csak a látóidegek működnek. A hajó még mozdulatlan, de a nyugtalan fantázia már mozogni látja, hogy azután csalódva várjon tovább . . . most.. . most.. . Most! Blanka főhercegnő jobb kezével megnyomja a »Stapellauf« gombot. Csengetyűjel hallatszik. A gőzfecskendők működésbe jönnek, két hidraulikus sajtó ellenállhatlan erővel nyomja előre vízszintes irányban a minden támasztékától megfosztott hajótestet s a következő pillanatban a sok ezer tonnás kolosszus megremeg és indul lefelé a szánkón. Előbb csak lassan, alig venni észre. Azután gyorsabban, sebesebben, egyre sebesebben ... A fecskendők vize gőzzé forr, a banda a Tegetthoff-marsot fújja, a hajóágyúk bömbölnek s a »Tegetthoff« vidáman lubickol most már örökös elemében. Vagy háromszáz méternyire farolt be a tengerbe. Ott azután a fedélzetén levő legénység leereszti a horgonyokat, a karvastagságú láncok megfeszülnek, a hajó rándul egyet és megáll, mozdulatlanul, haptákban. A foszforeszkáló víz rejtelmes, örökös barátsággal nyaldossa körül az acélbordákat. A »Tegetthoff« ismerkedik a tengerrel, amelyen uralkodni van hivatva.”[3080]

Itt éhezzen a tanító, aludjon fűtetlen szobában a tisztviselő, dolgozzon éhbérért a munkás, járjon az utcán millió kenyértelen — gondolják a generálisok — de van megint egy mamuthajtó, Tegetthoffnak hívják és ezzel most már száztíz milliónk úszik a tengeren.[3081] Így háborgott a magyar sajtó a tengerészeti fejlesztések ellen.

[3080] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912 Éves tartalomjegyzék / A „TEGETHOF" csatahajó vízrebocsátása (3 képpel)
[3081] Vásárhelyi Reggeli Ujság, 8. évfolyam, 1912-03-27 / 79. szám

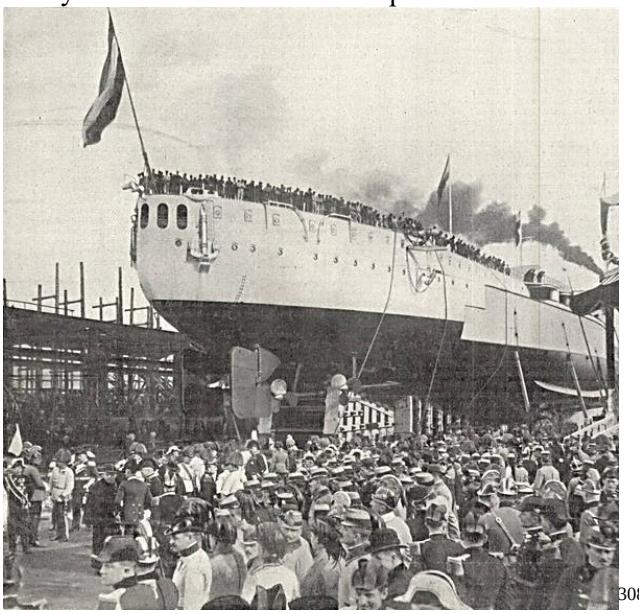
 [3082]

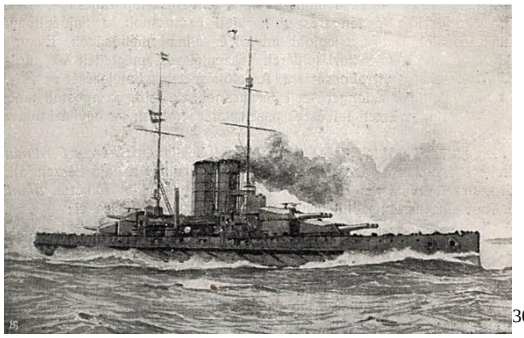
A hajó vízrebocsátása[3083]

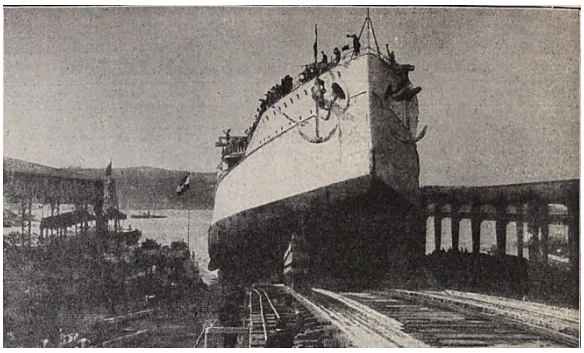
„Ma folyt le Triesztben a monarchia új csatahajójának vízrebocsájtása nagy ünnepségek között. Tegethoff nevet kapta az új Dreadnought, melynek felavatására Triesztire utaztak Ferenc Ferdinánd és Lipót Szalvátor főhercegek, Blanka főhercegasszony, Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok, tömérdek állami és katonai méltóság, a magyar képviselőház küldöttsége Beöthy Pál alelnök vezetésével. Ferenc Ferdinánd főherceg, aki tengernagyi ruhát viselt, tíz órakor érkezett a dísztérre, ahol Montecuccoli tengerészeti parancsnok s a hatóságok fejeinek jelentéseit fogadta. Hosszabb szemle következett, közben az apostoli tábori lelkész megejtette az egyházi felavatást. Montecuccoli gróf felkérésére Blanka főhercegasszony megnyomta az előtte levő villamos gombot, mire az uj hajó a

[3082] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912Éves tartalomjegyzék / A „TEGETHOF" csatahajó vízrebocsátása (3 képpel)
[3083] https://www.darabanth.com/en/online-auction/449/categories~Postcards/Warships~1000055/1912-SMS-Dreadnought-Tegetthoff-KuK-Kriegsmarine-SMS-Tegetthoff-az-Osztrak-Magyar-Haditenger~II2756766

zenekarok muzsikája s a többi hadihajó ágyú dörgése közben a vízre siklott. Ezzel be is fejeződött a nagyszabású ünnepség. A főhercegek s a meghívott vendégek csónakon a hadihajókra mentek, amelyeken díszebéd zárta le a napot."[3084]


[3085]


[3086]



A hajó vízrebocsátása és az ünnepség résztvevőinek egycsoportja[3087]

A Tegetthoff vizrebocsátása. Triesztből táviratoztak : Lantus gróf ellentengernagy vezetésével ma délután megérkezett a cs. és kir. hajóraj, mely a Ferencz Ferdinand, Radetzky és Zrínyi csatahajókból, a Szentgyörgy, Spaun czirkálókból s több torpedózuzóból áll. Megérkezett továbbá a tartalékhajóraj, mely a Károly főherczeg, Ferdinand Miksa főherczeg, Frigyes főherczeg csatahajókból és az Aspern czirkálóból, valamint több tengeri torpedónaszádból áll. Egyidejűleg megérkezett a Tegetthoff kórházhajó –eredetileg kazamatahajó- is, amely a vízrebocsátandó dreadnought keresztelőjétől kezdve a Mars nevet viseli.[3088]

A Mária Terézia Lovagrend, a császár hozzájárulásával, Tegettfoff admirális képét adományozta a Tegetthoff csatahajónak.[3089]

1913.

1913.02.12-én ezt írták: Már teljesen elkészült a második osztrák-magyar dreadnought a „Tegetthoff". A napokban fut ki Triesztből, és teljesíti az előírt próbautakat. A hajót a tengeri próba után azonnal üzembe helyezik.[3090]

[3084] Friss Ujság, 17. évfolyam, 1912-03-22 / 70. szám
[3085] Vasárnapi Ujság, 1912-03-31 / 13. szám
[3086] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912Éves tartalomjegyzék / A „TEGETHOF" csatahajó vízrebocsátása (3 képpel)
[3087] Tolnai Világlapja, 12. évfolyam, 1912-04-07 / 15. szám
[3088] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-03-20 / 68. szám
[3089] Illustrierte Kronen Zeitung, März 1912-03-23
[3090] Grazer Volksblatt, Februar 1913-02-13

1913.03.20-án reggel 8 órakkor a „Tegetthoff” dreadnought elhagyta a San Marco hajógyárat, hogy Polába induljon, ahol befejeződik ennek a legújabb dreadnoughtnak a felszerelése.[3091]

Az 1913.04.25-i jelentés szerint Őfelsége "Tegetthoff" hajója teljesen kielégítően, balesetek nélkül teljesítette az átvételi próbautakat, és az előírt terheléses próbautat is.[3092]

A Tüzérségi próbák során a hajó egyik fő lövegének elsütésekor keletkezett légnyomás és detonáció megrongálta a hajó tisztjeinek kabinját.” A hajó ekkor Polai vizein volt.
„Baleset a Tegetthoff hadihajón. Bécsből jelentik. E hó 12-ikén (1913.07.12.) a Tegetthoff hajón egy ágyú elsütésekor a légnyomás folytán a hajó fedélzete megrongálódott. A hibákat kijavították és a hajó a napokban elfoglalja helyét a hajórajban.”[3093]
„Baleset a Tegetthoffon. Bécsből táviratoztak, hogy a Tegetthoff hadihajón e hó 11-én és 12-én kipróbálták az ütegeket és a tüzérségi berendezkedéseket. A próba úgy az ágyúanyag, mint a szerelés tekintetében kitűnő eredményt mutatott. A nyolcadik 30,5 czentiméteres ágyútoronnynál –szerintem a nyolcas lövegcsőnél- egy 30.5 czentiméteres ágyúból, melynek még nem volt meg a helyes elevácziója -megfelelő csőemelés-, nem a helyes időpontban lőttek, miáltal a hajótest a cső közelében légnyomás következtében némi rongálódásokat szenvedett. A fedélzet és néhány tetőgerenda elgörbült és két kabinberendezés erősen megrongálódott. E rongálások helyrehozása két-három, heti munkát kíván, de nem akadályozza meg a Tegetthoff hajó e hó 14-én végbemenő szolgálatba állítását. A javítások megtörténte után a hajó a hadiraj sorába lép.”[3094]

A hajó menetben 1913-ban

[3091] Reichspost, März 1913-03-21
[3092] Grazer Volksblatt, April 1913-04-27
[3093] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-07-27 / 178. szám
[3094] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-07-15 / 167. szám
Reichspost, Juli 1913-07-15

A képeslap szerint a Tegetthoff 1912-ben. De ez téves dátum lehet[3095]

1913.09.05/06-án a Viribus Unitis, a Tegetthoff , Zrínyi és a Radetzky, Abbáziába érkezett, Njegovan (Maximilian Njegovan) ellentengernagy parancsnoksága alatt.[3096] Ekkor 1200 fő a legénysége.[3097]

A Tegetthoff parancsnoka, Franz von Holub sorhajókapitány, a szűkös körülmények említésével kezdte jelentését. Azt javasolta, hogy a jövőbeni csatahajókon ne vágjanak ajtót a vízzáró válaszfalakba. Ezeket a vízzáró ajtókat a háború kitörésekor lezárták, így használhatatlanok voltak, de így is gyengítették a válaszfalak szerkezetét. A torpedóvédelmet elégtelennek tartotta. Javasolta a torpedóhálók eltávolítását, tekintettel súlyukra és megkérdőjelezhető értékükre. A többi parancsnokhoz hasonlóan Holub is elégtelennek tartotta a szellőzést. Mint minden parancsnok, megemlítette a védtelen rést a barbett és a fegyvertartó között. A 7 cm-es fegyvereket is haszontalannak tartotta, és javasolta a 9 cm-es fegyverek helyettesítését.[3098]

1913.08.18-án adták át a hajó díszlobogóját. Schönborn gróf ünnepi beszédet mondott a hajó parancsnokának, aki lelkes szavakkal köszönte meg az adományt. Az ünneplés után a vendégek megtekintették a lenyűgöző csatahajót. Az utána következő ünnepséget és a lobogót Sconborn-Chotek grófnő által Marburgban, Tegetthoff szülőházában kezdeményezett gyűjtés fedezte.[3099] A zászlóra való gyűjtést 1913 májusában kezdték meg.[3100]

Tiszteletreméltó tengeri szokás, hogy minden hadihajó a vízrebocsátás után díszzászlót kap, amit csak a csatában az ellenség előtt vonnak fel.[3101]

1913.09.21-i híradás: „A Viribus Unitis, Tegetthoff, továbbá a Zrínyi és Radeczky páncélosokból álló flotta-osztály szeptember 4-én este csak azért futott be a fiumei öbölbe s azért vetett horgonyt Abbázia előtt, hogy az osztrák Riviéra fürdőző közönségét néhány napra elszórakoztassa. Hadihajóink itt időzése alkalmából- regatta, úszóverseny, tűzijátékkal gumírozott hangverseny, szóval minden olyan jó volt, van és lesz, ami egy érdemes flotta-osztálytól- a közönség szórakoztatására kitelik. És Abbázia túlnyomó részben magyarokból álló fürdőző tábora ujjongva fogadta az „österreichische“ hajókat. Az

[3095] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/376/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1500096/1912-SMS-Tegetthoff-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Tegetthoff-osztalyu-csatahajoja-KuK-~II2143952
[3096] Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-05 / 211. szám
[3097] Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-06 / 212. szám
[3098] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556368
[3099] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1913-08-21
[3100] Reichspost, Mai 1913-05-11
[3101] Grazer Volksblatt, November 1912-11-05

agyonüdült és minden adóhátralékról megfeledkezett magyarjaink lelkesedve szórakoznak és ki sem jutnak az Adria tengerész izgalmaiból."[3102]

1914.

1914.01.07-i hír: „— (A téli hajóraj Zárában.) Zárából jelentik: A haditengerészet téli hajóraja, melynek a Tegetthoff mint zászlóhajó, továbbá a Zrínyi, Radetzky, Spaun, valamint a torpedóflotilla a tartozékai, hosszabb tartózkodásra ideérkezett."[3103] Ekkor Löfler ellentengernagy zászlóshajója.[3104]

1914.01.17-én bocsátották vízre a Szent István csatahajót. Az eseményre a Viribus Unitis mint a flotta zászlóshajója és a Tegetthoff csatahajó Fiumába hajózott. Itt volt még a Saint George és a Radetzky hadihajó is. Az Erzherzog típusú hadihajók 18-án érkeztek meg.[3105] Ekkor a Tegetthoffot meglátogatta a sajtó munkatársa. „A följárónál magyar matróz fogadta és nyomban odavezette a hajó tüzérségi prancsnokához, Janowicz Román sorhajóhadnagyhoz, aki két teljes órán keresztül vezetgette a 20.000 tonnás dreadnought csodás, kábító látnivalói között. „[3106]

Az SMS Viribus Unitis, SMS Tegetthoff és az SMS Radetzky 1914.01.17-én a fiumei öbölben[3107]

1914.01.17-én, Haus Antal tengernagy, főparancsnok a Viribus Unitis és Tegetthoff fedélzetén a vendégeknek díszebédet adott.[3108] „Délután két órakor Haus tengernagy, tengerészeti parancsnok a Tegethoff dreadnoughtra ment. Ekkor nagy csoportosulás támadt a Lakrómához vezető diadalkapu körül, mert a közönség értesült, hogy Mária Terézia királyi hercegasszony látogatást tesz a hajón. A hercegasszony délután két órakor elhagyta a Lakrómát és motorcsónakon a Tegethoff csatahajóra ment, ahol Löffler ellentengernagy, az egész hajóraj parancsnoka fogadta törzskarával és a legénység élén. Úgy a tisztek, valamint a legénység diszformaruhát öltöttek. A hercegasszony a hajót behatóan megtekintette és nagy érdeklődéssel szemlélte berendezését. A látogatás körülbelül másfél óráig tartott."[3109] Ekkor a Tegetthoff a kikötőn kívül horgonyzott.[3110]

„Várják Wied herceget Triesztben. Triesztből Írják nekünk: Wied herceg (albán) trónfoglalásával összefüggő eseményekből a hat nagyhatalom fővárosain kívül Trieszt is kiveszi a maga részét. Már napokkal ezelőtt a kikötőbe érkezett három elsőrendű csatahajónk: a „Tegetthoff" dreadnought, a „Zrínyi" és az „Admiral Spaun" számos torpedóhajó kíséretében. Az olasz lakosság leplezhetetlen örömmel értesült, hogy az olasz flotta is képviselve lesz a „Quarto" és a „Feruccio" páncélosokkal, e

[3102] Délmagyarország, 2. évfolyam, 1913-09-21 / 220. szám
[3103] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-07 / 6. szám
[3104] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1914-01-08
[3105] Világ, 5. évfolyam, 1914-01-14 / 12. szám
[3106] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3107] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
[3108] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3109] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-17 / 15. szám
[3110] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám

korai örömük azonban nem válik valóra, mert eddig ismeretlen okokból egy hajó sem képviseli Olaszországot a fogadtatásnál. A „Quarto" páncélos Velencében van és a nyílt tengeren, valószínűleg Pirano közelében fog csatlakozni a Wied herceget szállító „Taurus“ jachthoz.”[3111] Ekkor a Tegetthoff, Löffler ellentengernagy zászlóshajója. [3112]

1914.03.26-án Trieszt kikötőjében volt.[3113]

[3114]

A hajó horgonyon

1914.03.25-i híradás: „(Dreadnoughtjaink első nagyobb útja.) Triesztből jelentik, hogy az osztrák és magyar haditengerészet első, nehéz hadosztálya néhány torpedóromboló kíséretében 31-én indul kéthónapos körútra a keleti Középtenger vizeire. A hadosztály, melyben ezúttal először indul külföldi útra két hatalmas csatahajó, a Viribus Unitis és a Tegetthoff, Korfu, Málta, Alexandria, Bejirút, Szolima, Mililene, Szaloniki és Pireusz kikötőket fogja meglátogatni. A hajórajt, melyhez a Prinz Eugén helyett a Zrínyi csatahajó csatlakozik, Löffler Ferenc ellentengernagy vezeti. A három hajó körülbelül háromezer matrózzal indul útnak. Március 21-én a Szaida gyorscirkáló befutott a pólai kikötőbe s szintén részt vesz a kirándulásban. Ezt megelőzően azt jelentik Triesztből, hogy hajórajunk a trieszti vizeken üdvözölni fogja Vilmos német császárt, aki hír szerint meg fogja szemlélni a Viribus Unitist. A hajóraj azután a császárt korfui úrtjában Kattaróig elkíséri.”[3115]

1914.03.27-én a kötelék Triesztbe érkezett, Franz Löffler ellentengernagy vezetésével a „Viribus Unitis” csatahajóval zászlóshajóként, a „Tegetthoff” csatahajóval és a „Sankt Georg” cirkálóval, Anton Willenik ellentengernagy parancsnoksága alatt álló második hadosztály, amely az „Erzherzog Franz Ferdinand” csatahajókból áll, "Zrínyi" és "Radetzky" továbbá egy torpedóhajó flotta az "Admiral Spaun" cirkálóval, mint a vezető hajó és a „Tátra”, „Balaton”, „Csepel”, „Huszár” és „Turul” torpedójárművek; végül két csoport Lofsee torpedócsónak és egy csoport aknakereső.[3116] Itt fogadták Ferenc Ferdinánd trónörököst és üdvözlő lövésekkel köszöntötték Vilmos német császárt.[3117]

A Földközi-tengeri cirkálás:
1914.03.31-1914.06.07 között a Viribus Unitis, a Tegetthoff csatahajó és a Zrínyi pre-dreadnought és a Monarch régi partvédő sorhajó a Földközi-tengeren cirkált. A hajók felkeresték Szicíliát és a Levante-i vizeket. Így jártak Smyrna, Antalya, Messina, Bejirút, Alexandria kikötőkben. [3118]Alexandriában a Monarch fedélzetén himlő és gerincvelő gyulladás ütötte fel a fejét, így a hajó karanténba került. Kötelékparancsnok Maximilian Njegovan admirális.

1914.04.01. (Ered. távirat.) Távirati értesítés szerint a közös tengerészet első hadosztálya, nevezetesen a Viribus Unitis zászlóshajó, a Tegetthoff és Zrínyi hadihajók március 31-én két hónapra tervezett cirkáló utat tesznek a Földközi tenger keleti részén. A következő kikötő Szmirna lesz.[3119]

[3111] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-03-04 / 56. szám
[3112] Világ, 5. évfolyam, 1914-03-06 / 56. szám
[3113] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-27 / 74. szám
[3114] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/tegetthoff-class-battleships.php
[3115] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-25 / 72. szám
[3116] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1914-03-28
[3117] Sport und Salon, Januar-Juni 1914-04-04
[3118] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-25 / 72. szám
[3119] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-04-02 / 75. szám

„A gyermekvédelemre félévenként 4.306.756 korona jut, a „Prinz Eugen“, „Viribus Unitis“, „Tegetthoff“ és még egy névtelen csatahajó tüzérségi felszerelésére ugyanezen idő alatt 7.163.520 korona is telik.”[3120]

1914.04.04-én a Viribus Unitis zászlóshajó, a Tegetthoff és Zrínyi hadihajók Szmirnába (Izmír) érkeztek. Izmír Törökországban van.[3121]

1914.04.21-én a Viribus Unitis és a Tegetthoff a Kis-Ázsiai (törökországi) Mersina kikötőjébe érkezett. Itt két napot kívánnak tartózkodni.[3122]

1914.04.24-én Alexandriába érkezett a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi.[3123]

Feltehetőleg a két Alexandriai tartózkodás közötti időben jártak a hajók Bejirútban.

1914.05.10-én az egyiptomi partok előtt a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi, továbbá két páncélos cirkáló – az egyik a Monarch parti páncélos-, valamint az őket kísérő torpedóhajók hadgyakorlatot végeztek, majd behajóztak Alexandria kikötőjébe –a kikötőbe már május 7-én megérkeztek a monarchia hadihajói-, ahol 12 napot szándékoztak az előzetes tervek alapján eltölteni.[3124]

1914.05.21-én a Viribus Unitis-t, a Tegetthoff-ot és Zrínyit Durazzó elé várták, de a hajók 1914.05.22-én még csak a máltai La Valletta kikötőjébe érkezett meg. Ekkor az angol hajóraj korábbi baráti látogatását viszonozták a monarchia hajói.[3125]

(„Máltából jelentik: A Tegetthoff, Viribus Unitis és Zrínyi osztrák-magyar hadihajók ma (1914.05.23-án) pompás időben ide érkeztek. A hajók befutását nagy embertömeg nézte végig. Az egész város lakossága a kikötőben gyülekezett és üdvözölte az osztrák-magyar hadihajókat, melyeket a britt hadihajók üdvlövésekkel fogadtak. Az angol és az osztrák-magyar hadihajók legénysége hurráh - kiáltásokban törtek ki. A zenekarok a himnuszokat játszották. Löfler ellentengernagy azután a máltai kormányzónál és a britt tengernagyoknál látogatásokat tett, a melyeket ezek viszonoztak.”)[3126]

A Viribus Unitis, Tegetthoff és a Zrínyi eredetileg Máltán 6 napot kívánt eltölteni.[3127] Máltán flottakötelék végül 7 napot töltött. A hivatkozások alapján úgy tűnik, hogy a Földközi-tengeri út során Franz Löfler ellentengernagy, hol a Viribus Unitis-t, hol a Tegetthoffot használta zászlóshajónak.[3128] Máltán a Monarchia köteléke találkozott az Adriáról (Trieszt, Fiume, Pola) kikötőjéből visszatérő angol flottakötelékkel.

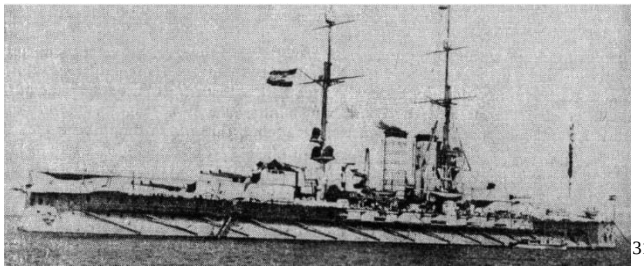
Löfler, tisztjei részvételével átment az Inflexible fedélzetére, hogy meglátogassa Sir Archibald Berkeley Milne admirálist, a Földközi-tengeri flotta főparancsnokát. Később, Berkeley Milne, tisztjei részvételével viszonozta a látogatást a Tegetthoff fedélzetén. A hivatalos és udvarias látogatások után: Löfler felkereste az osztrák-magyar konzulátust, ahol megbeszélést folytatott Kohen von Hohenland főkonzullal. Ezután Löfler az osztrák-magyar alkonzul kíséretében hivatalosan felkereste Pietro Pace érseket, aki a maga részéről magántitkára kíséretében viszonozta a látogatást a Tegetthoff fedélzetén. Löfler admirális felesége a vallettai Admiralty House-ban szállt meg a Berkeley Milne vendégeként. Változatos fogadások és szórakoztató programok várták a látogatókat. Ez tartalmazott egy teniszbajnokságot, tornaórát és pólót, egy koncertet a Vallettai Garrison Gymnasiumban, egy

[3120] Világ, 1914. 5. évfolyam, 1914-01-11 / 10. szám
[3121] Az Újság, 12. évfolyam, 1914-04-07 / 83. szám
[3122] Világ, 5. évfolyam, 1914-04-22 / 95. szám
[3123] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-04-25 / 98. szám
[3124] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-10 / 110. szám
Az Újság, 12. évfolyam, 1914-05-07 / 107. szám
[3125] Miskolczi Napló, 14. évfolyam, 1914-05-21 / 115. szám
Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-05-23 / 116. szám
[3126] Az Újság, 12. évfolyam, 1914-05-23 / 120. szám
[3127] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-16 / 115. szám
[3128] https://timesofmalta.com/article/Austrian-Navy-squadron-s-visit-to-Malta-in-1914.540528

úszóversenyt a St Paul's Bay-ben, egy látogatást a hajógyárban és a Királyi Haditengerészeti Kórházban, valamint egy ebédet, amelyet az Admiralitás felügyelője tartott a Vittoriosa házban. Sor került színházi előadásra is. A tisztek felkeresték Málta nevezetességeit. Két futballmérkőzést játszottak a Floriana United FC és a Tegetthoff csapata a Mile End sportpályán. A Floriana FC megnyerte az első mérkőzést hat-három-ra. A visszavágóra jóval több néző jelent meg, hiszen futballkörökben felröppent a pletyka, miszerint az osztrák csapat úgy döntött, megbosszulja az előző napi vereséget. A helyi csapat azonban ismét hat góllal nyert, de a hírek szerint a meccs keményebb volt.[3129]

„Máltából jelentik még: Az Union Clubban tegnap adott ebéden igen szíves kedv uralkodott. Számos pohárköszöntőt mondottak, a melyekben az Anglia és a monarchia közötti jóviszonyt éltették. Nagy lelkesedést váltott ki a Ferenc József királyra mondott pohárköszöntő. Sir Leslie-Rundle kormányzó és neje ma meglátogatta Löffler ellentengernagyot a Tegetthoff hajón. Délután a Viribus Unitis-en fogadás volt, a melyen megjelent a kormányzó és neje, Sir Berkeley-Milne tengernagy, az angol főtisztek és a polgári hatóságok fejei hölgyeikkel. Este az Union-klubban fogadó est. utána táncmulatság volt. Az osztrák és magyar hajóraj holnap Pólába indul."[3130]

1914.05.28-án Polába indultak, pontosan egy hónappal Ferenc Ferdinánd főherceg meggyilkolása és két hónappal a háború kezdete előtt.


[3131]

A hajó a tengeren

1914.06.01-04-én a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi Durazzo kikötőjében volt, Löffler ellentengernagy vezetése alatt. A kikötőbe 1914.06.01-én hajóztak be, és ottartózkodásukat 4 napra tervezték.[3132] Durazzóban 1914.06.03-án a hajót felkereste a királyi pár (albán) és csaknem három órán át vizsgálták a hajót, amiről az uralkodó nagy elismeréssel nyilatkozott.[3133] Vilmos és Schönburg-Waldenburg hercegnő volt ekkor az albán uralkodópár.

Vilmos albán fejedelem (Wilhelm Friedrich Heinrich zu Wied herceg 1914-ben 6 hónapig volt albán fejedelem) fölszólította a fölkelőket, hogy azonnal rakják le a fegyvert Szó sincs tehát arról, hogy a fejedelem le akar mondani az albán trónról. Vilmos különben ma az osztrák-magyar hadihajón, a Tegetthoffon megjelent és ezután bocsátotta ki parancsát a felkelőkhöz.[3134]

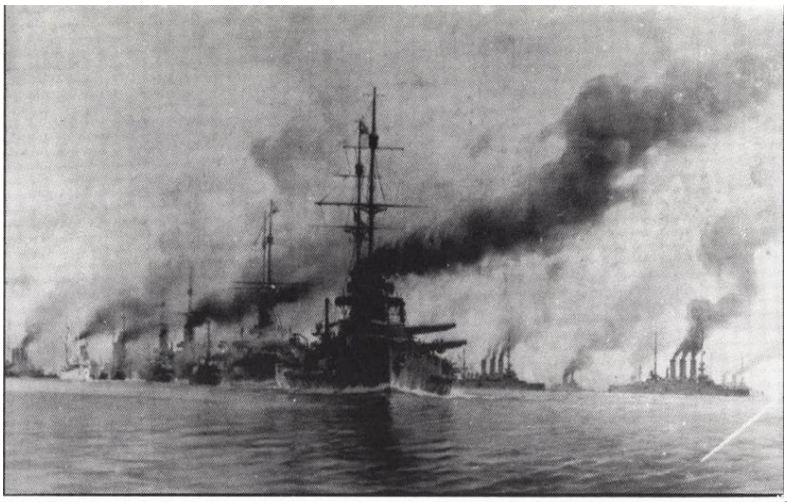
1914.06.24-én a Viribus Unitis Prinz Eugen és a Tegetthoff, Ferenc Ferdinánd főherceg előtti hadgyakorlatra készült. [3135]

Ferenc Ferdinánd főherceg és felesége, Sophie június 28-i szarajevói meggyilkolásának hírére Anton Haus, a haditengerészet főparancsnoka Triesztből délre hajózott egy kísérőflottával, amely a Tegetthoff-ból, az Admiral Spaun cirkálóból és több torpedóhajóból állt. Két nappal a gyilkosságuk után Ferdinánd és Szófia holttestét átszállították a Viribus Unitis fedélzetére, amely Boszniában horgonyzott, és arra

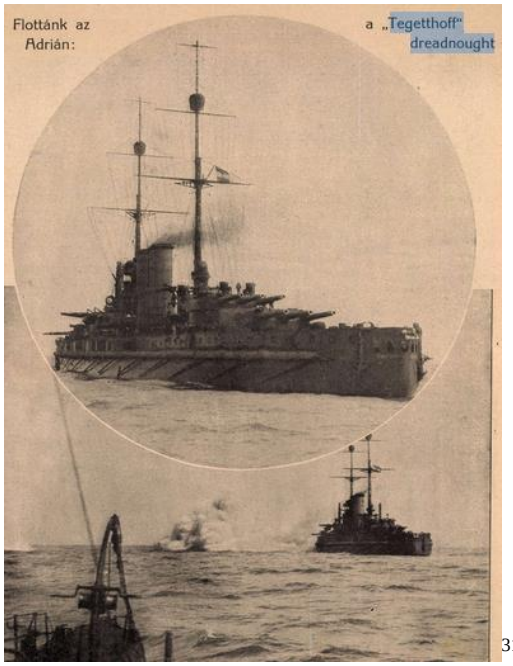
[3129] https://timesofmalta.com/article/Austrian-Navy-squadron-s-visit-to-Malta-in-1914.540528
[3130] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-28 / 124. szám
[3131] Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1991)4. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – 1991. 53. p.
[3132] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-06-05 / 126. szám
Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-06-03 / 128. szám
[3133] Reichspost, Juni 1914-06-05
[3134] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-06-05 / 129. szám
[3135] Reichspost, Juni 1914-06-24

várt, hogy fogadja a főherceg visszatérését. A Tegetthoff és Haus flottájának többi hajója ezután visszakísérte Viribus Unitis-t Triesztbe. Az út során a flotta lassan haladt a dalmát tengerpart mentén, általában a szárazföld látótávolságán belül. A tengerparti városok és falvak templomi harangokat kongattak, amikor a hajók elhaladtak, miközben a nézők a partról figyelték a flottát.
1914.06.30-án a Tegetthoff du. 8.15-kor elhaladtunk Spalato (Split) előtt.

A főherceg halála váltotta ki a júliusi válságot, amely következtében 1914. július 28-án Ausztria-Magyarország hadat üzent a Szerb Királyságnak.



Az osztrák–magyar flotta felvonulása Ferenc Ferdinánd főherceg koporsójával az Adrián, 1914 [3136]



[3137]

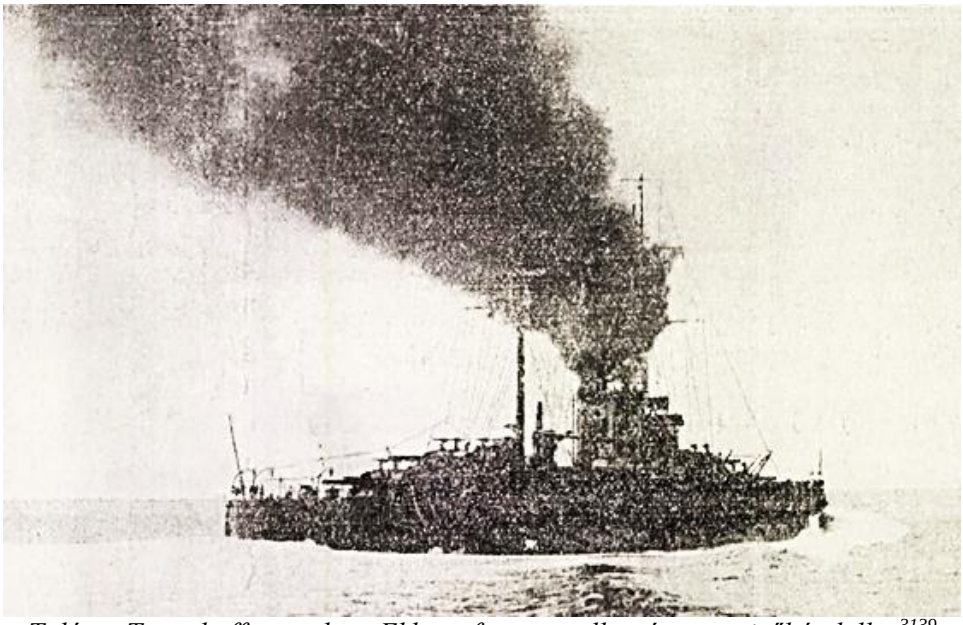
Első Világháború:
1914.08.01-én Olaszország bejelentette semlegességét. Ez nagyban korlátozta a Monarchia egységeinek bevetését a Földközi-tenger térségében, mivel a flotta az 1912-es Háromhatalmi Szövetség (Német Császárság- Monarchia – Olaszország) értelmében, bevetéseihez olasz kikötőkben vételezett volna

[3136] História 1994 / 3. szám / OLVASÓINK ÍRJÁK / BECK TAMÁS: A lissai csata
[3137] Az Érdekes Ujsag, 2. évfolyam, 1914-09-13 / 37. szám

szenet.[3138] Ez változott meg az olasz semlegesség bejelentésével. Feltehetőleg ez a helyzet is hozzájárult ahhoz, hogy a Monarchia flottájának a szénkészlete igen kevésnek bizonyult a háború során.

1914.08.03-án a német Geoben és Breslau hadihajó kifutott Missinából. A hajók az Adriára indultak, de útjukat állta az angol flotta, így végül Törökországba mentek. Hogy az esetleges adriai áttörést segítsék, az angolok ellen kifutott Haus tengernagy vezetésével 1914.08.07-én reggel kilenckor a Viribus Unitis, a Tegetthoff, a Prinz Eugen dreadnought (1. csatahajóosztály) és a Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi (2. csatahajóosztály). – valamint a SMS Sankt Georg, az SMS Admiral Spaun kiscirkálóból, hat torpedórombolóból és tizenhárom torpedónaszádból álló kíséretükkel – kifutott Polából, hogy biztosítsa a német hajóraj áttörését az Adriára. Végül a német hajók irányváltoztatása miatt a kialakuló tengeri csata elmaradt.

1915.
Ancona megtámadására a támadó haderő 1915.05.23-án este 8 órakkor futott ki. Braun Tivadar szerint, aki az SMS Erzherzog Franz Ferdinand fedélzetén tartózkodott, a hadművelet alatt a Tegetthoff vezérhajó 15 cm-es lövegei lőtték szét a móló elején lévő olasz páncélozott üteget. A kötelék 30 cm-es lövegei a parti épületeket is lőtték.



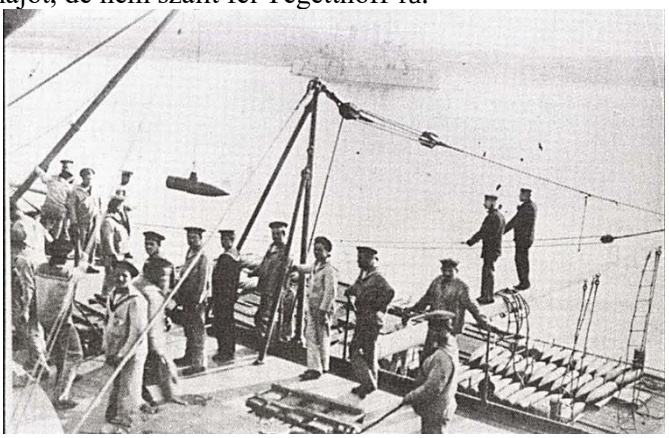
Talán a Tegetthoff menetben. Ekkora füstöt az ellenség messziről észlelhet[3139]

[3138] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1912)
[3139] Gazdasági Mérnök, 39. évfolyam, 1914-01-04 / 1. szám

Támadás az olasz partok ellen[3140]

1916.
Ebben az évben a Tegetthoff-ra ráfektették a bombavédő hálót.

I.Károly császár 1916.12.15-én, rövid látogatás során megtekintette Pola haditengerészeti létesítményeit és a Szent István csatahajót, de nem szállt fel Tegetthoff-ra.



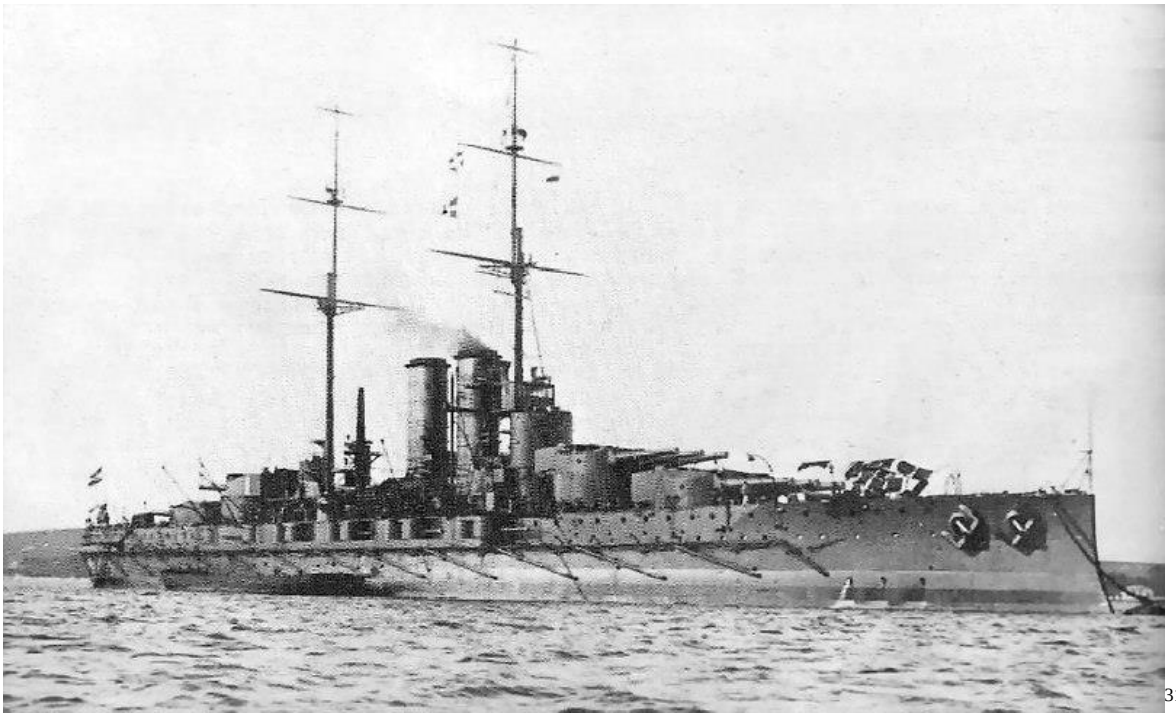
A Tegetthoff legénységének tagjai 1916-ban a hajó fedélzetén[3141]

[3140] Haditechnika 29. évfolyam 1995 / 2. szám / 80 ÉVE TÖRTÉNT
[3141] História 1994 / 3. szám / OLVASÓINK ÍRJÁK / BECK TAMÁS: A lissai csata

1917.
Haus 1917. február 8-án tüdőgyulladásban meghalt. Maximilian Njegovant admirálissá léptették elő, és Haus helyére a haditengerészet főparancsnokává nevezték ki. Az Első Harchadosztály parancsnoka – amely magában foglalta a Tegetthoffot és testvérhajóit is – Anton Willenik admirális lett.

I. Károly 1917 júniusában tért vissza Polába, az Osztrák-Magyar Haditengerészet 1902 óta első hivatalos birodalmi felülvizsgálatának keretében.

II. Vilmos császár 1917.12.12-én Pola német tengeralattjáró-bázisát látogatta meg és ekkor megtekintette a Tegetthoff osztály egységeit is.[3142]


[3143]

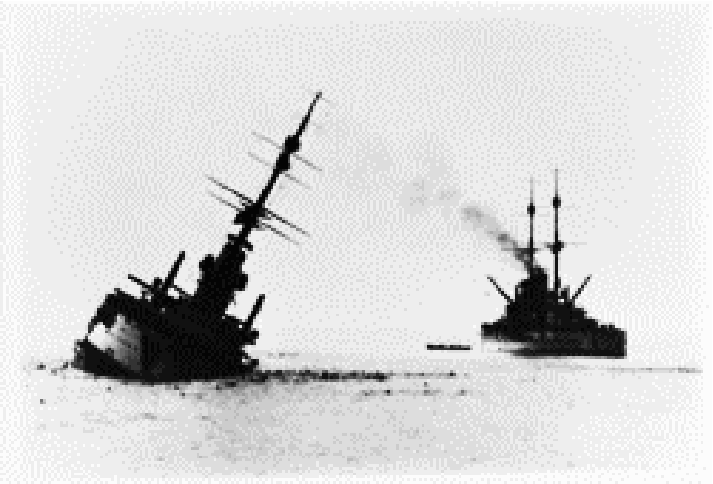
„Dr. Gandhárdt Tibor kitüntetése. A haditengerészet egyik kolozsvári származású orvosát tüntette ki a király. Dr. Gandhárdt Tibor sorhajó orvosnak a „Tegetthoff" dreadnought főorvosának őfelsége a koronás aranyérdemkeresztet adományozta, a kardokkal, a vitézségi érem szalagján. E szép kitüntetés Kolozsvárt széles körben okoz örömet, mert a kitüntetett férfiú a kolozsvári orvosegyetemnek volt jeles növendéke."[3144]

1918.
Miután Horthy átvette a flotta főparancsnokságát, a Tegetthoff osztály hajói egyre többet gyakorlatoztak a tengeren és készültek egy nagyszabású támadó hadműveletre.

A Szent István és a Tegetthoff 1918.06.09-én futott ki az otrantói zár elleni támadásra.
Az olasz MAS 15 és MAS 21 áttörte a csatahajók gyenge kíséretének vonalát és támadást indított. A MAS 15 eltalálta a Szent Istvánt, míg a MAS 21 elvétette a Tegetthoffot. A MAS-21 siklócsónak parancsnoka Alonzo Giuseppe hadnagy volt, aki a Tegethoff csatahajó ellen intézett eredménytelen támadást.[3145] A Tb 76 T osztrák-magyar torpedónaszád mélységi tölteteket dobott ki, mert tengeralattjáró támadásnak vélte a kilőtt torpedókat. A Tegetthoff ezért abból indult ki, hogy a torpedókat tengeralattjárók lőtték ki, kivált az alakulatból, és cikázni kezdett, hogy további támadásokat

[3142] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tegetthoff_(1912)
[3143] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tegetthoff.jpg
[3144] Ellenzék, 38. évfolyam, 1917-06-05 / 127. szám
[3145] Magyar Honvéd, 2. évfolyam, 1991-06-28 / 26. szám

hajtson végre a tengeralattjáró/járók ellen. Többször lőtt a feltételezett tengeralattjáró periszkópokra. A sérült Szent Istvánt a Tegetthoff csatahajó próbálta megmenteni, illetve elvontatni, de nem járt sikerrel.



A süllyedő Szent István és mellette a Tegetthoff

A Szent István utolsó félórájáról készült filmfelvételeket és fényképeket a Tegetthoff-ról Meusburger sorhajó hadnagy készítette saját fényképezőgépével és egy hivatalos forgatócsoporttal. Ezeket a filmeket később összefűzték, és a háború után kiállították az Egyesült Államokban, ahol a bevételt a háború befejezését követően ausztriai gyerekek élelmezésére fordították.

Az SMA Szent István elsüllyedése után az SMS Tegetthoff visszatért Polába, ahonnét a háború végéig már nem futott ki bevetésre.

A Szent István elsüllyedését délszláv árulóknak tulajdonítják. Állítólag 3 gyalogos és 4 tengerész szökött át az olaszokhoz. Ők Corcula szigetéről szöktek meg egy halászhajón, és kijátszva a monarchia hajóit, áthajóztak Vieste olasz településre. Innét Brindisibe vitték őket, ahol elmondták, hogy a monarchia flottája 1918.07.15-én Polából Cattaróba hajózik. Ezért voltak kint a vízen az olasz egységek.[3146]

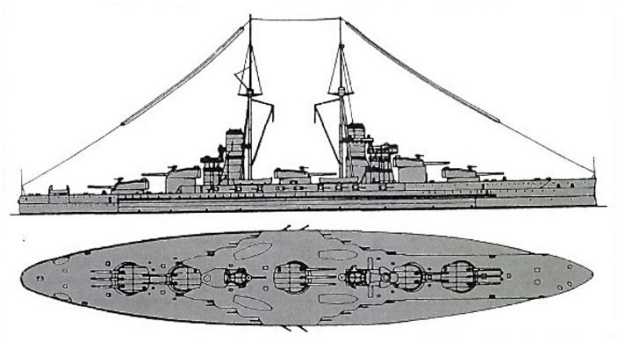
1915-1918 között Polát legalább 80 olasz légitámadás érte.
1918.07.17-én Polát a háború alatti legnagyobb légitámadás érte. Ekkor, 66 szövetséges gép több mint 200 bombát dobott l. Szerencsére a Tegetthoff nem sérült meg a támadásban.

1918.10.29-én Horvátország bejelentette függetlenségét Magyarországtól, de nem nyilvánította trónfosztottnak a Habsburg házat. Így, a Birodalom és a Monarchia formálisan még fent állt.
Ezért, I. (IV.) Károly a flottát átadta 1918.10.31-én a szlovének, horvátok és szerbek államnak.
1918.11.03-án olasz kézbe került a Villa Guisti fegyverszünet következtében, 1918.11.04-én olasz hajók behajóztak Trieszt, Pola és Fiume kikötőjébe. November 5-én az olasz csapatok elfoglalták a pólai haditengerészeti létesítményeket, és 9-én felvonták a hajókra az olasz lobogót. A délszláv Nemzeti Tanács 1918.11.10-én beleegyezett a hajók átadásába.

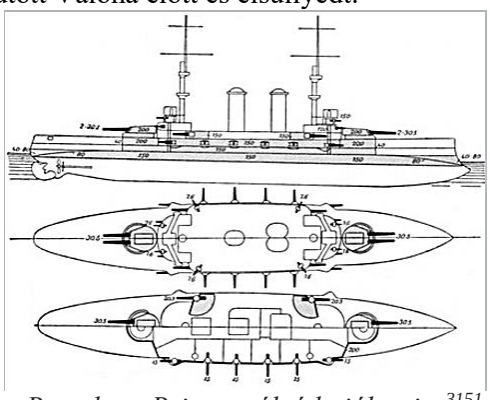
1918.12.19-én Olaszország a „Benedetto Brin (13 426 t pre-dreadnought)" és a „Leonardo da Vinci (25 086 t dreadnought 12 db 30,5 cm ágyú)" elsüllyesztéséért kárpótlásul egy „Tegetthoff" osztályú dreadnought-ot és egy „Radetzky" osztályú hajót követelt kárpótlásnak.[3147]
A Leonardo da Vinci belső robbanástól, kikötőben süllyedt el, és máig nem tudni, hogy a monarchia szabotőrei végzett vele, vagy baleset történt 1916.08.02-án. A hajót az olaszok kiemelték 1919-ben, de nem tudták kijavítani, így lebontották. A magyar lapok lőporrobbanásról írnak és nem szólnak magyar szabotázsról.[3148]

[3146] Pester Lloyd - esti kiadás, 66. évfolyam, 1919-02-07 / 33. szám
[3147] Reichspost, Dezember 1918-12-19
[3148] Az Ujság, 14. évfolyam, 1916-09-13 / 255. szám
Az Ujság, 14. évfolyam, 1916-08-17 / 228. szám

1915. szeptember 27-én Benedetto Brin egy hatalmas robbanás következtében megsemmisült Brindisi kikötőjében. Akkoriban úgy vélték, hogy a robbanás az osztrák-magyar szabotázs következménye. Az olasz haditengerészet később úgy vélte, hogy a robbanás véletlen volt.
Testvérhajója a Regina Margherita 1916.12.11-én aknára futott Valona előtt és elsüllyedt.[3149]



Leonardo da Vinci 1915-ös rajza[3150]



Benedetto Brin osztályú hajók rajza[3151]

1931-ben viszont Luigi Fiedler-nek tulajdonították a Leonardo da Vinci és a Benedetto Brin elsüllyesztését.
„Nemrégiben érkezett a hír, hogy meghalt Luigi Fiedler, a világháború egyik legvakmerőbb és legügyesebb kémje, aki az osztrák-magyar tengerészeti vezérkar szolgálatában az olaszok két nagy csatahajóját és számtalan kisebb hadihajóját a háború alatt a levegőbe röpítette. Luigi Fiedler félig olasz származású altisztje volt az osztrák-magyar hadiflottának, majd amikor leszolgálta idejét, villanyszerelő lett és Bécsbe költözött, ahol kémiai kísérleteket is végzett és különösen a robbanószerek kötötték le az érdeklődését. Így történt azután, hogy az olasz hadüzenet után az egykori tengerészaltiszt azzal a tervvel lépett az osztrák-magyar flottafőparancsnokság elé, hogy Olaszországba megy és ott pokolgépek segítségével levegőbe röpít csatahajókat és arzenálokat. A flotta főparancsnokság Fiedler tervét el is fogadta és 1915 júniusában megalakult a „dinamitosztag“, amely eredetileg hat emberből állt Valamennyien kivétel nélkül az osztrák— magyar flotta kiszolgált tengerészei voltak és folyékonyan beszéltek olaszul. A dinamitosztag 1915 szeptember 27-én könyvelhette el első igazi nagy sikerét, amikor sikerült a 13.400 tonnás „Benedetto Brin“ olasz csatahajót a levegőbe röpítenie. Néhány hónappal később a velencei hadikikötőben ismét robbanás lángja csapott fel egy olasz cirkálón, de a mentési munkálatok itt még idejekorán elfojtották a tüzet, úgyhogy a cirkáló nem süllyedt el. Az oltási munkálatok közben a legénység a hajónak egy másik részében pokolgépre bukkant, amelynek a felrobbanása már csak percek kérdése lett volna, ha az utolsó pillanatban a tengerbe nem dobják. 1916 augusztus másodika volt talán a legsötétebb nap az olasz hadiflotta történetében. Az olaszok ezt is Fiedler dinamitosztagának köszönhették. Ezen a napon süllyedt el az olaszok vadonatúj dreadroughtja, a Leonardo da Vinci, amely éppen első próbaútját tette. Ez az óriási, 22.000 tonnás, óránként 43 kilométeres gyorsaságú csatahajó, amely 13 darab 30 és feles ágyút vitt a fedélzetén, éppen a tarantói hadikikötő belső medencéjében pihent, amikor a katasztrófa utolérte. A Leonardo da Vinci készleteit akarta kiegészíteni Tarantóban és a kikötőmunkások szakadatlan sora járt fel s alá a fedélzeten. A hajó belsejéből rakodás közben egyszerre csak irtózatos robbanás döreje hangzott fel s nyomában tűz ütött ki. A legénység hősies bátorsággal az oltáshoz látott, de minden erőlködésük hiábavaló volt, mert több bomba gyors egymásutánban robbant a dreadnought különböző pontjain, mindenütt újabb és újabb tüzeket okozva, úgyhogy végül is a levegőbe röpült a „Leonardo da Vinci“ lőszerraktára és az olasz flotta büszkesége 200 tengerésszel a fedélzetén, percek alatt elsüllyedt. A vizsgálat kiderítette, hogy a kikötőmunkások között az osztrákmagyar haditengerészet kémei is fellopództak a vadonatúj dreadnought fedélzetére és sikerült nekik a csatahajó legféltettebb pontjainak közelében elhelyezni a bombákat. A Leonardo da Vinci felrobbantása után az olaszok még fokozottabb elővigyázási intézkedéseket rendeltek el. Fiedlert azonban ez sem kedvetlenítette el: még vakmerőbb eszközökhöz folyamodott, csakhogy minél nagyobb kárt tudjon okozni az ellenségnek.”[3152]

[3149] Haditechnika 49. évfolyam, 2015 / 5. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET / Sárhidai Gyula: Az olasz csatahajók pusztulásának okai
[3150] Haditechnika 49. évfolyam, 2015 / 5. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET / Sárhidai Gyula: Az olasz csatahajók pusztulásának okai
[3151] https://en.wikipedia.org/wiki/Italian_battleship_Benedetto_Brin
[3152] Magyar Hirlap, 41. évfolyam, 1931-11-11 / 256. szám

„Osztrák szabotőrök, megpróbálták ellehetetleníteni az olasz haditengerészet legerősebb hajóit. A szabotőrök vezetője bizonyos Luigi Fiedler volt. Mind ő, mind társai hosszú ideig éltek Ausztria olaszok lakta vidékein, és tökéletesen beszéltek olaszul. Dízel- vagy festékhordók, konzervdobozok és egyéb tárgyak mögé álcázták a pokolgépeket. A szabotőrök kisebb csoportjai Olaszország gyéren lakott Adriai-partján szálltak partra, és onnan beszivárogtak a kikötői központokba, ahol felvehették őket a haditengerészethez. A szabotőrök felrobbantották a "Benedetto Brin" csatahajót (kiszorítása 13 500 tonna), a 800 fős legénység fele meghalt. 1916. augusztus 2-án a "Leonardo da Vinci" páncélos csatahajó (kiszorítása 22 000 tonna) robbant fel az olasz haditengerészet modern, legnagyobb és leggyorsabb hajója. Számtalan sikeres hadművelet volt, de Fiedler kísérletét, hogy felrobbantsa a Toronto melletti olasz tengeralattjáró-bázist, egy olasz járőr megakadályozta.”[3153]

1919.

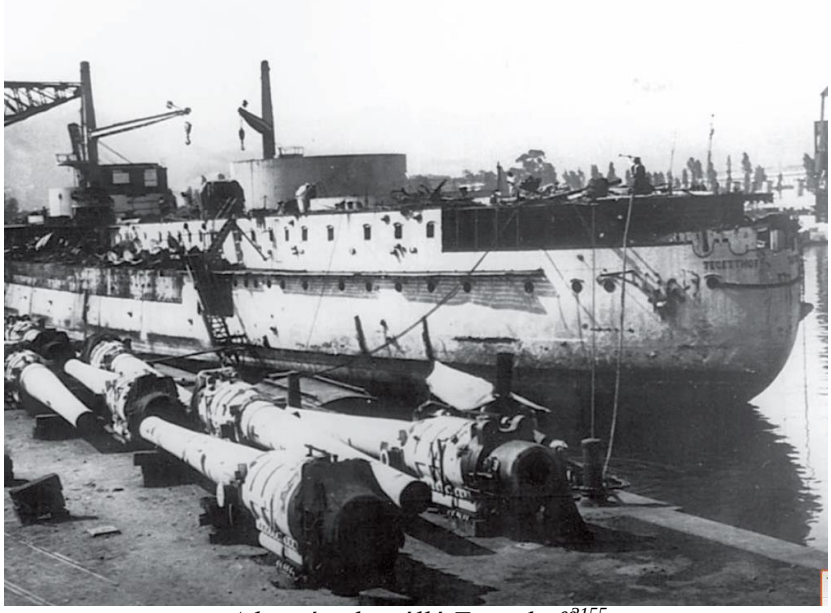
1919.03.22-én az SMS Tegetthoff és az SMS Erzherzog Franz Ferdinand Velencében.
A hajók ekkor láthatóan működésképesek.
Az SMS Tegetthoff megérkezésekor az olasz hajók a következő zászlójelzést húzták fel: „Bosszú Lissáért”

1919.04.27-én Velencében a nagyközönség is megnézhette a zsákmányolt hajókat.[3154]

1920.
A Saint-Germain-en-Laye-i szerződés értelmében 1920-ban végleg Olaszországnak engedték át az SMS Tegetthoffot és több egykori monarchiás hadihajót.

Ebben az időszakban szerepelt az Eroi di nostri mari ("Tengereink hősei") című filmben, amely Szent István elsüllyedését mutatta be.
A Washingtoni Haditengerészeti Szerződés 1922-es elfogadását követően, 1924 és 1925 között La Speziában lebontották. Egyik horgonyát a brindisi olasz tengerészek emlékművénél állították ki, ahol még mindig megtalálható.

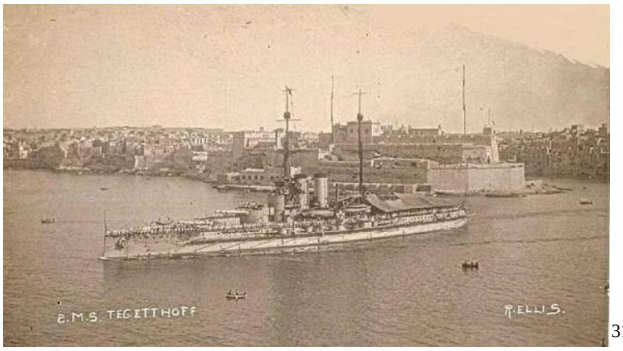
[3153] Jihočeská Pravda, květen XXIX/102, 1973-05-01 / No. 102 (A Csehszlovák Kommunista Párt lapja.)
[3154] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1919-04-27



A bontás alatt álló Tegetthoff[3155]

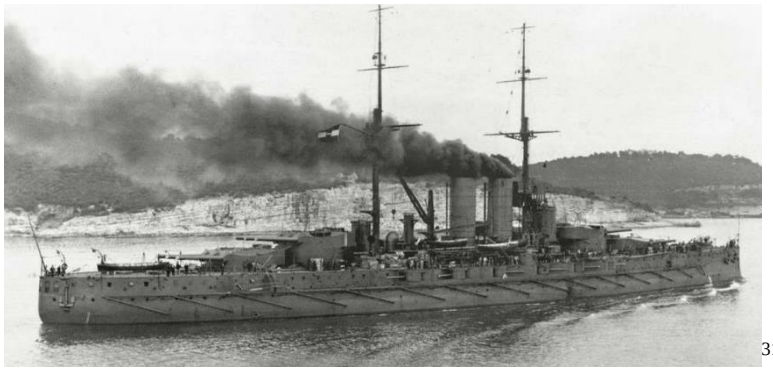
Az Osztrák - Magyar Haditengerészet előtt tisztelegve az SMS Tegetthoff-ból származó harangot 1942.11.22-én a Regia Marina ajándékozta a Prinz Eugen német cirkálónak. A német Prinz Eugen az SMS Prinz Eugen csatahajóról is örökölt részeket. A második világháború után a Tegetthoff harangot Grazban, Ausztriában állították ki, ahol ma is megtekinthető.

3156

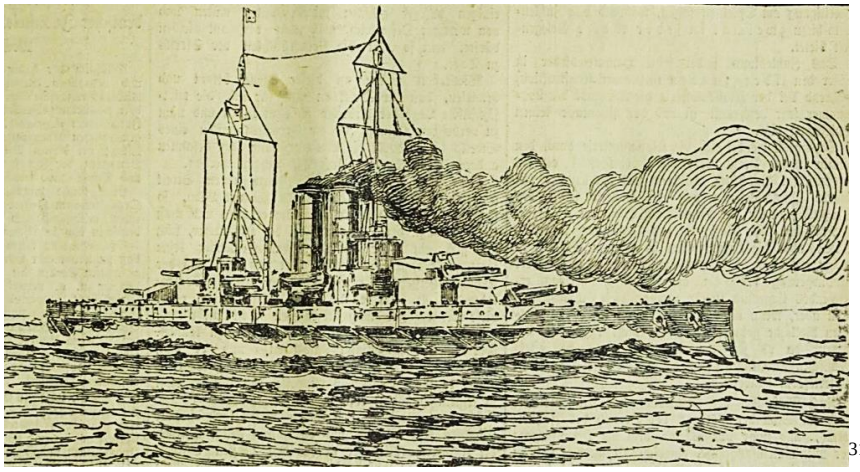


3157

3155 3155 https://htenger.blog.hu/2020/02/02/jeno_herceg_vegnapjai
3156 https://www.wikidata.org/wiki/Q671876
3157 https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/rellis-sms-tegetthoff-447886?zoom=true


[3158]

Az SMS Viribus Unitis és Tegetthoff csatahajók torpedóhajók kíséretében 1913-ban[3159]


[3160]

Parancsnokai:
Anton Alexander Hansa sorhajókapitány 1913. március 27 – 1913. április
Franz Holub /Golub/ (született Prágában) sorhajókapitány 1913.05.21 (06.10)-1915-1916 (1915.05.01-től ellentengernagy)[3161]
Heinrich Ritter von Nauta sorhajókapitány 1917. február 20 – 1918. április
Heinrich Freiherr Pergler von Perglas sorhajókapitány 1918. április 15 – 1918. november [3162]

[3158] https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/sms-tegetthoff-5eb7ae?zoom=true
[3159] https://jenikirbyhistory.getarchive.net/media/august-von-ramberg-k-u-k-kriegsflotte-1913-5b1032?zoom=true
[3160] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1912-03-21
[3161] https://archakrkonos.cz/osoby/6034-holub-franz-1865/
[3162] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369

Admirálisok:
1914 Haus Antal tengernagy
1914 Franz Löfler ellentengernagy
1915-1916, majd 1917.07.14-től a zászlóshajója Franz Holub ellentengernagy

Erdélyi Mihály tíz évig a haditengerészetnél szolgált, mint kormányos és megszervezte a Tegetthoff csatahajón a mandolin-zenekart.[3163]

[3163] Magyar Muzsikaszó, 2. évfolyam, 1933-11-01 / 11. szám

SMS Viribus Unitis 1911

SMS Viribus Unitis (Egyesült Erővel) csatahajó

(1918.10.31-1918.11.01 között a neve Jugoszlávija)
Hívójele „AF KH” [3164] és AU és 60 033
(Tegetthoff osztályú csatahajó, amit tévesen Viribus Unitis osztálynak is szoktak nevezni.
Testvérhajói a Tegettfoff 1912.03.21, Prinz Eugen 1912.11.30 és a Szent István 1914.01.17)
A „Viribus Unitis”, Habsburg-Lotharingiai I. Ferenc József császár és király jelmondata volt.
Az osztály tervezési számai: IV. Viribus Unitis, V. Tegetthoff, VI. Prinz Eugen, VII. Szent István

Vízkiszorítása 20 013, 55 t (19 684 hosszú tonna) (máshol 19 698 t)
Feltöltve 21 689 t (21 346 hosszú tonna) (máshol 21 595 t)
Magyar mértékegységben 203.310 métermázsa

A hajó súlymegoszlása így nézett ki 1912. augusztusában: Hajótest: 5313 tonna (25,8 %) Felszerelés:[1] 488 (7,2 %) Fegyverzet lövegtornyokkal együtt: 3 327 tonna (16,2 %) Lőszer: 902 tonna, 6 tonna, 8% gép. (7,3 %) Villamos erőmű és berendezések: 349 tonna (1,7 %) Függőleges páncélzat: 5 103 tonna (24,8 %) Fedélzet és torpedóvédelem: 1 686 tonna (8,2 %) Üzemanyag: 900 tonna (4,4 %): Összesen: 20 554 tonna.[3165]

Méretei: Hossza a vízvonalon 152 m / 152.2 m/ (498 láb 8 hüvelyk)
Legnagyobb hosszúsága 159.94 m
Szélessége 27.9 m /27.3 m/ (91 láb 6 inch)
Merülése 8.7 m /8.5 m/ (28 láb 7 hüvelyk)

Meghajtása: 12 db Yarrow (Babcock és Wilcox) vízcsöves, széntüzelésű kazán, olajpermetezéssel és túlhevítéssel.
4 db Parsons-Boveri gőzturbina, amelyeket külön-külön gépteremben helyeztek el. A válaszfalak hosszanti és kereszt irányban haladnak.
Ezek közül kettő nagy, míg kettő alacsony nyomáson üzemelt.
4 db hajócsavar (A hajócsavarok átmérője 2.75 m.)
(„Az STT 1909-ben szerezte meg az angol Parsons-turbinák licencjogát. A magyar Danubius is az év októberében vásárolta meg a német, Curtiss-rendszerű AE G turbinák licencét. Az osztály Triesztben, illetve Fiúmában épülő tagjai között a legnagyobb különbség a hajógépek között volt. Az STT a maga három hajóját Yarrow kazánokkal és Parsons-turbinákkal, illetve négy hajócsavarral építette, a Danubius a negyediknél Babcock-Wilcox-kazánokat és AEG-turbinákat, illetve két hajócsavart alkalmazott. Mindkét kazántípus széntüzeléses volt, kiegészítő olajtüzeléssel. Bár a turbinák nagy technikai előrelépést jelentettek, a TEGETTHOFF-osztály gépei (26-27 000 LE) fajlagos teljesítményben nem sokkal múlták felül a RADETZKY-osztály dugattyús gőzgépeit (20-21 000 LE). Az előbbiek tömege a kazánokkal együtt 1500 tonna, az utóbbiaké 1300 tonna volt, így a turbinás gépek fajlagos teljesítménye 17,3-18 LE/t, a dugattyúsaké 15.4-16.1 LE/t értéket mutat. A nagyobb gépteljesítmény és fajlagos teljesítmény ellenére a TEGETTHOFF-osztály egységei lassabbak voltak a RADETZKY-osztály hajóinál.”)[3166]
Turbináit a Stabilimento Tecnico gyártotta.[3167]
A turbinák fordulatszáma 320 volt.[3168]

[3164] Haditechnika 28. (1994) 1994 / 2. szám: HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[3165] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
[3166] Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám: Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
[3167] Pesti Napló, 1913. október (64. évfolyam, 232–258. szám) 1913-10-05 / 236. szám
[3168] (Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2012)2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Krámli Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve)

Teljesítménye: 27 000 LE, 20 134 KW (26 400 LE, 19 411 KW, 25 638 LE- 27 383 LE)

Sebessége: 20.4 cs (37.8 - 38 km/h)
(Csak a Tegetthoff dokumentációja maradt fenn. A hajó mindössze csak 19.75 csomót ért el.)

Hatótávolsága: 4 500 - 4 698 – 4 800 tmf (8 700 – 8 889 km)/10 cs (19 km/h)
A hajóosztály más egységének pl. Tegetthoff hatótávolsága 4 200 tmf (7 780 km)/10 cs.

Üzemanyag: 1844.5 t szén (1 815.4 hosszú tonna) és 267.2 t (263 hosszú tonna) nyersolaj
Az olajat a szénre permetezték, hogy így növeljék annak égési sebességét.
A legénység 1 óra alatt 300 t szenet tudott berakodni a hajóba, így 5 óra kellett a teljes szeneléshez.

Páncélzata króm – nikkel ötvözetből készült acél:
Övpáncél 150 - 280 mm (27 hüvelyk vagy 11 inch) az első és a hátsó barbetták közötti részen. Az orrban és a taton 110-130 mm (4-5 hüvelyk)
Fő lövegtornyok 50 - 280 mm (11 hüvelyk), a tető és az oldalfalak, a frontfal kivételével 60-150 mm 2-6 hüvelyk) (Máshol 100-305-350 mm szerepel)
Parancsnoki torony 280 mm (Máshol 250-356 mm szerepel, máshol 30-50 mm szerepel)
Kazamata 120-160-180 mm
Fedélzet 30 – 48 - 50 mm – 180 mm (7.1 hüvelyk), az orrban 110 mm (4.3 hüvelyk)
Páncélfedélzet 2 réteg 30-48 mm-es (1-2 inch) páncéllap.
(Egyes források 7 cm vastag páncélfedélzetről írnak.)

(„A hajók páncélvédelme (280 mm), méretükhöz képest, erősnek volt mondható, különösen az olasz csatahajók 250 mm-es páncélzatához viszonyítva. A vízvonalon az övpáncél 280 mm-es volt, a lövegtornyokat, azok barbettáit és a parancsnoki tornyot is ilyen vastagságú páncél védte. Az öv felső része, illetve a 15 cm-es lövegek kazamatáinak páncélzata 180 mm, a páncélfedélzet középen 30 mm, a szélein 48 mm vastag volt. A páncélzat tömege, a lövegtornyok forgó részének páncélzata nélkül, meghaladta az 5000 tonnát. A RADETZKY-osztálynál ez az érték 3700 tonna volt. A páncélzat anyaga 100 mm vastagság felett Krupp cementált acél (KC), a vékonyabb lemezek esetén Krupp acél (K), a páncélfedélzetek esetében Siemens-Martin acél (SM) volt.") A páncéllemezeket a Witkokowitz cég gyártotta.[3169]

A hajótest dupla aljú. Az alsó réteg (külső hajófenék) 10 mm (0.4 hüvelyk vastag) A két réteg között 1.22 m (4 láb) távolság volt. A belső fenék két réteg 25 mm (1 hüvelykes) azéllemezből készült. Így a torpedóvédelem vastagsága 1.60 m (5 láb 3 hüvelyk) volt. Ezt a megerősítést Popper tervezte. A rendszer végül nem bizonyult elég ellenállónak. A németek 2.5 – 4 m vastag biztonságos torpedóvédelmi rendszert javasoltak, de ezt Popper elvetette.[3170]

A hajót álló helyzetben torpedóelhárító acélháló vette körül. Egyesek szerint ezt az acélhálót, lassú menetben is lehetett használni.
A kéményekből hiányoztak a bombák elleni acélrácsok. Ezek helyét csak egy acélháló helyettesítette. Igaz, ekkor még nem volt általános követelmény a kéményeken belüli acélrács a bombák ellen.

[3169] Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám
Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
[3170] (https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship)

Az acél torpedóvédő háló

Legénysége: 1087 fő (32-38 tiszt, 16 tisztviselő és 993 tengerész)

A Viribus Unitis-nek hibás volt a tömegelosztása - de hosszirányban. A hajó orrnehezen úszott. Elöl 100 mm-rel többet merült, mint hátul.[3171]

Fegyverzete: 12 db (4x3) 30.5 cm ágyú L/45 á 12 hüvelyk Skoda K10 ágyú
(Egy-egy 305 mm-es lövegcsövének tömege závárzattal együtt 54 250 kg volt. A hajó egy oldalössztüze pedig 5400 kg tömegű gránátot lőtt ki. A torkolatnál keletkező gáznyomás olyan erős volt, hogy egy alkalommal a hátsó fedélzetet is behorpasztotta (a gránát kezdősebessége 800 m/s volt). Egy 305 mm-es lövegtorony kiszolgálásához 91 főre volt szükség, nevezetesen: 1 tiszt toronyparancsnok, 38 tüzér, 50 fedélzeti matróz, 1 villanyszerelő és 1 tüzér-műszaki beosztott. A kezelőszemélyzetet zsákmányolt olasz páncélsisakkal, gázálarccal és tűzálló arc- és kézvédővel szerelték fel. A haditengerészetnél több ízben észleltek máig sem tisztázott eredetű lőszer-rendellenességeket. 1904-ben a parti erődök lőszervizsgálatakor kiderült, hogy ezeknek nagy hányada hibás. A VIRIBUS UNITIS lövegeinél a próbalövések után olyan elváltozásokat találtak, melyeknek kivizsgálására egy hattagú bizottsággal a hadügyminiszter is Pilsenbe utazott. A legsúlyosabb alig pár nappal a hadüzenet után következett be, amikor Hauss tengernagy biztonsági okokból a flottát ellenőrző lövészetre rendelte ki. Ekkor derült ki, hogy a 305 mm-es lövegek hüvelyeit olyan fémötvözetből, készítették, mely a lőpor lángjától megolvadt, majd beledermedt a lövegzárakba. Csak a véletlenen és Hauss elővigyázatosságán múlt, hogy a flotta akkor nem vált harcképtelenné.) Míg az olasz csatahajók (Dante Alighieri) lövegtornyai rendre meghibásodtak, de a Tegetthoff osztály lövegtornyai nem hibásodtak meg. („A 20 000 tonnás csatahajók fő fegyverzetét ugyanazok a 30,5 cm-es L45 Skodalövegek alkották, melyek először a RADETZKY-osztály hajóin kerültek beépítésre. Lőszer-javadalmazásuk is megegyezett: csövenként 76 lövedék. A négy darab hármas toronyban elhelyezett 12 löveg tűzvezetését eredetileg két 3658 mm-es és négy, a lövegtornyokban felszerelt 2743 mm-es angol Barr & Stroud távmérő biztosította. Később, a találati pontosság növelése érdekében 1913-tól, bevezettek egy olyan rendszert, mely tengelykapcsolók segítségével egymáshoz rögzítette egy-egy torony lövegcsöveit. Az együtt mozgó, összekapcsolt csövekkel a lőtávolság a kisebb csőemelkedési szög miatt ugyan 20 km-ről 18,5 km - 19 km-re csökkent,

[3171] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

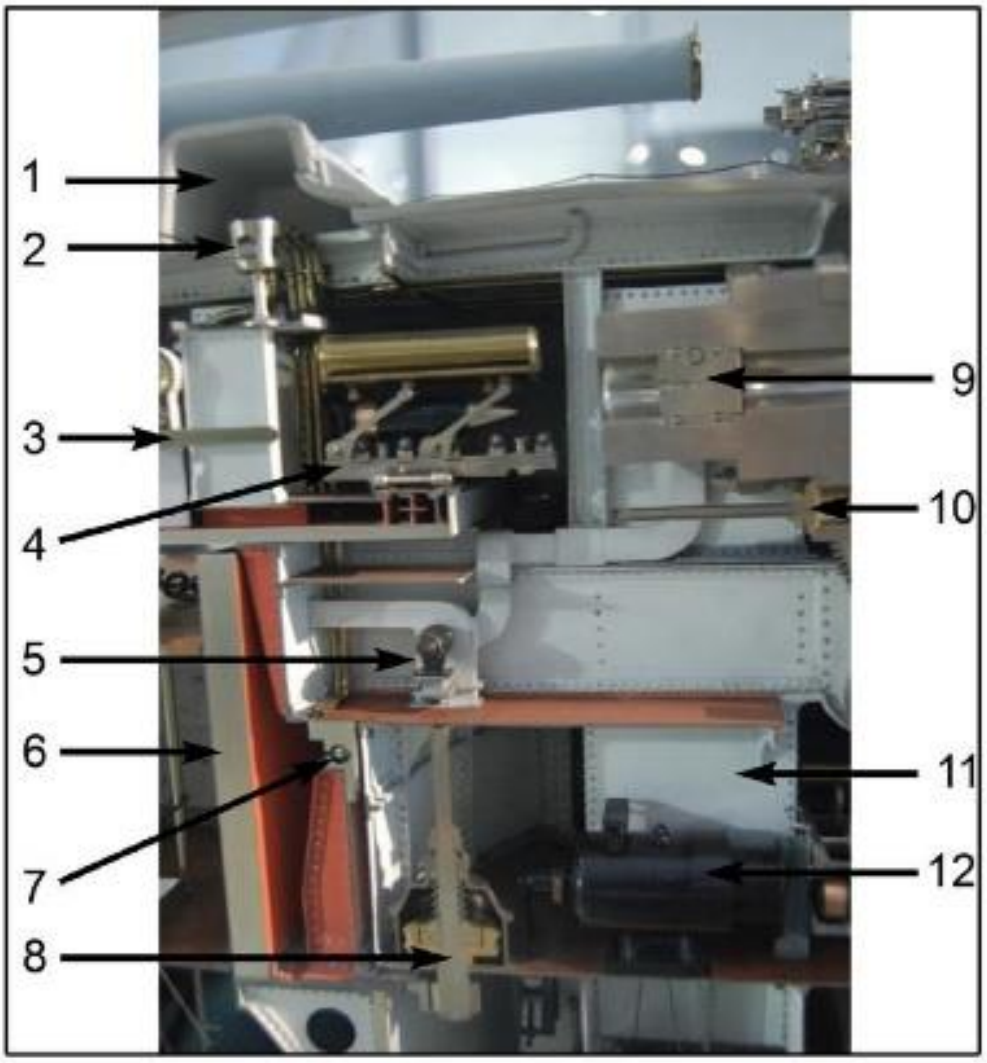
viszont megnövekedett a találati valószínűség. Az 1914 tavaszán kipróbált rendszert az osztály első két hajójába utólag építették be.”[3172] (P.Z. 1990, K.M. 2005)
Lövegcső töltési szöge +2,5 fok. Csőemelés -4 - + 20 fok. A három löveg összekapcsolása esetén a maximális emelés +15,5 fok a középső, és + 16 fok a szélső csöveknél. Csőemelés sebessége 3 fok másodpercenként, míg a torony forgási sebessége 6 fok másodpercenként.
Egy lövegtorony egy-egy lövegcsövének lőszeradagja 76 lőszer, tehát tornyonként 228 db lőszer.[3173]
Ezek a lövegtornyok minden irányban 270 fokban tudtak tüzelni.
A lövedék súlya puskapor nélkül 450 kg. Előre és hátra 5400 kg, míg oldalra 10 800 kg lövedéket tud kilőni. Tűzgyorsaság 40 és 80 másodperc között volt, de a begyakorolt személyzet 30 mp-ként is tudott lőni. A lövegcső hossza 14 m, a löveg súlya 54 300 kg.
Egy teljesen felszerelt egycsöves ágyútorony súlya 428.000 kg, aminél jóval több az iker és háromcsöves torony súlya.
Egy 30,5 cm-es ikertorony legénysége 65-70 fő, a hármas toronyé pedig 91 fős volt.

A Radetzky és a Tegetthoff osztály lövegtornyai teljesen elektromosan működtek. A tornyokat gőzturbinás dinamók táplálták, amelyek 110 voltos egyenáramot biztosítottak. A Škoda 30.5 lövegtornyok dokumentációja meglehetősen hiányos, de a rendelkezésre álló tervek, dokumentumok és az 1/25 méretarányú Viribus Unitis modell arra utal, hogy ezeken a tornyokon Ward Leonard vezérlést használtak. (Egyenáramú motor 1891-től. Sokáig ez volt az egyetlen hajtástípus, ahol a motorok fordulatszámát széles tartományban, fokozatmentesen lehetett szabályozni.)
A Škoda 1909 októberében mutatta be első 30,5 cm-es hármas tornyos tervét a haditengerészetnek. E terv szerint a cég úgynevezett univerzális sebességváltók használatát tervezte a három lövegcsöves tornyon. Az univerzális sebességváltó egy hidraulikus, változtatható sebességű, villanymotorral hajtott hajtómű volt, amely ugyanazt a funkciót töltötte be, mint a Ward Leonard vezérlés. Egy évvel később a Škoda ismeretlen okból feladta az elektrohidraulikus toronygépek alkalmazásának ötletét, és 1910 szeptemberében a három lövegtornyú torony tervezése magában foglalta a Ward Leonard vezérlést. A ténylegesen megépített csatahajók lövegtornyait a Škoda Művek gyártották, kivéve a toronypáncélzatot, a tűzvezérlő berendezéseket és néhány biztonsági berendezést. Az osztrák-magyar lövegtornyok a németekhez hasonlóan görgők helyett 16-17 cm átmérőjű acélgolyókon nyugszanak. [3174]

A Viribus Unitis egyik fő lövegtornya.

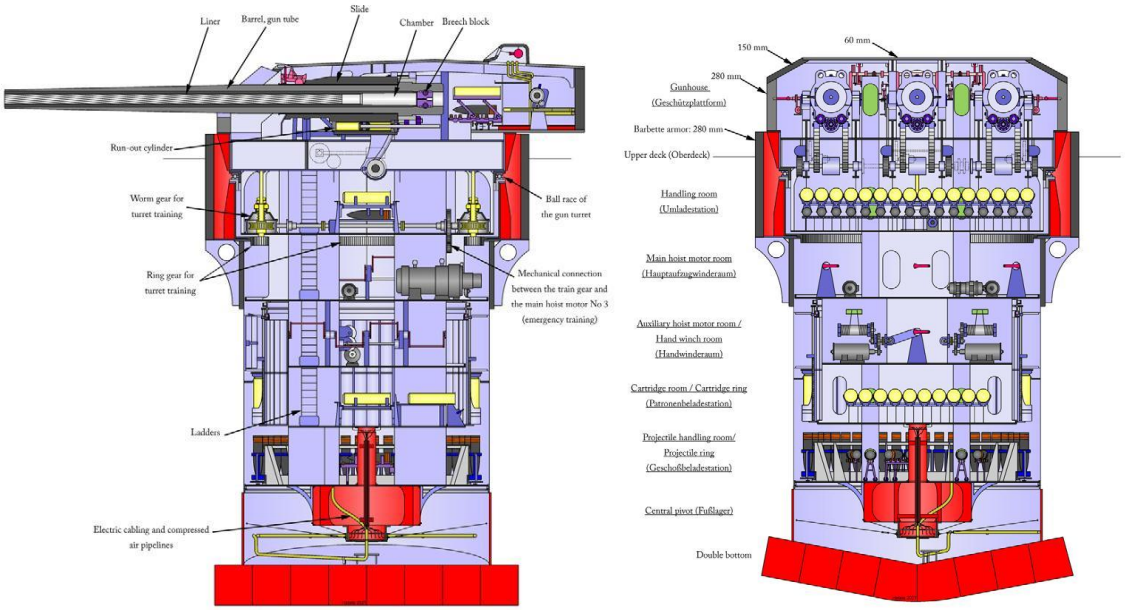
[3172] Petneházy Zalán: Adalékok a Szent István csatahajó történetéhet: Haditechnika 1990. 24. évf. 1. szám **(P.Z. 1990)**
[3173] Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2012)2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Krámli Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve
[3174] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158

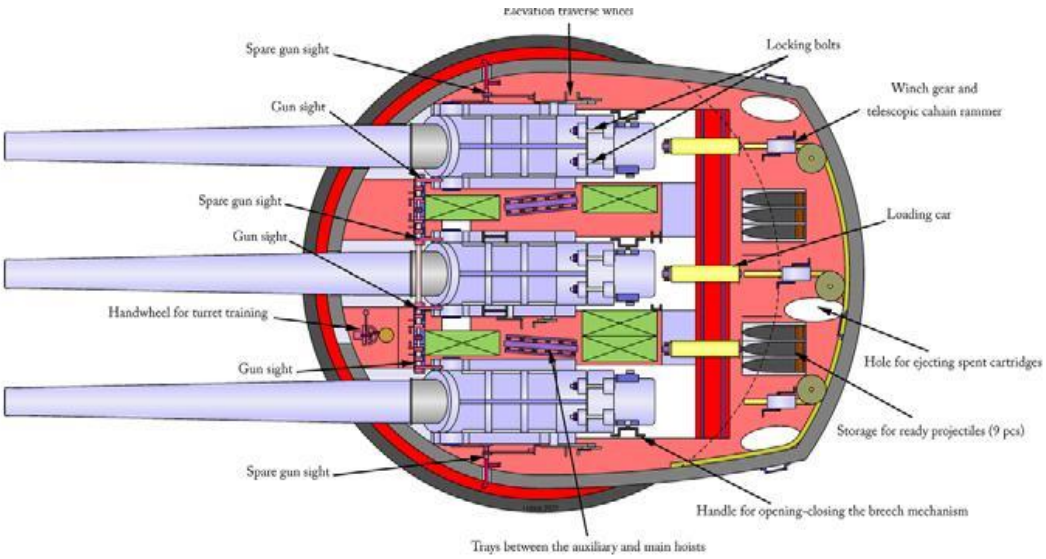


A bécsi Heeresgeschichtliche Múzeumban a Viribus Unitis 1/25-ös makettjén a 30,5 cm/45-ös három lövegcsöves torony egy része (a bécsi Heeresgeschichtliche Múzeum jóvoltából, fotó: Koltai György, grafikus: Csákváry Kristóf)

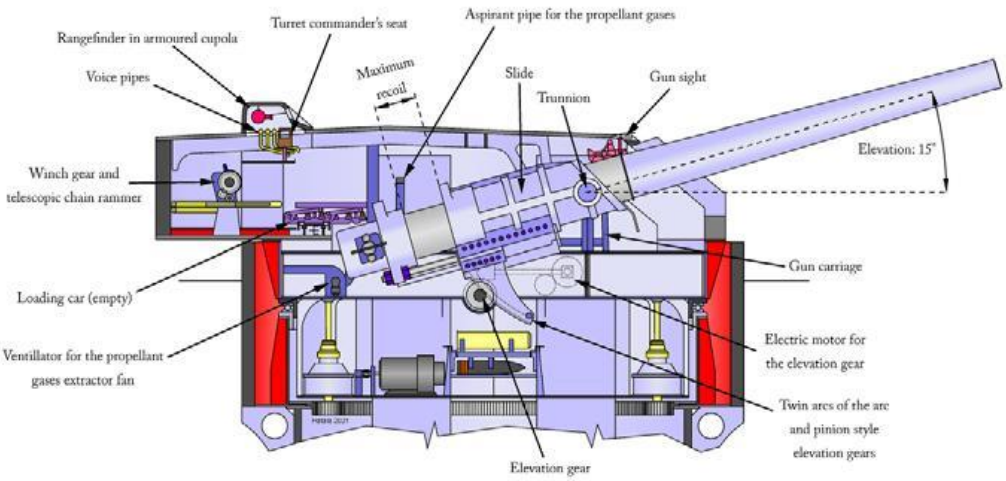
1 páncélkupa torony távolságmérő (a távolságmérő hiányzik)
2 A toronyparancsnok ülése
3 Teleszkópos lánctöltő
4 Töltött rakodókocsi, töltény fent, lövedék lent
5 A központi ágyú hajtógáz elszívó ventilátora
6 Barbette páncél (280 mm)
7 Zsámoly amelyen a torony forgó része támaszkodik
8 Csigahajtómű
9 A központi ágyú vízszintes csúszó ékes zárt blokkja
10 A központi ágyú kifutó hengere 125 atm sűrített levegővel működik
11 A fő lőszeremelő a középső löveghez
12 Elektromos motor (98 LE)



Viribus Unitis I. számú tornyának hosszmetszete, keresztmetszete



A lövegtorony felülnézete



A torony 5 emeletes és e fölött kapott helyet a három lövegcsőves (lövegház) lőállás.
Ezek az emeletek felülről lefelé voltak számozva, így az első szint közvetlenül a lövegek alatt volt. Itt voltak a készenléti lőszer raktára, az előkészítő terem az emelő fogaskerekek (a mennyezeten) és a lőszeremelők irányító állomásai.
Ezekben a kezelőhelyiségekben 12 teljesen összeszerelt lövedéket lehetett tárolni az ikertornyokban és 16-ot a hármas tornyokban.
A főemelők villanymotorjai és csörlői, a főemelők kézi hajtású vészhajtóművei és a hasonló vészkiképző felszerelés egy része a második emeleten volt.
A Ward Leonard rendszer elektromos motorja és generátorkészlete, a szállítómotorhoz és az emelőmotorokhoz. Vészhelyzet esetén az egyik emelőmotorral volt lehetőség a torony beindítása. Az ikertornyok harmadik emeletén volt a tölténykezelő helyiség és a forgatható tölténygyűrű (Patronendrescheibe).
Az iker löveges tornyoknál a segédemelők motorjai és csörlői a harmadik és negyedik emeleten voltak. A hármas tornyokban a tölténykezelő helyiség és a tölténygyűrű a negyedik és ötödik emeleten volt.
Az alsó légtérben (ikreknél negyedik, hármasoknál ötödik/hatodik) volt a lövedékkezelő helyiség és a forgatható gyűrű (Geschossdrescheibe).
A tornyok szükség esetén teljes mértékben emberi erővel működhettek. A haditengerészet azonban hamar rájött, hogy a reális körülmények között a tornyok gyakorlatilag nem működnek emberi erővel. Az évek során különféle megoldásokat vezettek be a tornyok működőképességének megőrzésére áramszünet esetén. A Prinz Eugen és a Szent István tornyok eredetileg pneumatikus segédmotorokkal készültek a lőszeremelőkhöz. A nehéz hármas tornyok kézi betöltése csak a legnyugodtabb tengeren volt lehetséges, és még az is csigatempóban. Ennek a problémának a megoldására (legalábbis a hármas tornyoknál) minden toronyba egy 20 LE-s nyersolaj segédmotort szereltek, amely egy univerzális sebességváltón keresztül volt összekapcsolva a vészkiképzési felszereléssel.
Az iker- és hármas tornyok a lőszerkezelés szempontjából szinte azonosak voltak. A fő lőszeremelők (Hauptaufzug) közvetlenül a legalsó szintről futottak a lövegházba, és a fegyverekhez.
A hármas torony középső ágyújának emelője a fegyver bal oldalán volt. Az ikertornyokon két csőszerű segédemelő (Nebenaufzug) volt, amelyek közvetlenül a legalsó szintről futottak a lövegházba. A hármas tornyok nagyobb barbette átmérője (9,6 m vs. 7,8 m) lehetővé tette, hogy ezekbe a tornyokba két kiegészítő lőszeremelőt építsenek a bal és a jobb oldali főemelők elé. Ezek a segédemelők megegyeztek a fő lőszeremelőkkel. A hármas torony ágyúházában a bal oldali fő- és segédemelőket, valamint a jobb oldali fő- és segédemelőket fémtálcákkal kötötték össze.
Az ikertornyok főemelői, valamint a hármas tornyok fő- és segédemelői kétszintes kocsikat tartalmaztak, amelyeket négy kábel mozgatott. Ezekben a szállító kocsikban a teljes lőszert vízszintes helyzetben szállították, a lövedéket az alsó szinten, a töltényt pedig a kocsi felső szintjén. Ezeken az emelőkön nagy, nem zárható nyílások voltak a lövegházban, a kezelőteremben, valamint a lövedék- és tölténykezelő helyiségekben az emelőtörzsek elülső és hátsó falán. Úgy tűnik tehát, hogy a robbanásvédelem a toronytervezők prioritási listájának alján volt.
Ennek oka az lehetett, hogy az osztrák-magyar hajtóanyag teljes mértékben sárgaréz töltényekbe volt burkolva. Ráadásul az osztrák-magyar por kevésbé volt veszélyes, mint a brit kordit, ütés esetén inkább égett, mint robbant. A háború alatt a német tapasztalatoknak köszönhetően a tölténykezelés gyakorlata jelentősen megváltozott. Mindkét csatahajó-osztályon a lőszerszobák (Geschossen-Depot) és a tárak (Patronen-Depot) ugyanazon a szinten, a Plattformdecken helyezkedtek el, amely jóval a vízvonal alatt volt.
A sárgaréz hüvelynek megvoltak az előnyei és a hátrányai. Az ilyen típusú hajtóanyag-tartály nagyobb tüzet engedett meg, és kisebb valószínűséggel gyulladt meg, ha lövedék megsérül. Kisebb valószínűséggel szenvedett el egy korai robbanás típusú katasztrófát, amelyet az előző hajtóanyagtöltet parázsló maradványai okoztak. A töltényhüvelyt azonban ki kellett venni a fegyverből, és kilövés után biztonságosan ki kellett vinni a toronyból. Ez kényelmetlen lehet a nagy kaliberű lövegtornyok szűk ágyúházaiban. Az elhasznált ládák toronyból való kilökésére a lövegvár hátsó részén lévő lábtartóba lyukakat vágtak. A kilökött nehéz kaliberű tokok szabadon gurultak ide-oda a nyitott fedélzeten a tornyok körül. Egy tüzelési gyakorlat vagy eljegyzés után összegyűjtötték és átvizsgálták a drága hüvelyeket. A nagy kaliberű hüvelyek 8-10 alkalommal voltak újrafelhasználhatók. A már nem újrafelhasználhatónak ítélt hüvelyeket visszaküldték a gyárba átdolgozásra. 1910 után az összes

haditengerészeti hüvely ötven százalékát a csepeli Weiss Manfréd Művek, a másik ötven százalékát pedig különböző osztrák (és cseh) gyárak gyártották.

A lőszerraktárakban a lövedékeket orral lefelé tetőláncon lógva helyezték el, és mozgó emelők segítségével mozgatták őket. A patronokat vízszintesen helyezték el.
A Škoda 24 cm/45 és 30,5 cm/45 haditengerészeti lövegek találati pontosságáról kevés adat van. A hét legnagyobb és legmodernebb osztrák-magyar csatahajó soha nem sütötte el a fegyverét ütközetben ellenséges hajó ellen. A hét hajó közül hat részt vett 1915-ben Ancona bombázásában, amikor szárazföldi célpontokra lőttek, és egy hajó, a Radetzky 1914-ben bombázta a francia ütegeket Montenegróban. Két hajó, a Szent István és az Erzherzog Franz Ferdinand soha nem lőtt 30,5 cm-es lövegeikkel hadicélpontra. A francia ütegek Lovčen-hegyi bombázásáról szóló jelentés kielégítőnek találta a Radetzky 24 cm-es és 30,5 cm-es lövegeinek pontosságát. Ezek a lövegek jól és megbízhatóan működtek, de tűzvezető rendszerük kicsit már elavult volt.

A hármas torony esetében ez azt jelentette, hogy több mint 15 000 kg hajtóanyagpor volt a torony belsejében, a sárgaréz patronokon kívül, robbanás elleni védelem nélkül, míg a felhasználása sorrakerült.

Tudjuk, hogy az Osztrák-Magyar Haditengerészet intenzíven tanulmányozta a német tapasztalatokat a jütlandi csata után. Heinrich Colloredo-Mannsfeld gróf berlini osztrák-magyar haditengerészeti attasé hosszas jelentést írt a csatáról júniusban, néhány héttel később osztrák-magyar haditengerészeti szakértőkből álló csapat (főleg mérnökök) Németországba utazott, és megvizsgálta azokat a csatahajókat és a csatacirkálókat amelyek részt vettek a csatában.
1915-ben, a Dogger Bank után, a haditengerészet felhagyott azzal a gyakorlattal, hogy a patronokat a kezelőhelyiségben tárolják. A jütlandi csata német tapasztalatainak elemzése után az Osztrák-Magyar Haditengerészet 1917 tavaszán a 30,5 cm-es tornyok lőszerkezelésének radikális megváltoztatása mellett döntött. A Škoda 1917 májusában készített terveiből tudjuk, hogy ezeknek a változtatásoknak a fő célja a patrongyűrűk teljes megszüntetése volt a toronyszárban, valamint a patronok tárból a toronyszárba való átvitelének új módszere. Ezek a tervek a tárba beépített dupla szárnyas ajtókat mutatnak be. Mivel a dokumentáció még korántsem teljes, nem tudjuk, hogy ezeket a változtatásokat valóban végrehajtották-e vagy sem.[3175]
A lövegek lőszertöltési folyamatát lásd: Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021 angol nyelven kiadott munkájában.

A Viribus Unitis egyik 30,5 cm-es gránátja.[3176]

[3175] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158

[3176] Haditechnika 26. évfolyam 1992 / 4. szám / MODELLEZŐKNEK

12 db (12x1) 15 cm ágyú L/50 á 5.9 hüvelyk Skoda K10 ágyú (kazamata ágyúk)
Az ágyúk lövedéke 51 kg. A löveg percenként 1 lövésre (Krámeli szerint 20-40 mp között tudtak tüzelni) képes. A közepes ütegek oldalankénti sortüze 6120 kg.[3177]

12 db (12x1) 7 cm ágyú L/50 á 2.8 hüvelyk Skoda K10 ágyú a felső fedélzeten
(Más forrás 18 db 7 cm-es, vagy 66 mm-es löveget ír a repülők ellen. 1913-ban a 18 db 11 fontos lövegből /1 font 0.5 kg lövedék = 7 cm űrméret/ 6 db-ot leszereltek.)
3 db (3x1) 6.6 cm AA légvédelmi löveg 2.6 hüvelyk Skoda K10 a felső lövegtornyok tetején
2 db (2x1) 6.6 cm löveg L/18 2.6 hüvelyk például a léghajók ellen
(máshol 2 db 8 mm-es löveg szerepel)
2 db (2x1) 4.7 mm-es (1.9 hüvelyk) Skoda gépágyú, a kisebb hajók és tengeralattjárók ellen
20 db tengeri akna
4 db 53.3 cm torpedócső (21 hüvelyk) a hajó orrában és a taton 2-2 oldalt.
(Torpedókészlet 12 torpedó. Lőtáv 4000 m, torpedó sebessége 75 km/óra, robbanófej 150 kg lőgyapottal van töltve. A torpedót sűrített levegő hajtotta.)
A torpedókat (Luppis osztrák-magyar fregattkapitány találmánya)
2 db (2x1) 8 mm-es Schwarzlose Maschinengewehr M. 7 típusú közepes géppuska a repülők ellen, amelyeket a távmérők páncélkupolájának tetejére szereltek
11 db Siemens Schuckert 110 tükörátmérőjű fényszóró
1 db nagy motorcsónak, 4 db kisebb motorcsónak, 4 db nagy csónak és 5 db kisebb csónak
„Haditengerészetünk első Dreadnoughtját, a Viribus Unitist, amely nemrég tette meg első útját, az eddigi felszereléseken kívül egy oly motorcsónakkal is felszerelik, amelyben százötven ember számára van hely s óránkint 7 ¼ tengeri mértföldet képes tenni."[3178]
1917-ben fegyverzetét így bővítették ki:
2 db 7.5 cm-es L/18-as löveget
3 db 8 mm-es gépágyút[3179]

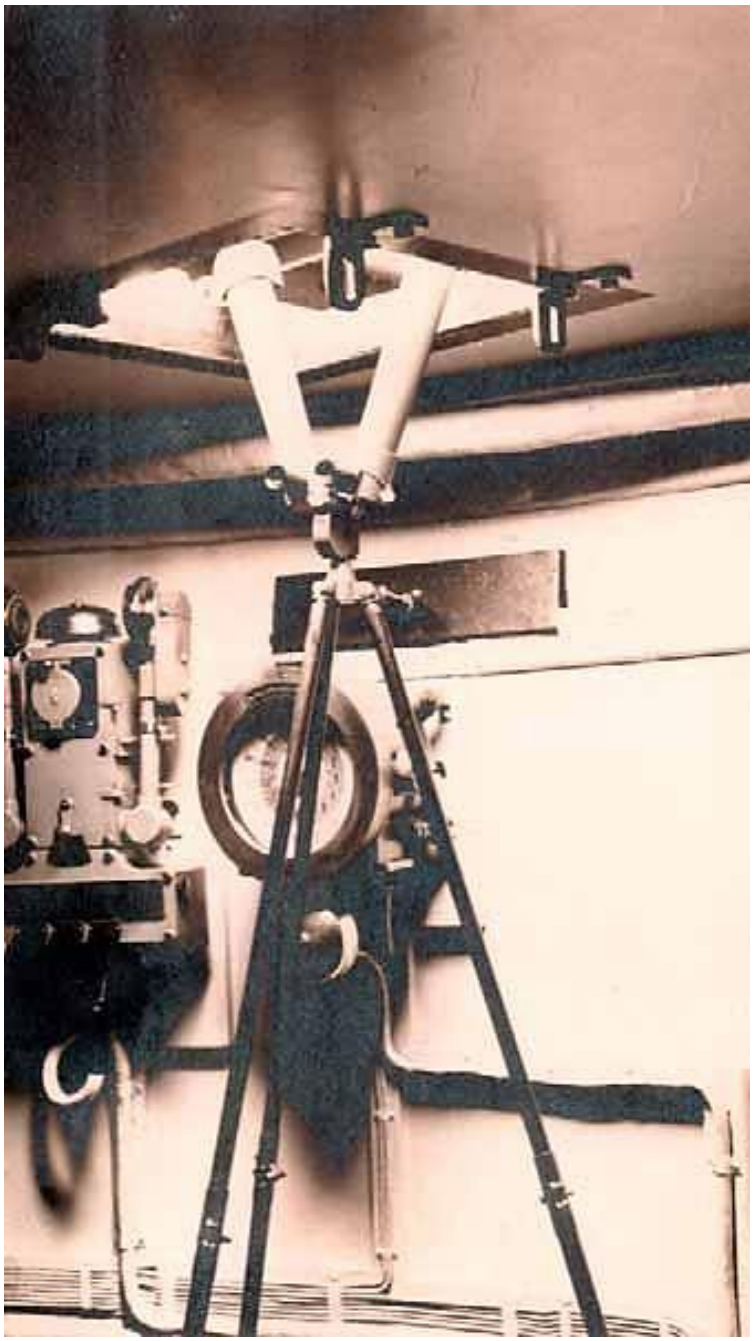
Tűzvezetés
Egy háború utáni amerikai jelentés (Egyesült Államok berlini haditengerészeti attaséja, WP Beehler írta 1922 októberében) az osztrák-magyar csatahajók tűzirányítási rendszerét a következőképpen írja le: „Ez a rendszer a német rendszer mintájára készült, de a háború következtében nem tartott lépést a németországi fejlesztésekkel, így azoktól elmardt.

Az osztrák-magyar tűzirányításról az USA haditengerészeti hírszerzés igazgatója is tudott. Információi az egykori osztrák-magyar tisztek elbeszéléseiből állította össze. Egy 1914 februári jelentést, egy amerikai haditengerészeti tiszt írt, aki láthatta a Tegetthoff tűzvezető rendszerét. Ez a két amerikai jelentés az osztrák-magyar csatahajók tűzvezetési rendszerének legfontosabb forrásai közé tartozik.

A legmodernebb osztrák-magyar csatahajók (Radetzky és Tegetthoff osztályok) eredeti, háború előtti tűzvezető rendszere meglehetősen egyszerű volt. Ezeken a csatahajókon nem voltak plotterek (vektorgrafikus rajkészítők), rajzoló helyiségek, bonyolult rendszerek vagy kifinomult mechanikus számológépek.
A Tegetthoff – Viribus Unitis osztály hajói páncélkupolába elhelyezve, két darab 2.74 m (9 láb) Barr és Stroud optikai távolságmérőt kaptak, valamint Siemens & Halske DC kommunikációs készülékeket (adók és vevők) kaptak. A páncélkupola 8 mm (0.31 hüvelyk) vastag volt.[3180]

[3177] Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám: Hajóóriásunk a Viribus Unitis)
[3178] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-04 / 209. szám)
[3179] https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship és Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913, 374. oldal és https://www.heeresgeschichten.at/marine/schlachtschiffe/viribus/viribus_1.htm
[3180] https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship

A Radetzky-osztályú és a Tegetthoff-osztályú csatahajóknak két fő tűzvezető állomása volt, egy az elülső, egy pedig a hátsó irányítótoronyban. A hajókon két „szárnyas” irányítóállomás volt a másodlagos üteg számára, a Radetzkyeken a felépítménybe integrálva, míg a Tegetthoffokon szabadon álló irányítótornyok voltak. Mindegyik hajón mind a négy irányító állomásnak saját távolságmérője volt. A Radetzky osztály csatahajói négy 9 láb (2743 mm), míg a Tegetthoff osztály egységei két 12 láb (3658 mm) és hat 9 láb hosszú Barr & Stroud távolságmérővel rendelkeztek. Az utóbbi osztályon, minden lövegtornyot távolságmérővel szereltek fel. Mindkét osztály összes csatahajójának volt két teljesen felszerelt tűzvezetési harcállássa, amelyek elöl és hátul a páncélozott fedélzet alatt helyezkedtek el.



A Viribus Unitis fő tűzvezetési harcállásának belseje az elülső irányítótoronyban. Az óraszerű műszer a tüzelési megfigyelő kommunikációs készülék vevőkészüléke, figyeljük meg a számlap alatti elektromos csengőt. A másik műszer mellette egy telefon. Az előtérben Zeiss ollós távcső állványon a 30,5 cm-es lövegek találatainak megfigyelésére.
Ezt a harcállást, csak a felső tűzvezetők súlyos sérülése esetén használták. A Radetzky-osztály csatahajóinak is volt tűzirányítási állása az első irányító toronyban.

Az elektromechanikus kommunikációs készülékeknek két fő változata volt, mindkettőt a Siemens & Halske gyártotta. Az első a távolsági és eltérítési kommunikációs berendezés volt. Ennek a berendezésnek a távadója forgattyúkkal mozgatott mutatókkal ellátott tárcsával rendelkezik. Ez közli a számított hatótávolságot és az oldalirányú kitérést, és be tudta állítani a szükséges korrekciókat olyan dolgokhoz, mint a hajtóanyag hőmérséklete, szélsebessége és iránya stb. Ezen kívül volt egy készülék, amely közölte a cél típusát, a tüzelési módot, lövedék típusa és a betöltési módját. Voltak vörös lámpa jelzések is, minden fegyverhez egy, amely jelezte a tűzkészültséget, hogy a jelnek megfelelő fegyver készen áll a tüzelésre. Az adók a tűzvezető állomásokon, a vevők a tornyokban, a lövegtornyokban és a többi tűzvezető állomáson voltak.

A második a tüzelési megfigyelő kommunikációs készülék volt. A tüzelési megfigyelő állomások az elülső és főárbocokon lévő „varjúfészkekben" voltak, 40 m-rel a víz felett. A kifröccsenést (becsapódási helyeket) Zeiss „Scherenfernrohr" (ollós távcső) és monokuláris teleszkópokkal figyelték meg. Telefonok, hangvezetékek és tűzfigyelő kommunikációs berendezések adói voltak. Ez a berendezés olyan adatokat közölt, hogy a széles oldal rövidre esett-e, vagy hogy a lövedékek a cél elé vagy mögé estek-e stb. Ennek a készüléknek a vevői a tűzvezető állomásokon voltak, a mutatós számlapokat az adón két hajtókar mozgatja. A vevőn nem voltak hajtókarok; helyette a számlap alá elektromos csengőt szereltek be, amely jelezte, hogy új megfigyelési adatok érkeznek. A Tegetthoff osztályú tornyokba 1913-tól a Škoda által gyártott jelzőket (Zielempfänger mit Backswinkelzeiger) szerelték fel.
Dióhéjban ez volt a modern osztrák-magyar csatahajók tűzvezető rendszere.
1914 augusztusában az Osztrák-Magyar Haditengerészet korszerű tűzvédelmi rendszer nélkül találta magát, mert a korszerűsítést 1916-ban akarta végrehejtani. A háború kitörése áthúzta a korszerűsítési terveket.
Pedig, lett volna mód korszerűsítésre korábban is, mivel 1914-ben Ludwig von Petravic osztrák mérnök elkészített egy korszerű tűzvezetési rendszert, amit a németek 1916-tól sikeresen használtak.

A háború alatt a következő fejlesztéseket hajtották végre a tűzvezetési rendszerben: A távolsági kommunikációs készülék tárcsáját úgy módosították, hogy a maximális hatótávolságot 15 000 m-ről 18 000 m-re növelték. 1915-ben új elektromechanikus jelzőket szereltek fel a lövegtornyokba. 1917-ben a német Richtungsweiser für automatische Ziel- und Seietenverschiebung (a célcsapágy és az elhajlás automatikus irányjelzője) a Tegetthoff osztályba került beszereléstre. Az adó egy ollós teleszkóp volt, amelyet az elülső tűzvezető állomás tetejére szereltek fel. A teleszkópot egy hajtókar irányította a célpontra, és egy második hajtókarral beállították az elhajlást. A lövegtornyokban lévő vevőegységek a „mutató követése" elven működtek. A berendezés automatikusan korrigálja az egyes tornyok teleszkóptól való távolságából adódó parallaxist.

A Radetzky és Tegetthoff osztályok számára négy lövedékből álló belövéseket rendszeresítettek a célpont bemérésére. A tornyonként egy lövéssel végrehajtott tüzelés előnye a lőszer megtakarítása volt. Ha egy ellenséges egység vagy flottahadosztály látókörébe került, a hajó parancsnoka utasította az I. tüzértisztet, hogy kezdje meg a tüzelést. Felvette a szóban forgó célpont irányát […] Ezt az irányt a célpont pontos leírásával együtt közölte a toronyba szerelt távolságmérővel. A célpont távolságmérővel közölt irányát elektromosan továbbították a jelzőhöz, amely azt a szöget mutatja, amelyben a fegyvert beállították. A távolságmérő skálájára vagy alapjára szerelt készülék az irányt mutatja egy fokozatos skálán mozgó mutatóval, a középvonal felé irányozva. Az összes többi parancsnoki állomáson és lövegtornyon hasonló vevőkészülékek szolgálják a cél irányának közlését ezzel a berendezéssel. Ha a lövegek a vezényelt irányban voltak állítva, akkor az összes parancsnoki állomáson, az ellenőrző jelzőlámpák segítségével a tüzérparancsnok tájékoztatást kapott a torony megfelelő helyzetéről.

A távolságot vagy hatótávolságot kiszámolták, és félpercenként közölték a parancsnoki állomáson lévő tiszttel, aki ezt rögzítette egy koordinátarendszerben, és felvette az átlagot. Ily módon a lövésparancsnok értesült egy meglehetősen átlagos hatótávról és egyben a távolságmérő adott ballisztikai korrekcióiról a parancsnoki állomásán.

A tüzelési távolsághoz közeledve beszélőcsövek és egyéb eszközök segítségével adták ki a parancsokat a tüzelés módjára, és a lövedék karakterére.
Úgy számoltak, hogy a hajó 9000 m-ről kezdi az ütközeteket és fő lövegei 6000 m-ről átlőnek minden akkor létező páncélzatot. Az ágyúkat a maximális lőtávolságnak megfelelően emelték fel.
Konstruktív okokból a nehézágyúkban a maximális lőtávolságot 26 000 méterre szabványosították.
A lőtávra vonatkozó folyamatos statisztika segítségével a lövésparancsnoknak mindig volt valami határozott pontja a cél megközelítéséhez és oldalirányú kitéréséhez, és a lőtávolság és az oldalirány tekintetében közölni tudta parancsait a tornyokkal.

Amint az ágyúkat megtöltötték és az utasításoknak megfelelően irányították, a parancsnoki állomáson megjelentek a piros lámpák, amelyek tájékoztatták a lövésparancsnokot, ha minden fegyver készen áll a bevetésre.
A tüzet megnyitására a hajó parancsnoka adta ki a parancsot tüzértiszt jelentésére.
Minden lövés előtt a beszélőcsöveken keresztül minden toronynak és ütegnek elküldték a »figyelem« parancsot.

Amint elérte a megfelelő lőtávolságot, a tüzérparancsnok megnyomott egy billentyűt, és hangos csengő szólalt meg az összes toronyban. Erre a jelzésre a szóban forgó fegyverek főtűzéreF vagy mechanikusan kézzel, vagy elektromos kulcs működtetésével sütötte el a löveget. A becsapódások megfigyelései után, a lövegeket a műszerek segítségével újrakalibrálták a célpont felé.[3181]

A hajó főbb lövegei (30 cm, 15 cm és 7 cm) elektromos meghajtásúak voltak.[3182]
A hajónak 6 horgonya volt. Ezek közül a három legnagyobb 7-8000 kg súlyú.

[3181] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
[3182] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-01 / 52. szám

A hajó egyik kisebb motorcsónakja

A két főgép (valójában a négy darab turbina) mellett sok kisebb gép szerepel. Többek között ruhamosásra, kenyérsütésre, a konyhákban, fűtésre, jégkészítésre stb. gőzt hasznának, a tűzérszerkezeteken kívül pedig még minden nagyobb súly kezeléséhez, például csónakok felhúzásához és leeresztéséhez, a horgony felhúzásához stb. villamos erőt használnak.
A tíz darab egy méter átmérőjű fényszórók, a dróttalan távíró és az 1500 villamos lámpa üzeméhez szintén külön gépek szolgálnak. Maguknak a hajón berendezett villamos vezeték' drótjainak súlya körülbelül 150.000 kg., azaz ezerötszáz métermázsa.
Szükség esetén vagy 200 teljesen felszerelt tengerészkatona két 7 cm. átmérőjű ágyúval a szárazra léphet, a nélkül, hogy a hajó pillanatnyi harcképessége megfogyna.[3183]

A flotta helyzete a Tegethoff osztály előtt és a Tegetthoff osztály jelentősége
1904 szeptemberében a sikeres német Flottenverein mintájára megalakult az Österreichische Flottenverein (Osztrák Haditengerészeti Liga). A következő tíz évben az osztrák Flottenverein tagsága ezerszeresére nőtt. A Flottenverein erőssége nemcsak a dinamikusan növekvő taglétszám volt, hanem a csatlakozó politikusok és iparosok érdekérvényesítő képessége is. A külső tényezők között meghatározó szerepe volt az orosz-japán háború kitörésének. A Port Arthur elleni sikeres japán rajtaütés alapvetően megkérdőjelezte az osztrák-magyar „tiszta partvédelem" doktrínáját, és az újjáéledő olasz fenyegetés közvetlenebb volt, mint 1866 óta. Végül, de nem utolsósorban akkor döntött a haditengerészet egy minőségi ugrás mellett a csatahajók építésérő Ez a szándék szakítást jelentett a „tiszta partvédelem" tanával. 1904-ben a haditengerészet költségvetése története során először haladta meg a fegyveres erők teljes költségvetésének tíz százalékát.

1904-ben kezdődtek meg a tervezési munkálatok az első „dreadnought" csatahajókon, amelyeket hivatalosan csatahajónak (Schlachtschiff) neveztek el, és amelyek később a Radetzky osztály lett. A következő tíz évet az osztrák-magyar flotta intenzív fejlesztése jellemezte. Ebben az időszakban a haditengerészet költségvetése csaknem megháromszorozódott, és a haditengerészeti költségvetés aránya a haderő teljes költségvetésében elérte a 25 százalékot. 1906 decembere és 1914 májusa között három csatahajó-osztály költségeit szavazták meg a delegációk, összesen 688,6 millió korona értékben. A ténylegesen megépített hét csatahajó össz ára 360,4 millió korona volt. Az Osztrák-Magyar Haditengerészet 1900 és 1914 között 891,6 millió koronát költött hajóépítésre, javításra és haditengerészeti tűzérségre, az utolsó két csatahajó-osztály ára ennek az összegnek a 40 százalékát tette ki.
Az Osztrák-Magyar Haditengerészet elsődleges feladata egy helyi háború megvívása volt az olasz haditengerészettel. Sajnos 1914 augusztusában az Osztrák-Magyar Haditengerészet helyi háború helyett globális háborúba került, és Franciaország és Nagy-Britannia egyesített haditengerészeti erőivel kellett

[3183] Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám

szembenéznie. A helyzet még rosszabbá vált, amikor 1915 májusában Olaszország hadat üzent Ausztria-Magyarországnak. Sajnos a Kettős Monarchia haditengerészeti költségvetésének részesedése a fegyveres erők összköltségvetéséből a második legalacsonyabb volt az európai nagyhatalmak között, ez az arány Oroszországban volt a legalacsonyabb. Ez meglátszott a flotta állapotán. Ausztriában a délszlávok és a csehek támogatták a haditengerészet fejlesztését, míg a közös hadsereg esetében sokkal kevésbé voltak lelkesek. Magyarországon a közös hadsereg a Habsburg elnyomás szimbóluma volt, a haditengerészet pedig távoli, egzotikus és osztrák dolognak számított.
A flotta fejlődése sajnos aszimmetrikus volt. A csatahajó építésének abszolút prioritása azt eredményezte, hogy a haditengerészeti költségvetésben nem volt elegendő forrás a kisebb hajókra. Ezek nagyon hiányoztak a háború alatt, különösen a modern rombolók és tengeralattjárók hiánya.

A Tegetthoff osztályú csatahajók elsősorban a Montecuccolinak és a 20 000 tonnás mesterséges súlyhatárnak köszönhetően túl kicsik voltak a szállított fegyverek mennyiségéhez képest. Ez stabilitási problémákat és gyenge hajótest-szerkezetet okozott, köszönhetően a súlymegtakarításnak, amely négy hármas torony elhelyezéséhez szükséges egy kis hajón. Érthetetlen, hogy a haditengerészet miért fogadta el 1909 végén a dreadnought hibás tervezését, miközben 1909 májusától tudták a német víz alatti robbantási tesztek eredményeit, amelyek alkalmazása esetén kiküszöbölték volna a torpedó és aknavédelem hiányosságait.

Dreadnoughtjai nélkül Ausztria-Magyarország nem lett volna stratégiai tényező a Földközi-tengeren az I. világháború előestéjén.
az Osztrák-Magyar Haditengerészet, a világ nyolcadik legnagyobb haditengerészete volt. A dreadnoughotok és a tengeralattjárok elrettentettek minden nagyszabású szövetséges haditengerészeti hadműveletet az Adrián, és a Birodalom adriai határa 1918 októberéig nem volt igazán veszélyben.
Mivel az Adria másodlagos színtér volt, a szövetséges haditengerészeti parancsnokok, figyelembe véve az esetleges nyereségeket és veszteségeket, óvatos politikát folytattak, és különösen 1915 nyara után távol tartották nagy, páncélozott egységeiket az Adriától. A Birodalom haditengerészete és legújabb csatahajói lekötötték a szövetségesek tengeri erejének egy részét, olyan hadihajókat, amelyeket máshol jobban fel lehetett volna használni.[3184]

A Viribus Unitis tervezése és kivitelezése
A hajót Triesztben a Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt) cég (STT) építette.
A hajó építését 1908-ban rendelték meg.
A haditengerészet 1909. november 29-én megkötötte a szerződést az STT-vel a IV. és a V. számú csatahajó megépítésére. A szerződés nem tartalmazta a hajók árát (hajótest és gépek), mely egyenként 21 millió koronára rúgott. A teljesen felszerelt hajók ára 60,6 millió korona volt. (Ebbe nincs beleszámítva a lőszer, élelem és üzemanyag.)
„Az STT 1910 tavaszán megkezdte a két hajó építésnek előkészítését. A gyár a hajók átadását 30, illetve 36 hónapra vállalta, és 4,2 millió korona kauciót (10 %) tett letétbe a Creditanstaltnál. A munkák megkezdését 1910 tavaszára tervezték. Az építés kezdeti fázisában nagy problémát jelentett, hogy egyes részlettervek még 1910 áprilisában is hiányoztak, így például a részletes páncélterv, illetve a 30,5 cm-es lövegtornyok gyűrűinek, illetve aknáinak részletes tervei. Mindez kérdésessé tette a határidők betarthatóságát, ugyanis a beszállítók tervek hiányában nem tudták időre legyártani és szállítani a szükséges darabokat. Később, 1910 őszére, ezek a határidővel kapcsolatos, kezdeti nehézségek elmúltak. Ugyancsak problémát jelentett, hogy az előzetes számítások szerint a hajótest konstrukciója túl gyengének ígérkezett, ám megerősíteni, a vízkiszorítási limit betartása mellett, csak a páncélzat 280 mm-ről 260 mm-re való csökkentésével lehetett volna. Köztes megoldásként jobb minőségű anyag beépítését írta elő a haditengerészet. A problémát azonban így csak részlegesen lehetett orvosolni, később az osztály több tagjánál deformációkat találtak a hajótesten.
A megrendelt anyagok beérkezése és a szükséges előmunkálatok megtétele után a IV. számú csatahajó (fedőneve Objekt 427 volt) gerincét (Viribus Unitis) 1910. július 24-én fektették le, az V. számúét (Objekt 428) (Tegetthoff) két hónappal később, 1910. szeptember 24-én. A IV.

[3184] Mihály Krámeli: Austro–Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

számú csatahajó építése - a tervek többszöri, menet közbeni változtatása mellett - jó ütemben haladt, az V.-é valamivel lassabban. Miután 1911. február 28-án a magyar, majd március 2-án az osztrák delegáció megszavazta a rendkívüli hitelt, a haditengerészet végre hivatalosan is megköthette a szerződést az épülő két hajóra”.[3185]
Egyes elemzők szerint a hajót Németországban 45 millió koronáért építették volna meg.[3186]

Olaszország és Ausztria-Magyarország tengeri ereje 1909 májusában					
típus	**Olaszország**		**Ausztria-Magyarország**		**Olasz / osztrák-magyar**
	Szám	**Űrtartalom**	**Szám**	**Űrtartalom**	**űrtartalom arány**
Csatahajó	10 (2 építés alatt)	124,112 tonna (122 152 hosszú tonna)	9 (3 építés alatt)	73 836 tonna (72 670 hosszú tonna)	1.7: 1
Páncélozott cirkáló	8 (2 építés alatt)	59 869 tonna (58 923 hosszú tonna)	3	18,992 tonna (18 692 hosszú tonna)	3.1: 1
Védett cirkáló	6 (1 építés alatt)	14 605 tonna (14 374 hosszú tonna)	6	16,727 tonna (16 463 hosszú tonna)	0,9: 1
Torpedó hajók	6	3110 tonna (3 061 hosszú tonna)	6	2730 tonna (2687 hosszú tonna)	1.1: 1
rombolók	17 (2 építés alatt)	5 698 tonna (5 608 hosszú tonna)	8 (4 építés alatt)	3200 tonna (3 149 hosszú tonna)	1,8: 1
Nyílt tengeri torpedó hajók	8 (8 építés alatt)	5936 tonna (5842 hosszú tonna)	17 (7 építés alatt)	3400 tonna (3346 hosszú tonna)	1.7: 1
Tengerparti torpedó hajók	59	5 254 tonna (5 171 hosszú tonna)	28 (14 építés alatt)	2410 tonna (2 372 hosszú tonna)	2.1: 1
tengeralattjárók	7 (5 építés alatt)	1.155 tonna (1.137 hosszú tonna)	2 (6 építés alatt)	474 tonna (467 hosszú tonna)	2.4: 1

[3185] Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám
Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
[3186] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-20 / 94. szám

Teljes	**121 (20 építés alatt)**	**219 759 tonna (216 288 hosszú tonna)**	**79 (34 építés alatt)**	**121 769 tonna (119 846 hosszú tonna)**	**1,8: 1**

[3187]

Építésének kezdete **1910.07.24,** (a hajót eredetileg 1911.05.27-én akarták vízre bocsátani, de ezt el kellett halasztani) **vízrebocsátották 1911.06.24-én.** Vízrebocsátásakor a súlya 8 000 t volt. A hajó 25 hónap és 10 nap alatt épült meg. Építési száma 427. [3188]

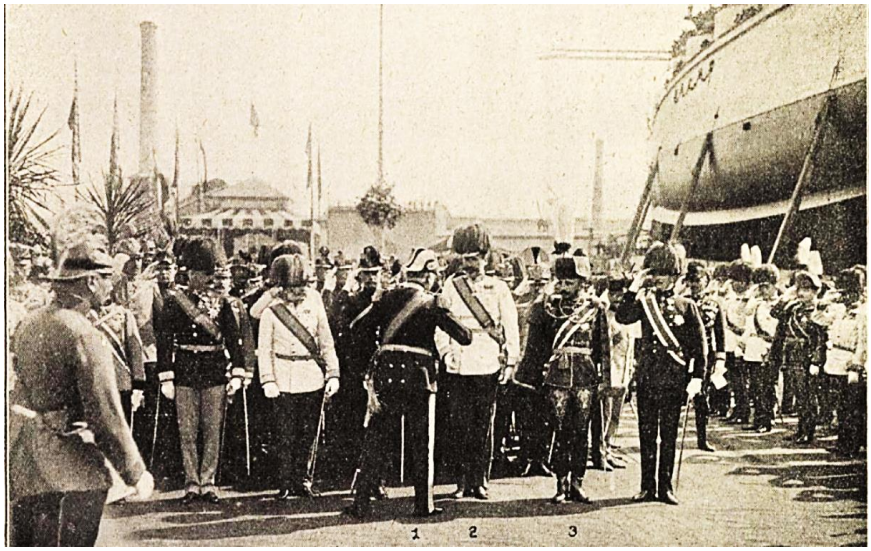
A csatahajók méretét a haditengerészet rendelkezésére álló legnagyobb úszódokk 23 800 tonnás emelőképessége korlátozta. [3189]

1911 májusában a hajó megépítését rövid munkássztrájk késleltette.

1911.06.16-án a trieszti hajógyárban a vízrebocsátáshoz előkészített Viribus Unitis-re hatalmas vihar csapott le, de az épülő hajó nem sérült meg. [3190]

A hajó története a tengereken:
1911.06.24-én bocsátották vízre. Erről így emlékszik meg egy későbbi írás: „Emlékezetes ünnepnap volt ez: az első Dreadnought, a Viribus Unitis vízrebocsájtása. Káprázatosain tarka képek kergették egymást. Minden színpadi rendezőt megszégyenítő felvonulás: magyar díszruhák, aranysujtásos uniformisok. Tábornokok egész csapata, a legnagyobb, ritkán viselt gálában: vörös nadrág, széles arany paszománttal, fehér kabát, zöld bóbitás kalap. Tengerész-legénység, kis sapkán lobogó szalagokkal; vakító napsütés, sötétkék, szürkére és zöldre változó tenger, fehér márványtajtékkal. Az óriás hajó szürkére festett teste, kémények, ágyuk nélkül, mint egy földöntúli nagyságú csónak. Ünnepi mise, katonazene, aztán megindult a nagy hajótest, előbb lomhán, majd mind sebesebben, mig elhelyezkedett a víz színén. Egetverő hurrá és hogy a parton fecskendőkkel locsolják a favázat, mely eddig tartotta a hajót, hogy a rettentő súrlódástól meg ne gyulladjon. Képviselők, miniszterek, kormányzók, generálisok: két állam minden elképzelhető funkcionáriusa Triesztben volt ekkor. Élükön, a király képviseletében, Ferenc Ferdinánd trónörökös. Közben a kikötő előtt várakozott az egész hajóhad. Ott volt az elpusztult Zenta. – Az I. világháború elején süllyedt el.- A Zrínyi vastestét a kikötőben ekkor szerelték, kovácsolták. A vízrebocsájtás után a trónörökös hajóra szállt s a hajóhad tisztelgett előtte. Valahány csatahajó előtt elhaladt, mind a legfőbb parancsnokot megillető tiszteletben részesítette; megszólaltak az ágyuk s huszonegy,' diszlövés dördült el egymás után minden fedélzeten. Egyszer jobbról, aztán balról, felváltva jelent meg előbb a diszlövés füstje s utána mennydörgő robaj, A hegyek, melyek körülveszik a trieszti kikötőt, késő délig szakadatlan ágyúzást vertek vissza.” [3191]

[3187] https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship
[3188] Magyarország, 20. évfolyam, 1913-11-16 / 271. szám)
[3189] Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2012) 2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Krámli Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve
[3190] Magyarország, 18. évfolyam, 1911-06-17 / 142. szám
[3191] Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-09-20 / 263. szám

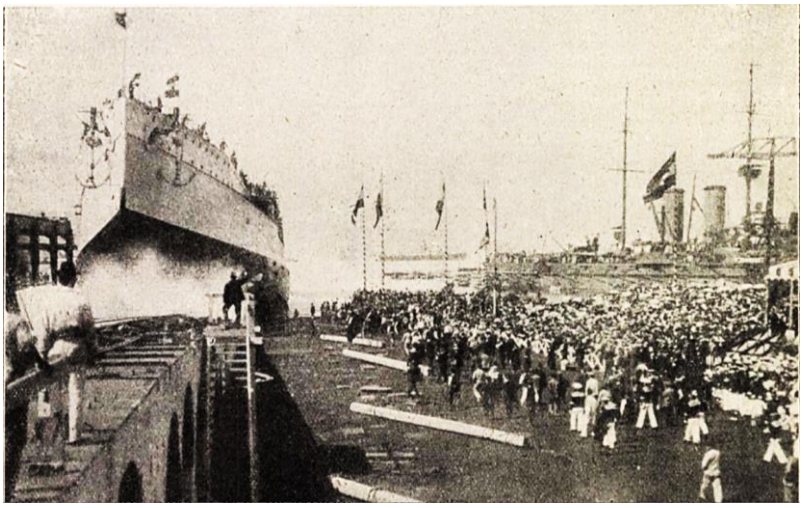


Ferencz Ferdinánd trónörökös üdvözli a vízrebocsátási ünnepségen megjelent főherczegeket.
1. Ferencz Ferdinánd trónörökös. 2. Jenő főherczeg. 3. József főherczeg.

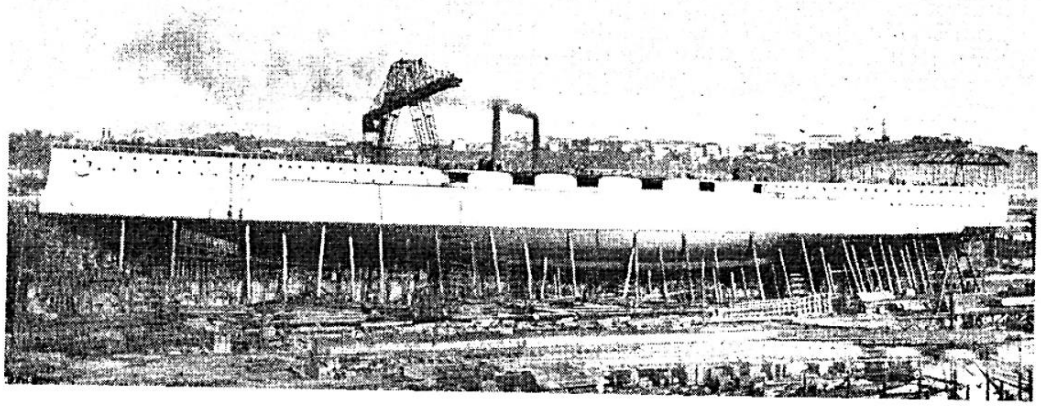
Az apostoli tábori vikárius a tengerészeti lelkészek segédletével végezte a »Viribus Unitis« beszentelésének fényes egyházi szertartását. Fényképfelvételünk azt a jelenetet mutatja, a mikor a tábori vikárius éppen szentelt vizet hint a tengerbe lecsúszó hajóóriás felé.

A vízrebocsátásnál körülbelül 12 000 vendég volt jelen. [3192]

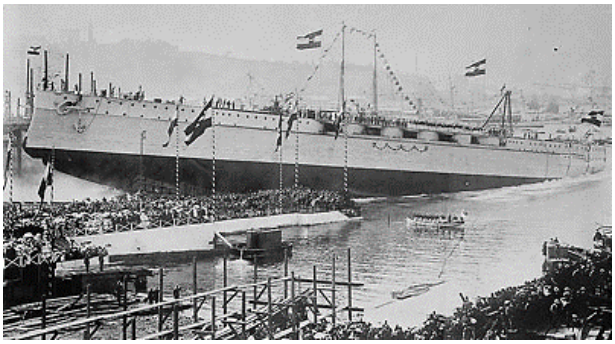
[3192] Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám: Hajóóriásunk a Viribus Unitis

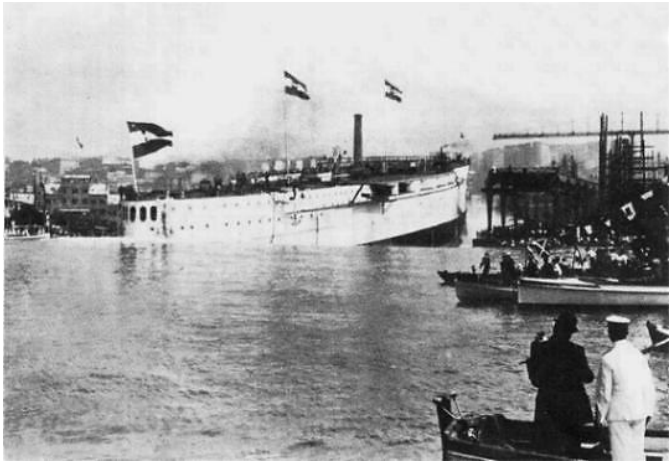


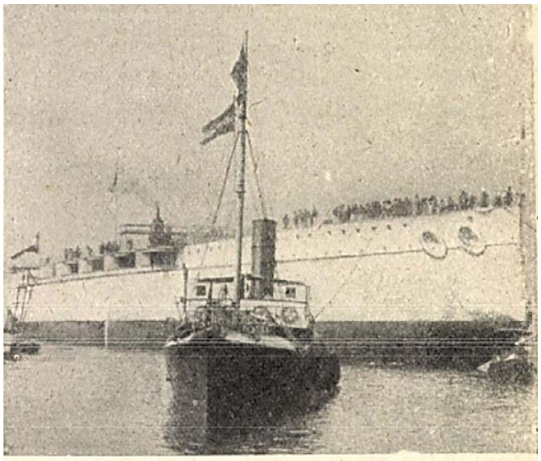
A »Viribus Unitis« orrán pezsgőpalaczk volt elhelyezve, a melyet azután széttörtek. Ez volt a hajó megkeresztelésének aktusa. Mária Annunciata főherczegasszony mint keresztanya a másik pillanatban jelt adott a hajó vízrebocsátására, megnyomva egy villamos gombocskát. A jelre leoldották a hajóról a köteleket. Ezután ropogás hallatszott s a hatalmas hajótest előbb lassan, majd egyre gyorsabban csúszott a víz felé a parton álló óriás néptömeg egetverő hurrá-kiáltása között, melybe belevegyült a Gotterhalte hangja és a kikötőben levő hajók ágyúinak hatalmas dörgése. Képünk ezt a gyönyörű jelenetet örökítette meg. Ferencz Ferdinánd trónörökösnek örömkönny szökött a szemébe ez ünnepies pillanatokban.



A VIRIBUS UNITIS a sólyán

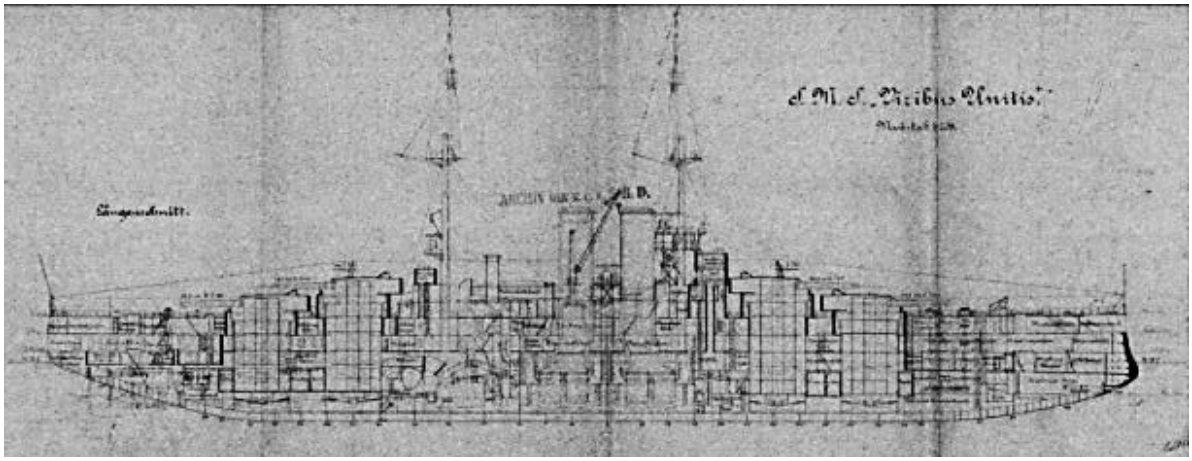






A »Viribus Unitis« a vizen. Még félig sincs készen, csak roppant váza van befejezve. Árboczait, kéményeit, ágyuit és csatatornyait csak ezután helyezik el rajta.

A hajó vízrebocsátása.



3193

A vízrebocsátáskor a súrlódás olyan vehemens volt, hogy a fasínek kigyúltak és a kirendelt tűzoltóság beavatkozására volt szükség.[3194]

1912 nyarán több magyar és osztrák lap arról cikkezett, hogy a hajó 240 t (240 000 kg) súlytöbblettel épült az eredetileg tervezetthez, így túl mély lesz a merülése a tervezetthez képest, miáltal a hajó használhatatlan lesz.[3195]

„A Tegetthoffok és a Viribus Unitis. Bécsből telefonozzák nekünk. A Zeit jelenti, hogy a Tegetthoff VI. és a Tegetthoff VII. csatahajók tornyain bizonyos súlykönnyítéseket fognak alkalmazni, mivel a Viribus Unitis tornyai igen masszívaknak bizonyultak. A Viribus Unitis próbaútjait a jövő hónap első harmadában teszi meg; az előpróba Triesztből Pólába teendő útjában fog állani. Az első Dreadnought rendes szolgálatba folyó évi szeptember 15-én lép.”[3196]

A hajó szolgálatba állítását 1912.09.15-re tervezték, de végül csak 3 hónap késéssel állt hadrendbe.[3197]

„Gróf Montecuccoli tengerészeti parancsnok válaszol az. egyes, a vita folyamán hozzá intézeti kérdésekre. A Viribus Unitis »próbautazása bebizonyították, hogy a hajó többet nyújtott, mint amire

[3193] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
[3194] Az Újság, 1911. június/2, 9. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám: A „Viribus Unitis“ vizrebocsájtása.
[3195] Szeged és Vidéke, 11. évfolyam, 1912-06-05 / 128. szám
[3196] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-07-04 / 157. szám
[3197] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám

szerződésileg kötelezve voltak. A túlterhelés okát a toronyépitkezések erősebb kivitele képezte. De határozottan vissza kell utasítani azt az állítást, hogy itt szerkezeti hibáról volna szó… ……. Ami a kaliber emelkedését illeti, szónok annak idején kijelentette, hogy a 30.5 centiméter kaliberű ágyuk elegendők, mivel az atmoszférikus viszonyok tulnyomólag lehetetlenné teszik, hogy 11 vagy 12 kilométernyi távolságra vagy még azon túl lehessen lőni. Mivel azonban az összes külföldi államok áttérnek magasabb kaliberre, a legközelebb építendő hajóinknál meg kell ezt cselekednünk…….”[3198]

1912.11.08-án már a Dardanellák előtt kellett volna cirkálnia, de még mindig nem voltak rá felszerelve a torpedók elleni védőhálók, avagy még „torpedólaneirozásokat” kell végrehajtania. [3199]

Hajótestek és gépek: A Viribus Unitis (IV.) csatahajó; a körül- belül 36,800.000 koronára helyesbített összes szükséglet harmadik részlete 6,480.000 K. [3200]
A fenti összeg, ha minden igaz, akkor a hajó lőszer, üzemanyag és élelmiszerkészletét volt hivatott fedezni.

Ország	Hajó neve	Deplacement	Fő-lövegek	Páncél vastagsága	A lövedékek súlya egy oldalsortűznél	Hajósebesség
Angol	Dreadnought	19.000	X. 30·5 c/m	30·5 c/m	3.080	21
Francia	Jean Bart	23.400	XII. „ „	27·0 „	4.400	22
Olasz	Dante Allighieri	19.250	XII. „ „	23·0 „	5.004	23
Japán	Kavachi	20.700	XII. „ „	30·5 „	3.080	20
Egyesült-Áll.	Florida	21.800	X. „ „	30·5 „	3.940	21
Német	Oldenburg	22.800	XII. „ „	27·0 „	3.600	20·5
Ausztria Magyar	Viribus Unitis	20.000	XII. „ „	28·0 „	5.400	22

Ebből a táblázatból látható, hogy a „Viribus Unitis“ a „Dante Allighieri“-vel majdnem egyenlő támadó erővel bir, de azért 30 mm.-rel vastagabb páncélzattal bir; hogy a „Jean Bart“ dacára annak, hogy 3400 tonnával nagyobb, könnyebben van páncélozva és a támadó erőre nézve csak $^{4}/_{5}$ résszel bir és hogy a többi felsorolt hajók, amelyek 9%-kal erősebb páncélzattal birnak, ezt a 28—34%-os tüzérségi támadó erő fogyatkozásával kiegyenlítik. [3201]

1912

Szolgálatba állt 1912.12.05-én. A hadrende állásától kezdve az I. világháború végéig a K.u.k Osztrák – Magyar Haditengerészet vezérhajója. [3202] A világon az első olyan csatahajó, amelynek egy lövegtornyába 3 lövegcsövet építettek be. A hajót I. Ferenc József császár és király nevezte el.

A hajót tervező Siegfried Popper.

[3198] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-09-26 / 227. szám
[3199] Friss Újság, 17. évfolyam, 1912-11-06 / 264. szám
[3200] Az Újság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám
[3201] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912, Éves tartalomjegyzék: Solymássy E. Oszkár: A haditengerészet fejlesztésének jelentősége magyar szempontból
[3202] Friss Újság, 17. évfolyam, 1912-11-06 / 264. szám

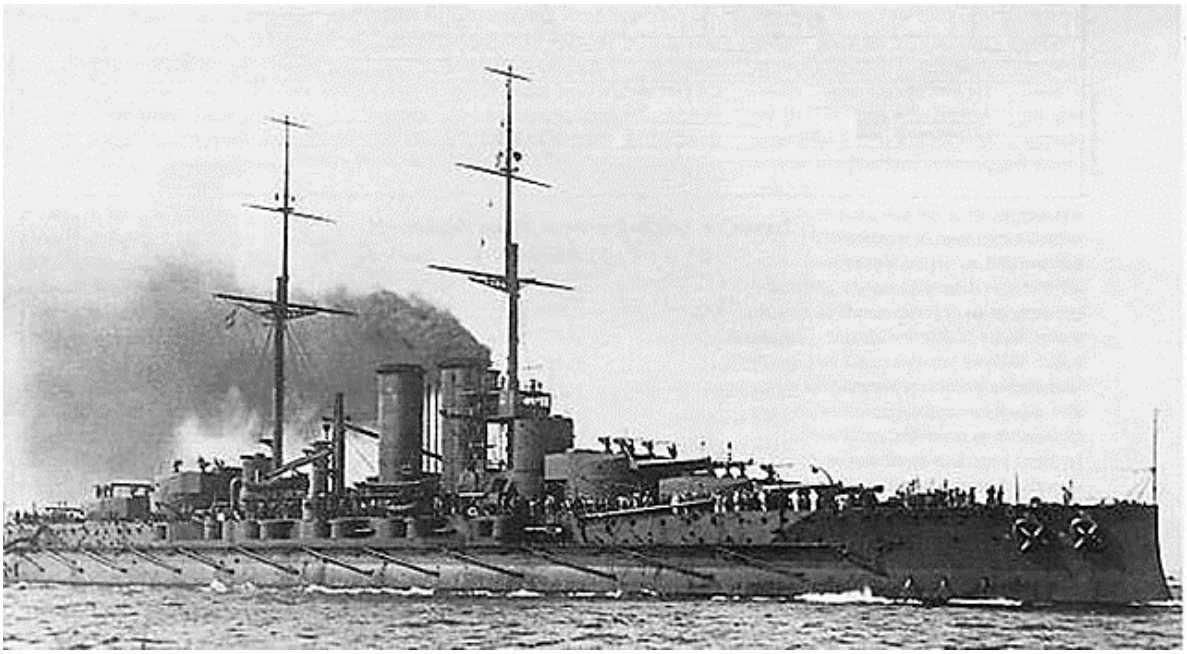
A hajó építésének költségét a Rotschild Bankház fedezte, noha ezt az országgyűlés nem szavazta meg. A pénzügyi fedezetet a bankháznál személyesen Ferenc Ferdinánd trónörökös járta ki. Hogy mit ajánlott cserébe a trónörökös, azt nem lehet tudni.

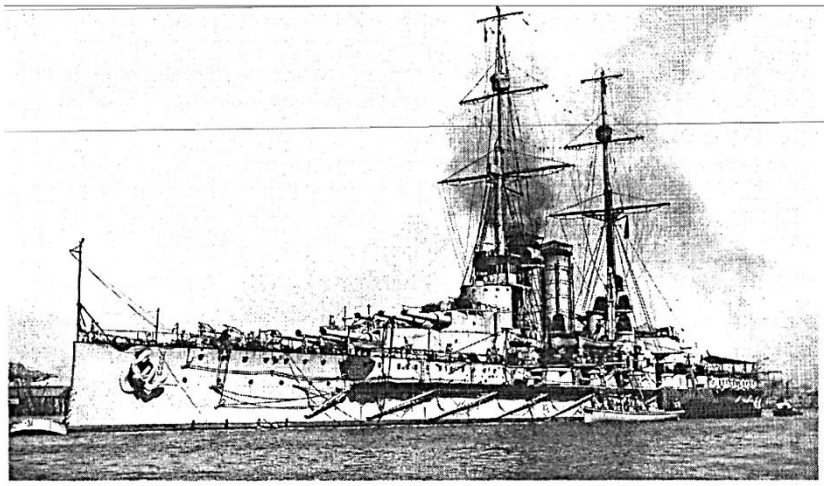
A trónörökösnek a hajón külön lakosztálya volt. Az 1912 tavaszán elvégzett átalakítás és a lakosztály berendezése 82 000 koronába került.[3203] Maga a hajó 60.5 - 69 millió koronába került. A teljes költsége végül 82 ezer korona lett.
A Viribus Unitis hadrendbe állásakor a világ legdrágábban megépített hadihajója volt.

A Viribus Unitis tömegeloszlását elrontották, minek következtében a hajó orrnehéz volt, és elől 100 mm-rel (10 cm) jobban merült a vízbe, mint hátul. Így, menetközben a tengervíz gyakran elárasztotta az orrfedélzetet.

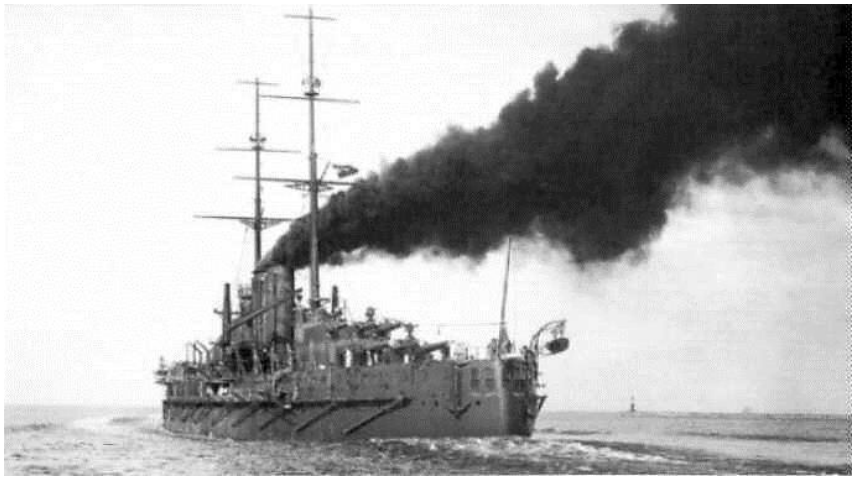
„A szigorú vízkiszorítási korlát és a részletes tervek kidolgozására jutó kevés idő komoly nehézségek elé állították a tervezőket. Megkezdődött az osztrák-magyar haditengerészetre olyannyira jellemző harc a tonnákért. Mivel a fegyverzet (12x30,5 cm, L45) és a páncélzat (a vízvonalon és a lövegtornyokon 280 mm) adott volt, illetve a gépteljesítményt (25 000 LE) is előírták, súlymegtakarítást csak a hajótest konstrukciójának a rovására lehetett elérni. Ennek a hajótest nem megfelelő szilárdsága mellett elsősorban a torpedóvédelem és a vízmentes válaszfalak estek áldozatául. Az utóbbiakat ugyanis a lehető legvékonyabbra méretezték, és a legszükségesebben túli többlet-megerősítéseket teljesen elhagyták. Emellett a válaszfalakba - Tirpitz tanácsai ellenére - több nyílást vágtak, tovább gyengítve azokat. Mindezt tetézte az időhiány: sok részletet kapkodva dolgoztak ki, s számos menet közbeni tervmódosítást kellett végrehajtani, mert építés közben derült ki, hogy az eredeti terv nem jó. A 20 000 tonnás csatahajók teste tulajdonképpen a RADETZKY-osztály testén alapult, fő vonalaiban annak megnövelt változata volt. A két osztály torpedóvédelme (e hajók Achilles-sarka) is gyakorlatilag megegyezett. A RADETZKY-osztályon a torpedófal (Popper kifejezésével gepanzerter Minenboden, páncélozott aknafenék) 1,6 méterre volt a hajó belső héjazatától, a TEGETTHOFF-osztályon 1,7 méterre. A legújabb német csatahajókon ez a távolság elérte a négy métert. Míg Németországban 1:1 arányú víz alatti robbantási kísérleteket végeztek, a Monarchiában, a spórolás jegyében, csak 1:10 arányú modellkísérleteket hajtottak végre, illetve 1906 novemberében egyet, a KAISER MAX hulkon. E kísérletek azonban nem jártak értékelhető eredményekkel. Popper a 20 000 tonnás csatahajók tervezésekor nem vette figyelembe a Koudelka által 1909 áprilisában hozott német adatokat. A haditengerészet e spórolásért, illetve a német adatok figyelmen kívül hagyásáért később, a SZENT ISTVÁN elvesztésével, drágán megfizetett.” [3204]

[3203] Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám
Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
[3204] Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám
Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.





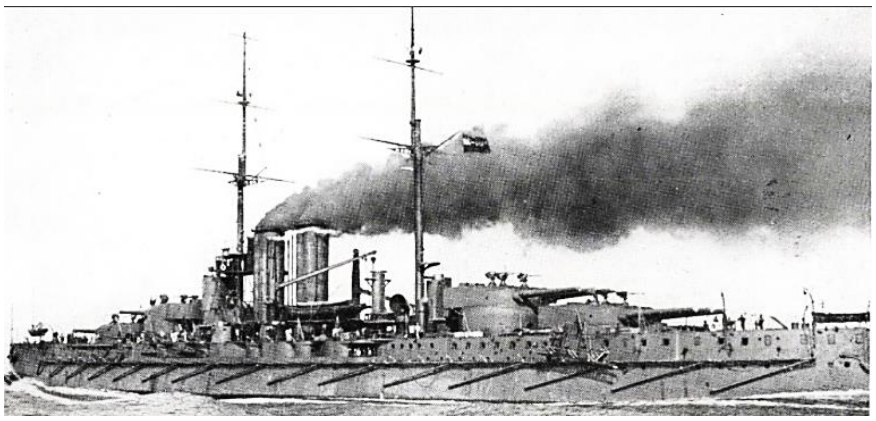
S. M. S. VIRIBUS UNITIS

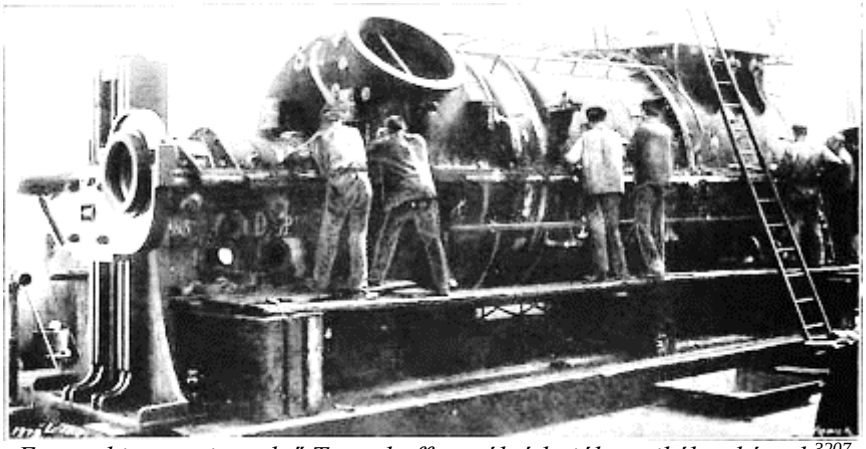


A csatahajó vas és acél alkatrészeit a resicai gyár készítette. A hajó kétszázharminc métermázsa súlyú orrát most szállítják, e célra külön épített te- bérkocsiban. A szállítás is különös gonddal történik és érkezéséről az útirány minden állomását értesítették. Az államvasutak igazgatósága úgy rendelkezett,

hogy a speciális vagont csak nappal közlekedő tehervonatokhoz szabad kapcsolni; a vagon éjjelenkint valamely állomáson vesztegel és a tehervonatiak amelyhez kapcsolják, csak a legszükségesebb tolatást szabad végezni, azt is nagy óvatossággal.[3205]

A „Viribus Unitis“ vízrebocsátásánál a díszlövések kétszáznegyvenezernyolcszázharminckét (240 832 korona) koronába kerültek. A katonai díszgyakorlat, a „Viribus Unitis“ keresztelőjénél csak az elhasznált lövegek árában százharminchatezer koronát emésztett föl (3400 éles lövés egyenkint 40 korona).[3206]





Egy turbina, ami az első Tegetthoff osztályú hajók egyikéhez készült[3207]

A haditengerészet létszámának emelése. A Zeit vasárnapi száma jelenti, hogy a haditengerészet legénységi állományát már ez év október elsején ezerötszáz emberrel fogják szaporítani. A csatahajók és cirkálók jelenlegi létszáma 14,000 ember, ez azonban nem elég s fokozatosan 24.000 emberre fogják kiegészíteni. A létszámemelés lehetővé teszi, hogy a Viribus Unitis csatahajót szolgálatba állítsák, anélkül, hogy egy másik hajót vonjanak ki a szolgálatból, amint az rendszerint történni szokott. A Radetzky osztályhoz tartozó hajókat és az első Dreadnought-t összesen huszonnégy nehéz 30.5 cm. és nyolc 8.24 cm. kaliberű ágyukkal szerelik fel. A legénységi állomány szaporításának költségeinek fedezésére az őszi delegációtól akarnak póthitelt kérni.[3208]

A hajó 1912.08.16-án érkezett Polába érkezett Triesztből. Ez volt a hajó első 30 órás próbaútja. A hajó felszerelése 1912.08.23-án fejeződött be Polában. Több forrás szerint, ekkor egy rövid próbaútra is kifutott. Ekkor a hajó manőverező képességét tesztelték.[3209]

[3205] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám
[3206] Zászlónk, 11. évfolyam, 1913-01-15 / 5. szám
[3207] https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship#/media/File:Tegetthoff_turbines.png
[3208] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-07-23 / 173. szám
[3209] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-26 / 228. szám
Pécsi Napló, 21. évfolyam, 1912-09-28 / 220. szám

„Hétfőn 1912.08.11-én reggel a Stabilimento Tecnico a hadi- tengerészet elkészült új dreadnoughtjával, a „Viribus Unitis“-szel tudvalévőén gyári próbautat rendezett. A hatalmas hadigőzös D a n e 1 u 11 i kapitány, a Stabilimento Tecnico felügyelőjének vezetése alatt nyolcórás utat tett. Ezalatt az idő alatt megfigyelték és kipróbálták az összes fő- és mellékgépezeteket, amelyek kifogástalan módon működtek. A kissé viharos tenger semmiféle befolyást nem gyakorolt a hajó menetére és a gőzös a legjobb nautikái tulajdonságokat mutatta. Habár csak magánútról volt szó, résztvett a próbaúton a hivatalos átvevő-bizottság minden egyes tagja is. Kedden délelőtt a „Viribus Unitis“ Pólába érkezett, ahol a szárazdokkban elvégezték a hajó külsejének kitisztítását és bemázolását. A jövő hét folyamán lesznek a hivatalos próbautak, amelyek után végleg átveszi a haditengerészet vezetősége az első dreadnoughtot. Szeptemberben már beosztják az új hajót a hajóraiba. Legénysége 1070 emberből fog állani. Tisztjei a következők lesznek: Parancsnok Wilenik sorhajókapitány, helyettese Wilfan korvettkapitány; tisztek: Spiess de Bracciaforte, Paradeiser, Marchetti, Leschanovsky, Schmidt, Rónay és Leon sorhajófőhadnagyok; Schneiditz, Müller, Blumenthal fregatthadnagyok; Baumann, Alberti, Pospischill zászlósok és Hertelendy, Szaszkiewicz, Trunkwalter, Mayr, gróf Huyn, Relman és Grosschmied tengerészhadapródok.”[3210]

1912.08.27-én 30 órás próbaúton volt.[3211]

A hajó 1912.09.01-én beállt az úszódokkba, hogy a hajó fenekét megtisztítsák és felkészítsék a próbautakra.[3212]

1912.09.04-én volt a hajó második 30 órás próbaútja. Ekkor a tenger nagyon viharos volt. A tiszteken kívül, ekkor 1020 tengerész volt a hajó fedélzetén.[3213]

„Az első magyar Dreadnought
A Viribus Unitis, Ausztria-Magyarország első Dreadnoughtja, harminc óráig tartó második hosszabb próbaútját sikeresen elvégezte és így szeptember 15-ikével hajórajkötelékbe lép. A második próbaút alkalmával, amely a háborgó tenger ellenére is fényes eredménnyel járt, az oldalcsónakoknál érdekes újítást hoztak be. A haditengerészetiinkben eddig alkalmazásra kerülő vitorlások vagy mentőcsónakok mellett egy segédmotorral ellátott vitorlás bárka is alkalmazásra kerül mint oldalcsónak, hogy a legénység fizikai erejét kímélje. Ennek a motorcsónaknak H/i tengeri mérföldnyi gyorsasága van óránként és mintegy százötven ember fér el rajta. A Viribus Unitis-on behajózható 1020 ember, a hadihajó törzsét nem számítva. A csatahajó vas és acél alkatrészeit a resicai gyár készítette. A hajó kétszázharminc métermázsa súlyú orrát most szállítják, e célra külön épített te- bérkocsiban. A szállítás is különös gonddal történik és érkezéséről az útirány minden állomását értesítették. Az államvasutak igazgatósága úgy rendelkezett, hogy a speciális vagont csak nappal közlekedő tehervonatokhoz szabad kapcsolni; a vagon éjjelenkint valamely állomáson vesztegel és a tehervonatiak amelyhez kapcsolják, csak a legszükségesebb tolatást szabad végezni, azt is nagy óvatossággal.”[3214]

1912.09.08-án a Viribus Unitis csatahajó negyedik próba- járatát jó eredménnyel végezte. A próbajáraton Montecuccoli tengerészeti parancsnok is részt vett.[3215]

A hajó sebessége a próbaúton 0.8 tengeri mérfölddel volt nagyobb az előre tervezettnél. A hajó viszont kicsit túlterhelt és 4 cm-re nagyobb a merülése a tervezettnél. „A mélyebbre való lemerülést az okozza, hogy a Skoda-gyár a hármas ágyútornyokat a biztonság növelése céljából erősebbre méretezte, mint ahogy a tervek előírták. Mielőtt a hajót szolgálatba állítják, a hajógyár költségén újra dokkba viszik, hogy az erőltetett próbautak és gyakorlatok után a hajócsavarokat és a hajótest víz alatti részét szigorúan megvizsgálják és néhány, nem elég szorosan tömítő szegecset kicseréljenek.

[3210] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-08-16 / 193. szám
[3211] Az Újság, 1912. augusztus/2, 10. évfolyam, 1912-08-28 / 204. szám
[3212] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912
Gazdasági Mérnök, 38. évfolyam, 1913-01-12 / 2. szám
[3213] Kincses Kalendáriom, 1914, 192. oldal
Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám
[3214] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám
[3215] Az Újság, 1912. szeptember/1, 10. évfolyam, 1912-09-10 / 214. szám

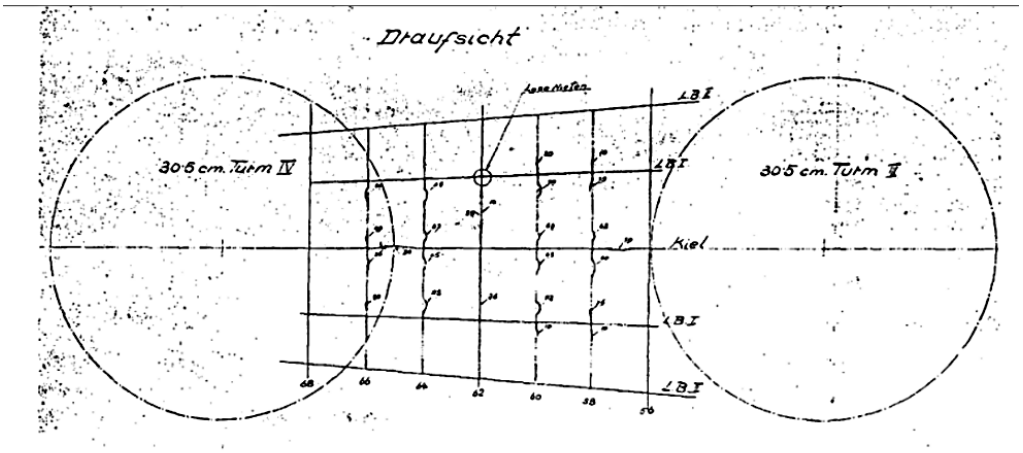
A Viribus Unitis próbahajózásai eredményéről oly mértékben adtak kijelentéseket, mint aminőben ez a nyilvánosságot érdekelhette. A Schumeier képviselő által említett 160 tonna többletsúly mathematikailag tényleg túlmegterheltetést jelent, de, olyan hajónál, mely teljes fölszerelésekor húszezer tonnát tartalmaz,' egy nyugodtan elhanyagolható számot jelent, De határozottan vissza kell utasítani azt az állítást, hogy itt szerkezeti hibáról volna szó."[3216]

A VIRIBUS UNFITS építése nemzetközi összehasonlításban is gyorsan haladt, ám a kezdeti problémák, illetve a menet közbeni módosítások miatt az eredeti határidőt így sem lehetett betartani. A hajó 2 órás, erőltetett próbajáratát 1912. szeptember 18-án tartották, melyen 27 383 lóerős teljesítményt és átlagosan 20,49 (rövid időre maximálisan 20,76) csomós sebességet ért el. (Első kifutását 1912.09.15-re tervezték, de utóbb ezt elhalasztották.) Az előzetes elméleti számítások alapján ugyan 21 csomót vártak a hajótól, de még így is bőven túlszárnyalta a szerződésben előírt 20 csomós sebességet. 1912.09.23-án ismét próbaúton volt. Mielőtt a hadügyi tengerészeti hivatal véglegesen átvenné a hajót, néhány napra újra partra szállítják, hogy propellereit és víz alatti részeit még egyszer pontosan meg lehessen vizsgálni. Közvetlen ezen vizsgálat után a hajót szolgálatba állítják. Még ekkor is úgy volt, hogy a hajó 1912.09.26-án délután 2 órakkor hadrendbe áll. De ez nem történt meg a próbautakon tapasztalt hiányosságok miatt.

A haditengerészet **1912. október 6-án**, délután két órakor állította szolgálatba első dreadnoughtját, **Anton Willenik sorhajókapitány parancsnoksága** alatt. A hajó hivatalos átvétele azonban csak december 5-én történt meg. A VIRIBUS UNFITS lett a világon az első, hármas lövegtornyokkal szolgálatba állított csatahajó. A VIRIBUS UNITIS számos apró részletben különbözött nem csak a Danubiusban épült hajótól, de Triesztben épült testvéreitől is. Ennek a legfőbb oka abban keresendő, hogy számos, a munkák megkezdése utáni tervmódosítást ezen az egységen már nem tudtak végrehajtani, mivel építésének már előrehaladottabb fázisában volt.
A VIRIBUS UNITIS próbajáratai során több hibára is fény derült. Bekövetkezett az, amitől tartani lehetett: az egymás felett elhelyezett lövegtornyok miatt túl magasra került a hajó súlypontja. Mindezt tetézte, hogy a lövegtornyok a Škoda által garantált 629 tonna helyett alul 688 tonna, felül 692 tonna tömegűek lettek. Húsz csomós sebességgel haladva, maximálisan (35 fokkal) kitérített kormánylapáttal fordulva, a hajó 8° 20'-re megdőlt. A Tegetthoff 11° 20'-re, a Prinz Eugen 10° 45'-re, míg a Szent István 19° 45'-fokban dőlt meg hasonló körülmények között. A Szent Istvánon a dőlés miatt a 15 cm-es ágyúk kazamatájába ekkor a víz is befolyt. Ezért az első három hajónál 20°-ra, míg a Szent Istvánnál 15°-ra korlátozták a kormánylapát maximális kitérését. Az osztály valamennyi tagjának közös problémája volt még, hogy a hajóorr kiképzéséből, és a megemelt orrfedélzet hiányából adódóan, 18-20 csomós sebességgel haladva, a felcsapódó víz folyamatosan elárasztotta a fedélzet első részét.
A másik probléma a kazánokkal, illetve a turbinákkal volt. Az STT hajógép-tervezői ugyanis túlságosan optimistán számolták a turbinák gőzfogyasztását. Ennek következtében a 12 Yarrow-kazán kapacitása nem bizonyult elegendőnek. A turbinák gőzfogyasztása a számított 7 kg/LE helyett a valóságban 8 kg/LE volt. Ennek az lett a következménye, hogy a hogy a hajók az eredetileg előírt nyolc helyett csak két órán keresztül tudták tartani a maximális sebességet, utána esni kezdett a nyomás a kazánokban. A haditengerészet úgy segített a problémán, hogy e hajók számára csak kétórás próbautat írt elő."
„ A hajótest gyenge konstrukciója okozta problémák már az osztály első hajójánál rögtön jelentkeztek. A szerződés előírásai szerint a próbajáratokat követően a haditengerészet úszódokkjában megvizsgálták a hajótestet, s azt tapasztalták, hogy az 50. és a 70. borda, azaz a két hátsó lövegtorony között a kettős fenék szerkezete deformálódott. Az 1912. október 2-án felvett jegyzőkönyv szerint a deformációk valószínűleg a dokkolás következtében keletkeztek. Emellett vita volt a gyár és a haditengerészet között a súlytúllépésről is. A haditengerészet számításai szerint a VIRIBUS UNITIS 66 tonnával lépte túl az előírt próbajárati vízkiszorítást, amely így 20 343 tonna lett. Az STT ez ellen tiltakozott, és csak 12 tonnát ismert el." „ A hajók átvételi próbái a következőkből álltak: álló gépróba, 6 órás előpróba, 8 órás próba emelkedő majd csökkenő teljesítménnyel, 30 órás próba 5000 LE teljesítménnyel, 30 órás próba 17 000 LE teljesítménnyel, 4 órás próba 8 mérföldes tesztszakaszon 20 000 LE teljesítménnyel, 2 órás próba maximális teljesítménnyel 8 mérföldes tesztszakaszon, 8 órás manőverpróba, 4 órás próba

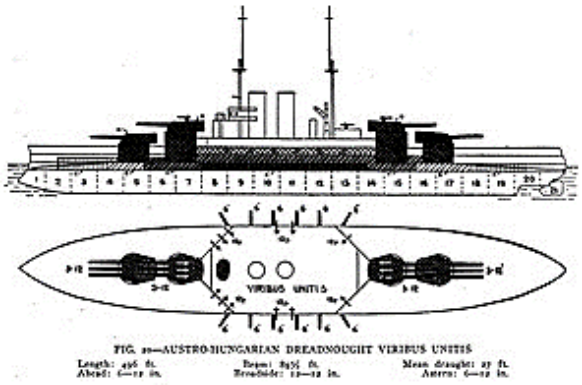
[3216] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-26 / 228. szám

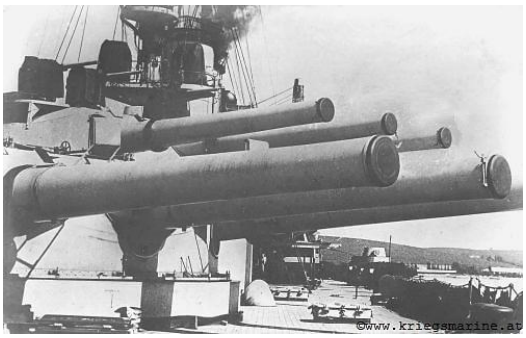
a kiegészítő olajtüzelés tesztelésére. A próbákat 900 tonna tüzelőanyaggal és fél készletekkel végezték. Egyes próbákat már a szolgálatba állítás után végeztek.”[3217]



A VIRIBUS UNITIS kettősfenék-szerkezetében tapasztalt torzulások a dokkolás után

„A 30,5 cm-es lövegek lőpróbái során a hajó tizennégy helyen sérült meg (pl. parancsnoki torony, kémények, csónakok, előfedélzet), de ez természetes jelenség volt minden csatahajón.”
„A vízmentes válaszfalak fogyatékosságai ismertek voltak, ám azokat, súlytakarékossági okokból, csak részben javították ki. Mindezt tetézte a hajók elégtelen torpedóvédelme. A kettő együtt halálos veszedelmet jelentett: az osztály két tagja, a SZENT ISTVÁN és a VIRIBUS UNITIS víz alatti robbanás következtében süllyedt el.”[3218]





Viribus Unitis vonalrajza és a hajó lövegei 1911-ben

A próbaút után Chmelarz ellentengernagy zászlóshajója.

1912.10.08-án szentelték fel az Osztrák Flottaegyesület által adományozott díszzászlólát a hajónak.[3219]

1912.10.16-18 között volt a hajó lövegeinek első lőgyakorlata.
„A Viribus Unitis ágyul. Becsből jelentik, hogy a Viribus Unitis hadihajó ütegeivel az. első lőpróbák, melyek a tüzérségi fölszerelés és a hármas tornyok új rendszerének kipróbálása végett rendeztetnek, az utóbbi három napban mentek végbe. A többi között hajósortüzek történtek haditöltéssel mind a tizenkét

[3217] Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám
Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-26 / 228. szám
Az Újság, 1912. július/1, 10. évfolyam, 1912-07-04 / 157. szám
[3218] Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám
Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
[3219] Az Újság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-09 / 239. szám
Az Újság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-11 / 241. szám

30.5 kaliberes ágyúból. A hajó és a tüzérségi fölszerelés semmiféleképp nem rongálódott meg. Minden a legkielégítőbb módon megfelel. Új dreadnought-típusunk tehát teljesen sikerült konstrukcióval bír."[3220]

1912.11.05-én torpedóvédelmi „háló" – torpedólánc – gyakorlatot végzett.[3221]

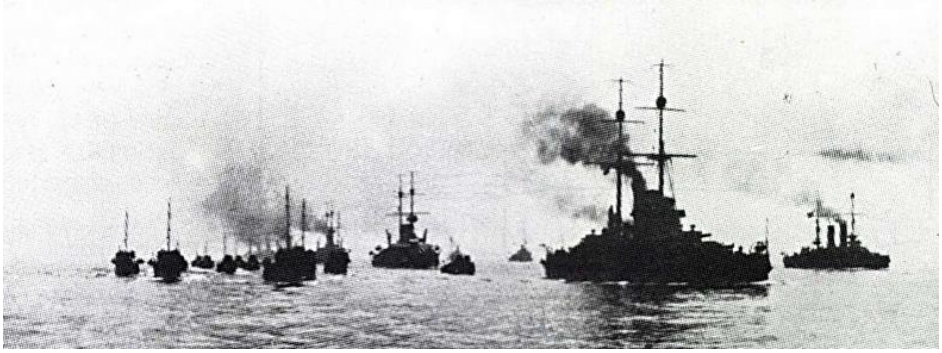
1913

A fiumei kizárás. Fiuméből jelentik a „Magyar Kurir"-nak: Beavatott helyről szerzett értesülés szerint a Whitead-torpedógyár munkás kizárása ügyében a béketárgyalások körüli huzavonát a gyár maga mesterségesen rendezte, mert vis majorképpen hivatkozni akar a munkabeszüntetésre. A gyár ugyanis a haditengerészet több megrendelésével elkésett. Ezenkívül a „Viribus Unitis" nevű új Dreadnoughthoz szállított 53 centiméteres torpedókat a haditengerészet el nem fogadta, mert meg nem felelőknek találta.[3222]

1913.02.16-án a hajó fedélzetén mondta el búcsúbeszédét Rudolf von **Montecuccoli tengernagy**, aki 1904-1913 között a monarchia flottájának főparancsnoka volt. 1913-ban, a 70. születésnapja előtt kérte nyugdíjaztatását. Búcsúbeszédében elmondta, hogy a flottának hamarosan bizonyítania kell majd háborús körülmények között is. „— Egész flottánk szolgálatban van és rövidesen feladata lehet az ellenség előtt megmutatni, hogy a béke hosszú éveit nem töltötte haszontalanul. Nagy feladatok vártak reá és fognak még rá hárulni….." Ez azért érdekes, mert ekkor még több mint egy évvel járunk a szarajevói merénylet előtt.[3223]

1913.06.13-14-én a Viribus Unitis az Albánia elleni európai blokádflotta tagja. A vállság végére érkezett meg, bár a Monarchia hajói 1913 augusztusáig a térségben járőröztek meg.

1913.07.07-én Skutariból jelentik: A Viribus Unitis osztrák-magyar hadihajó egyik naszádja, mely a postát vitte 'Skutariba, amikor a Bojana torkolatától visszatért, heves viharba jutott és felborult. Csanády István fő fűtő s egy a hajón levő postaaltiszt a vízbe fúltak. Holttesteiket eddig nem találták meg. A naszádon levő posta egy része elveszett. A segítségül küldött naszád szintén felborult, de végül mindkét naszádot sikerült megmenteni, anélkül, hogy még más valaki balesetet szenvedett volna.[3224]



A kifutó osztrák–magyar flotta az 1913-as nyári gyakorlaton. Elöl a VIRIBUS UNITIS csatahajó mint zászlóshajó[3225]

1913.09.05/06-án a Viribus Unitis, a Tegetthoff , Zrínyi és a Radetzky, Abbáziába érkezett, Njegovan (Maximilian Njegovan) ellentengernagy parancsnoksága alatt.[3226]

[3220] Az Újság, 1912. október/2, 10. évfolyam, 1912-10-19 / 248. szám
[3221] Pécsi Napló, 21. évfolyam, 1912-11-06 / 252. szám
[3222] Népszava, 41. évfolyam, 1913-02-16 / 41. szám
[3223] Szeged és Vidéke, 12. évfolyam, 1913-02-20 / 42. szám
Az Újság, 11. évfolyam, 1913-02-20 / 44. szám
[3224] Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-07-12 / 164. szám
Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-07-11 / 163. szám
[3225] Haditechnika 29. évfolyam 1995 / 2. szám / 80 ÉVE TÖRTÉNT
[3226] Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-05 / 211. szám

(„Hadihajók Abbáziában. Fiúméból jelentik : Az osztrák-magyar hajóraj egy eszkadronja ma reggel Abbáziába érkezett. A Viribus Unitis 1200, a Tegetthoff 1200, a Zrínyi 850, a Radetzky 900 emberrel érkezett, azonkívül ott vannak a 33. és 34. számú torpedók. Az eszkadront Ryegovan ellentengernagy vezeti.”)[3227]

1913.09.21-én Abbáziában volt a Tegetthoff, a Zrínyi és a Radetzky társaságában.[3228]

1914

1914.01.17-én bocsátották vízre a Szent István csatahajót. Az eseményre a Viribus Unitis mint a flotta zászlóshajója és Tegetthoff csatahajó Fiumába hajózott. (K.M. 2000) Itt volt még a Saint George és a Radetzky hadihajó is. Az Erzherzog típusú hadihajók 18-án érkeztek meg. [3229]

1914.01.17-én, Haus Antal tengernagy, főparancsnok a Viribus Unitis és Tegetthoff fedélzetén a vendégeknek díszebédet adott.[3230]

A Viribus Unitis 1914-ben[3231]

1914.01.17-én, a hullámtörőn kívül horgonyoznak a Viribus Unitis, Tegetthoff, Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Friedrich, Zrínyi és Radetzky csatahajók és a Sant Georg páncélos-cirkáló. A kikötőben az oly jól ismert Adamich-móló mellett a Lacroma tengernagyi yacht helyezkedett el.[3232]

1914.03.26-án befutott Trieszt kikötőjébe. Ekkor **Löffler ellentengernagy** zászlóshajója. Ekkor itt van a Viribus Unitis és Tegetthoff csatahajók és a Szent György cirkáló Willenik Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt a Ferenc Ferdinánd, Zrínyi és Radetzky csatahajók. A torpedóflotilla a Spaun cirkálóval és a Tátra, Balaton, Csepel, Huszár és Turul torpedónaszádok. Ezenkívül két tengeri torpedónaszád- raj és aknakutató hajók egy csoportja.[3233]

1914.03.28-án a hajót felkereste I. Vilmos német császár és Ferenc Ferdinánd trónörökös. Őket Löfler tengernagy fogadta.[3234]

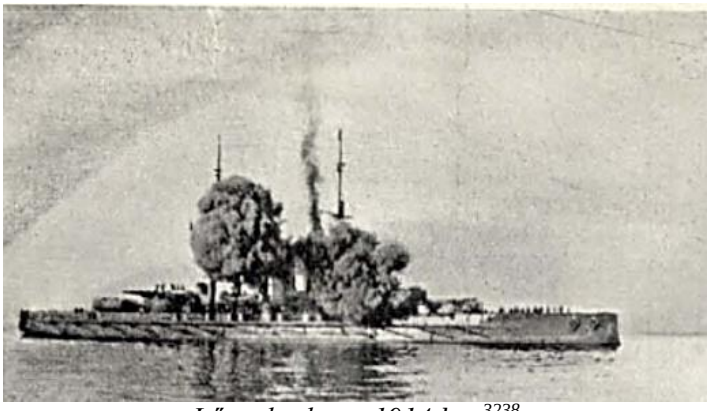
Ekkor, Ferenc Ferdinánd egyik motorcsónakja a hajó fedélzetén kigyulladt és leégett.[3235]

1914.03.29 -én hadgyakorlaton vett részt a Radetzky és más hadihajók társaságában. Ekkor a fedélzetén volt Ferenc Ferdinánd trónörökös.[3236]

A Vilmos császár látogatása alkalmából Miramareban időző hajóraj ma délelőtt eltávozott. A hajóraj egyik része 8 órakor, másik része pedig a «Viribus Unitis»-sal és ennek fedélzetén Ferenc Ferdinánd főherceggel 9 órakor szedte fel a horgonyt. A hadihajókat követte a Lacroma yacht, melyen Ferenc

[3227](Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-06 / 212. szám
[3228] Délmagyarország, 2. évfolyam, 1913-09-21 / 220. szám
[3229] Világ, 5. évfolyam, 1914-01-14 / 12. szám
[3230] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3231] (https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship
[3232] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3233] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-27 / 74. szám
[3234] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-28 / 75. szám
[3235] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám
[3236] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám
Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám

Ferdinánd főherceg családja volt. A két hajóraj Pola felé haladt és az istriai part mentén gyakorlatozni fog. A hajó valószínűleg még ma Pólába érkezik.[3237]



Lőgyakorlaton 1914-ben[3238]

1914.03.30-án Polában, Ferenc Ferdinánd délelőtt részt vett a hajón tartott misén.[3239]

A Földközi-tengeri cirkálás:
1914.03.31-1914.06.07 között a Viribus Unitis, a Tegetthoff csatahajó és a Zrínyi pre-dreadnought és a Monarch régi partvédő sorhajó a Földközi-tengeren cirkált. A hajók felkeresték Szicíliát és a Levante-i vizeket. Így jártak Smyrna, Antalya, Messina, Bejirút, Alexandria kikötőkben. Alexandriában a Monarch fedélzetén himlő és gerincvelő gyulladás ütötte fel a fejét, így a hajó karanténba került.

1914. ápr. 1. (Ered. távirat.) Távirati értesítés szerint a közös tengerészet első hadosztálya, nevezetesen a Viribus Unitis zászlóshajó, a Tegetthoff és Zrínyi hadihajók március 31-én két hónapra tervezett cirkáló utat tesznek a Földközi tenger keleti részén. A következő kikötő Szmirna lesz.[3240]

1914.04.04-én a Viribus Unitis zászlóshajó, a Tegetthoff és Zrínyi hadihajók Szmirnába (Izmír) érkeztek. Izmír Törökországban van.[3241]

1914.04.21-én a Viribus Unitis és a Tegetthoff a Kis-Ázsiai (törökországi) Mersina kikötőjébe érkezett. Itt két napot kívánnak tartózkodni.[3242]

1914.04.24-én Alexandriába érkezett a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi.[3243]
Feltehetőleg a két Alexandriai tartózkodás közötti időben jártak a hajók Bejirútban.

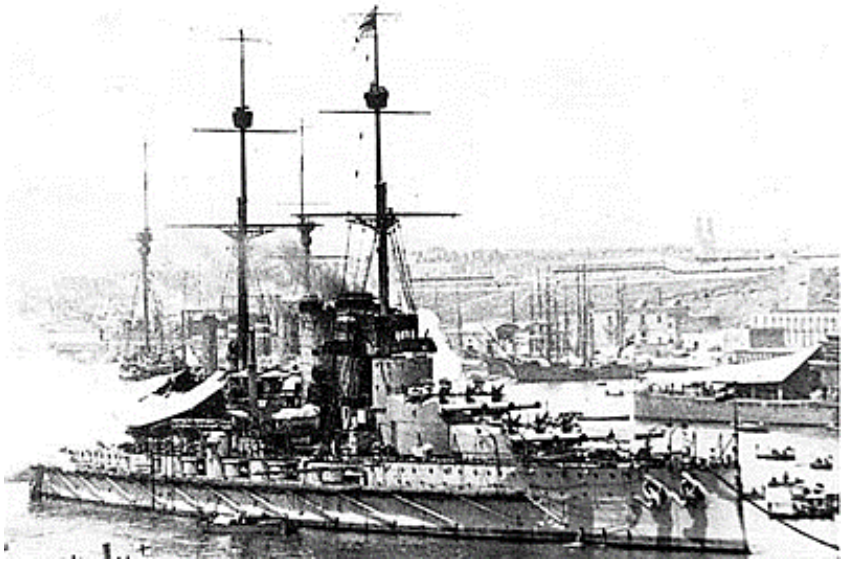
Egy 1914.05.07-i hír szerin „Tegetthoff, Viribus Unitis és Zrínyi hadihajók ma Alexandriába érkeztek, ahol 12 napig maradnak.”[3244]

1914.05.10-én az egyiptomi partok előtt a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi, továbbá két páncélos cirkáló – az egyik a Monarch parti páncélos-, valamint az őket kísérő torpedóhajók hadgyakorlatot végeztek, majd behajóztak Alexandria kikötőjébe –a kikötőbe már május 7-én megérkeztek a monarchia hadihajói-, ahol 12 napot szándékoztak az előzetes tervek alapján eltölteni.[3245]

[3237] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-03-29 / 78. szám
[3238] Vasárnapi Újság – 1914. Tárczaczikkek; napi érdekű közlemények: Háborús hullámok 663. oldal
Jó Pajtás, 6. évfolyam, 1914-11-01 / 44. szám
[3239] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-31 / 77. szám
[3240] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-04-02 / 75. szám
[3241] Az Újság, 12. évfolyam, 1914-04-07 / 83. szám
[3242] Világ, 5. évfolyam, 1914-04-22 / 95. szám
[3243] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-04-25 / 98. szám
[3244] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-07 / 107. szám
[3245] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-10 / 110. szám
Az Újság, 12. évfolyam, 1914-05-07 / 107. szám

1914.05.21-én a Viribus Unitist, a Tegetthoff-ot és Zrínyit Durazzó elé várták, de a hajók 1914.05.22-én még csak a máltai La Valletta kikötőben tartózkodtak. Ekkor az angol hajóraj korábbi baráti látogatását viszonozták a monarchia hajói.[3246]

(„Máltából jelentik: A Tegetthoff, Viribus Unitis és Zrínyi osztrák-magyar hadihajók ma (1914.05.23-án) pompás időben ide érkeztek. A hajók befutását nagy embertömeg nézte végig. Az egész város lakossága a kikötőben gyülekezett és üdvözölte az osztrák-magyar hadihajókat, melyeket a britt hadihajók üdvlövésekkel fogadtak. Az angol és az osztrák-magyar hadihajók legénysége hurráh - kiáltásokban törtek ki. A zenekarok a himnuszokat játszották. Löfler ellentengernagy azután a máltai kormányzónál és a britt tengernagyoknál látogatásokat tett, a melyeket ezek viszonoztak.”)[3247]
1914.05.23-án a Viribus Unitis és társhajóitól ekkor már külön hajózó Monarch-ot, már Kattaróba várták.[3248] A Viribus Unitis, Tegetthoff és a Zrínyi eredetileg Máltán 6 napot kívánt eltölteni.[3249]



Máltán 1914-ben

„Máltából jelentik még: Az Union Clubban tegnap adott ebéden igen szíves kedv uralkodott. Számos pohárköszöntőt mondottak, a melyekben az Anglia és a monarchia közötti jóviszonyt éltették. Nagy lelkesedést váltott ki a Ferenc József királyra mondott pohárköszöntő. Sir Leslie-Rundle kormányzó és neje ma meglátogatta Löffler ellentengernagyot a Tegetthoff hajón. Délután a Viribus Unitisen fogadás volt, a melyen megjelent a kormányzó és neje, Sir Berkeley-Milne tengernagy, az angol főtisztek és a polgári hatóságok fejei hölgyeikkel. Este az Union-klubban fogadó est. utána táncmulatság volt. Az osztrák és magyar hajóraj holnap Pólába indul.”[3250]

1914.06.04-én a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi Durazzo kikötőjében volt, Löffler ellentengernagy vezetése alatt. A kikötőbe 1914.06.01-én hajóztak be, és ottartózkodásukat 4 napra tervezték. Ekkor Ferenc Ferdinánd és felesége felkereste a hajókat.[3251]
Ez után a hajó tovább ment Pola-ba, és így véget ért a Földközi-tengeri cirkálás.

1914.06.22-én 7.30-kor futott ki a polai (Pula) kikötőből. 1914.06.23-án reggel 4 órakkor futott be Triesztbe. Itt 9.30-kor Ferenc Ferdinánd és kísérete felszállt a hajóra. A hajó 11 órakkor futott ki a

[3246] Miskolczi Napló, 14. évfolyam, 1914-05-21 / 115. szám
Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-05-23 / 116. szám
[3247] Az Újság, 12. évfolyam, 1914-05-23 / 120. szám
[3248] Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám
[3249] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-16 / 115. szám
[3250] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-28 / 124. szám
[3251] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-06-05 / 126. szám
Magyarország, 21. évfolyam, 1914-06-03 / 130. szám
Az Újság, 12. évfolyam, 1914-06-03 / 128. szám

tengerre és 1914.06.24-én, 4.30-kor érkezett a Narento (Neretva) folyó torkolatához. Itt a hajó horgonyt vetett.
Itt a trónörökös átszállt egy másik hajóra. A Viribus Unitis a dalmáciai Metkovic kikötő előtt vetett horgonyt.[3252]
Az út során június 22/23 éjszakáján a hajó éjszakai lőgyakorlatot tartott.[3253]

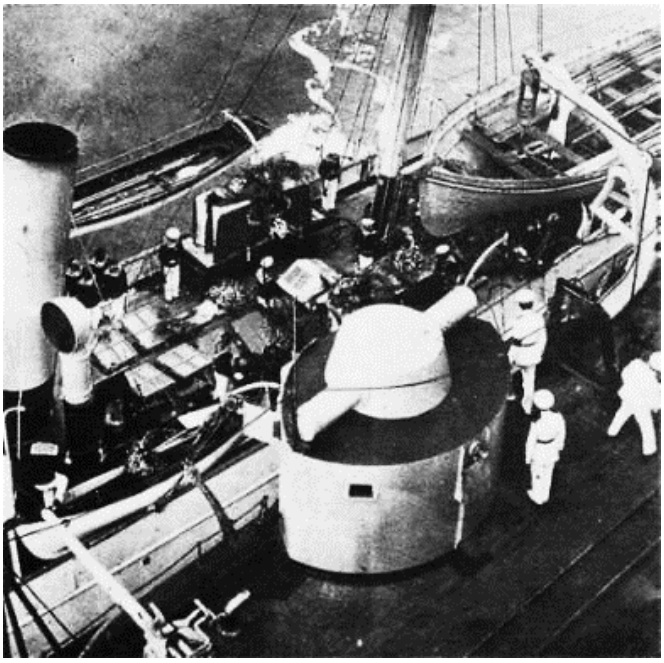
Szarajevói merénylet után:
1914.06.28-án a hajó lobogóját félárbocra engedték.
„Délután 2 órakor hajóparancsnokunk az egész legénység előtt felolvasta, hogy Őfelségét és nejét 'á 12 órakor délelőtt orvgyilkos kezek Sarajevoban meggyilkolták Letérdepeltünk a hajó fedélzetén és a pap imát mondott. Izgalmasan telt el ez a nap délutánja. 29-én értesítést kapott hajónk hogy a nemes halottak a hajón lesznek Triesztbe szállítva. Nagy sürgésforgás volt egész nap a hajón, s gyönyörűen elkészítettük a Felséges pár részére a ravatalt a hajó fedélzetén, amely munkánál magam is többi társaimmal együtt szorgalmasan dolgoztunk. 30-án reggel a láthatáron megjelent a Dalmat-yacht, mely a nemes halottakat hozta Metkovicból. De. 8.30-kor hajónk mellé érkezeit a koszorúkkal felhal dreadnought (a csatahajók generációinak egy fejlettebb fokát jelentő, 1906-tól épített hajók csoportja), Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi csatahajók és ezeket követő torpedó naszádok Lassan a partok mellett haladva du. 5.45-kor elhaladtunk Makarska helység előtt. Itt a magas sziklás parton barátok álltak és imádkoztak, a dalárda gyászdalokat énekelt. 30-án du. 7.30-kor elhaladtunk Melissa (ma Horvátország) előtt. Már messziről két civil gőzöst pillantottunk meg, melyek a gyászmenet felé tartottak. Egyik hajó a Viribus jobb, a másik pedig a bal oldalán útját jó darab ideig folytatta velünk. A hajó zsúfolva volt papokkal, akik imádkoztak, valamint civilekkel. A hajón levő zenekar gyászdalokat játszott, később elmaradtak tőlünk Maga a kis kikötőváros gyászlobogókban úszott, az egész lakosság a tengerpart mentén hajadon fővel nézte végig a gyászmenet el Polából (ma Pula - Horvátország). Megérkeztünk 23-án reggel 4 órakor Triest kikötője elé. 23-án de. 9.30-kor Őfelsége Ferencz Ferdinánd és kísérete felszállt a hajóra. 23-án de. 11 órakor kiszaladtunk, innen dél felé haladva. 24-én reggel 4.30 órakor megérkeztünk a Narento (ma Neretva - Horvátország) folyó torkolata elé, ahol lehorgonyoztunk (...) 28-án délelőtti órákban a hajó lobogóját félárbocra eresztették, hogy miért, semmit nem tudtunk. Délután 2 órakor hajóparancsnokunk az egész legénység előtt felolvasta, hogy Őfelségét és nejét 'á 12 órakor délelőtt orvgyilkos kezek Sarajevoban meggyilkolták Letérdepeltünk a hajó fedélzetén és a pap imát mondott. Izgalmasan telt el ez a nap délutánja. 29-én értesítést kapott hajónk hogy a nemes halottak a hajón lesznek Triesztbe szállítva. Nagy sürgésforgás volt egész nap a hajón, s gyönyörűen elkészítettük a Felséges pár részére a ravatalt a hajó fedélzetén, amely munkánál magam is többi társaimmal együtt szorgalmasan dolgoztunk. 30-án reggel a láthatáron megjelent a Dalmat-yacht, mely a nemes halottakat hozta Metkovicból. De. 8.30-kor hajónk mellé érkezett a koszorúkkal felhalmozott hajó s a halottakat beemelték a Viribusra. Hajónk e nap reggelén értesítést kapott, hogy be kell várja a hajóraj megérkezését Pólóból. E nap reggelén megérkezett 3 naszád megrakva pálmákkal és más virágokkal. Ezek mind a hajónk fedélzetén elhelyezett Felséges pár ravatalának díszítéséül szolgáltak s mindjárt lázas (Székely Géza a Viribus fedélzetén álló sor, jobbról a második) munkával neki is fogtunk az ékítéshez. 30-vonulását. Itt már szürkülödni kezdett. 30-án d. u. 2.30-ko rmegérkezett a hajóraj a Narento folyó torkolata elé. 30-án du. 4 órakor megindult a hosszú csatahajósorból álló gyászmenet Pola felé. Legelöl a Spaun cirkáló, ettől jobbra és balra, kissé mögötte háromszög alakot formálva 2 magas tengeri naszád, a Streiter és az Uskoke. Ezektől kissé hátrább azonban az első cirkálóval egy vonalban a Viribus, Őfelsége szeretett hajója a drága halottakkal. Utána következtek hosszú sort leírva: Lacroma yacht - Ő Excellenciája Admirálisunk hajója, Tegetthoff du. 8.15-kor elhaladtunk Spalato (Split) előtt. Az egész kikötő / város ki volt világítva, a parton dalárdák gyászdalokat énekeltek a zenekar gyászdalokat játszott. A város minden egyes templomában zúgtak a harangok Július 1-én de. 10.3 0-kor a gyászmenethez csatlakozott Polától délre a Lussin nevű yacht, mely megelőzően leadott 21 lövést. Közvetlen a Lacroma yacht után beállt a gyászmenetbe s utunkat így folytattuk Pola felé. A partok mentén haladva az erődök szüntelen tüzelése közepette megérkeztünk 1-én déli 12 órakor Pola elébe, hol megjelenésünk alkalmával a kikötőben levő hajók és erődök leadják a tisztelgést, a 21 lövést. Itt lassított sebességgel

[3252] A világháború képes krónikája, 1. kötet, 1914-10-11 / 1. szám
Háromszék, 26. évfolyam, 2014-11-01 / 7337. szám
[3253] Székely Nép, 42. évfolyam, 1924-02-28 / 16. szám

haladtunk a Fasonai (Fazana - Horvátország) öbölben Trieszt felé, az öbölben állomásozó Götzen nevű hadihajó szintén leadja a tisztelgést. Fasana helységben gyászlobogók az épületeken és a lakosság a parton állott. Brioni sziget mellett elhaladva a hasonnevű kies fürdőhely szintén fel volt lobogózva s a templomok harangjai sírva-búgva zengték szomorú dalaikat. 1-én du. a Lussin yacht kiáll a gyászmenetből és leadva a tisztelgést, útját vissza felé folytatja Pola felé. Itt az utolsó parti erőd is leadja a tisztelgést, s mi utunkat tovább, szűnni nem akaró harangzúgás közepette haladtunk és 1-én du. 6.25-kor Triest kikötője bejáratánál hajónk horgonyt vetett. Felséges halottaink még 1-én éjjel a hajónkon maradtak Hajónk körül csoportosult ezer meg ezer csolnak és egyéb jármű, a tengerpartot sűrű néptömeg lepte el, zúgtak a harangok s magát az egész várost mély gyász lepte el. 2-án már a reggeli órákban megelevenedett a tengeren az élet. Motoros csolnakok s egyéb járművek sűrűn hasították a tenger vizét a hajónk és a part között. Már a kora reggeli órákban előkelőségek tettek látogatást a hajón. 2-án de. 9 órakor érkezett a hajónk mellé a tetemeket a partra szállító felravatalozott Pinic. A hajó legénysége még egyszer örök búcsút vett a felséges uralkodó pártól, s a koporsókat villamos emelődarukkal leemelték a hajóról a Pinicre, koszorúk sokasága lepte el a koporsókat. 2-án 9.30-kor elindult a ravatalos jármű a part felé, a koporsóknál tengerész tisztjeink állottak őrséget, kik a hajón szintén őrködtek drága halottaink felett. Közben hajónk leadja a tisztelgést 21 lövést 21 perc alatt. 10 órakor a koporsókat átadták a szárazföldnek mi pedig örök búcsút vettünk szeretett trónörökösünk Őfelsége Ferencz Ferdinánd és neje, Hohenberg Zsófia hercegnőtől. A szomorú emléket szívünkbe zárva hagytuk el Triest kikötőjét 2-án de. 11 órakor és beszaladtunk Polába."[3254]

Korabeli hírforrások:
A Szarajevóban meggyilkot trónörökösnek és feleségének koporsóit a Viribus Unitis szállította Triesztbe. Dalmát nevű hajó, amely a főhercegi pár koporsóit hozta 1914.07.01-én leért a Narenta torkolatához, az ott horgonyzó Viribus Unitis dreadnought tizenkilenc ágyúlövéssel tisztelgett. A hadihajó hátsó födélzetén rögtönzött kápolnát építettek és zászlókkal diszitették azt fel. A Dalmát a Viribus Unitis mellé kormányzott, majd felemelték a koporsókat a csatahajó fedélzetére. A hajó papsága ünnepiesen beszentelte a koporsókat, mire a hadihajó felszedte a horgonyt és útnak indult észak felé. A hadihajón a hadizászló és a főhercegi lobogó félárbocon leng. A Viribus Unitis szerdán este 9 órakor érkezik a trieszti kikötőbe. Útközben csatlakozik hozzá a pólai hajóraj, mely egészen Triesztig kiséri. Valójában már 7 órára befutott a kikötőbe. Röviddel nyolc óra után 1914.07.02-án, a hadizászlóba burkolt koporsókat a Viribus Unitis födélzetéröl a hadihajók dörgő ágyúszava és valamennyi harang zúgása közben tengerészaltisztek a partra hozták.[3255]

[3254] Háromszék, 26. évfolyam, 2014-11-01 / 7337. szám
[3255] Világ, 5. évfolyam, 1914-07-01 / 153. szám
Világ, 5. évfolyam, 1914-07-02 / 154. szám
Világ, 5. évfolyam, 1914-07-03 / 155. szám
Az Est, 5. évfolyam, 1914-07-03 / 158. szám



Ploce horvátországi kikötő, 1914. június 30. SMS Viribus Unitis, gyászos színekben, a Dalmát jacht mentén, közvetlenül azelőtt, hogy a koporsókat Franz Ferdinand és feleségének testeivel átviszik a Viribus Unitisbe . Az előtérben a központi 150 mm-es tűzvédelmi – tűzvezető- torony.

Székely Géza a Viribus fedélzetén (álló sor, jobbról a második)

Az I. világháború
1914

Az I. világháború elején az Osztrák-Magyar Monarchia arra számított, hogy az olasz flottával közösen fog tevékenykedni a Földközi-tengeren, és így a monarchia hajói az olasz kikötőkben vehetnek majd fel szenet. Olaszország semlegessége, majd ellenséggé válása miatt, a monarchia hajói nem tudtak szenelni az olasz kikötőkben, mi által szinte lehetetlen volt azokat bevetni a Földközi-tenger vizein.

A háború elején Haus vezértengernagy nem engedte a Tegetthoff osztály hajóit bevetni, mert féltette azokat a tengeri aknáktól, illetve nem akart addig a francia és angol hajókkal harcba bocsátkozni, míg nem lehetett tudni, hogy az olaszok ki mellé állnak. Haus nem akarta egy esetleges olasz támadás esetén védtelenül hagyni az adriai partvidéket. A hajókat a szénhiány is a kikötőben tartotta. A háború előtt a szén 75%-a Nagy-Britaniából származott. A német és magyar szén nem volt annyira jó minőségű. Az USA-ból érkező szénszállítmányok is megszűntek.

A monarchia hajóinak mozgását az is korlátozta, hogy Cattaro és Sebenico kikötők nem voltak alkalmasak a nagy hadihajók szükségleteinek ellátásához. Így azok leginkább Polában állomásoztak. Így viszont a Polából induló hajók a francia hajókat saját vizeiken nem tudták megtámadni.

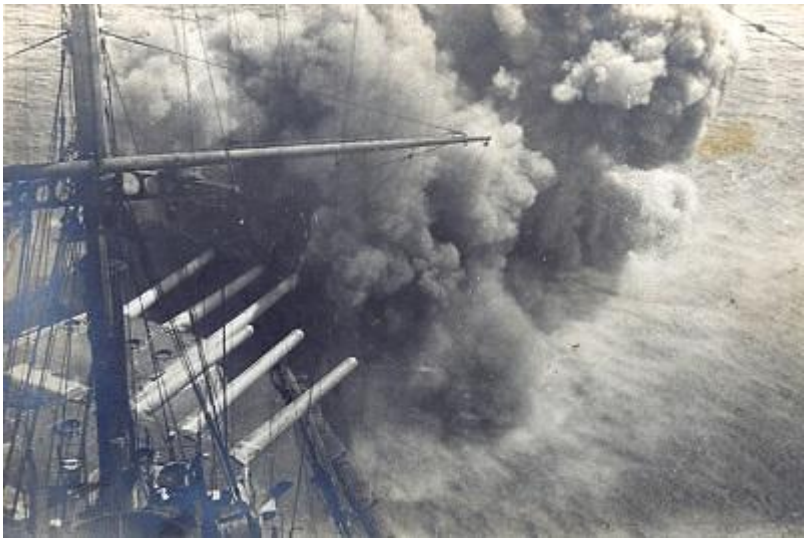
1914.08.07-én Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Prinz Eugen csatahajó és a Radetzky osztály hajói, a Saintk Georg páncélos cirkáló, 6 romboló és 16 torpedónaszád kifutottak a tengerre, hogy segítséget adjanak a német Goeben és Breslau hadihajóknak. A német hajókat angol hadihajók üldözték. Végül a német hajók nem hajóztak be az Adria vizeire, hanem Törökországba mentek. Így elmaradt a kialakuló félben lévő angol – német, magyar tengeri ütközet.
A K.uk. egységei ekkor már az olaszországi Brindisi magasságában hajóztak. Végül a magyar hajók visszatértek Cattaróba.
Egyes források a legénységét ekkor 950 tengerészre tették a tisztikar mellett.[3256]

„Egy kecskeméti tengerész kitüntetése. A nemrég vízrebocsátott Viribus Unitis egy tengerészének levele jutott a kezünkbe s a levéléből tudomást szereztünk egy kecskeméti fiú, Lukács Sándor bátor tettéről és kitüntetéséről. — Lukács ugyanis a biztos halálból lélekjelenlétével egy, a nyílt tengerbe esett társát mentette ki.”[3257]
1914.12.20-án a francia Curie tengeralattjáró behatolt Pola kikötőjébe. 16.15-kor a kikötőben lévő hajók és a Punta Christo erőd ágyúi tüzet nyitottak a francia tengeralattjáróra. A tengeralattjáró felmerült és megadta magát, de az elszenvedett találatoktól 17.10-kor elsüllyedt. A tengeralattjáró 39 m mélyre került. Utóbb kiemelték és az Osztrák-Magyar Monarchia flottájában állították hadrendbe. A háború után visszakerült a francia flottához.
„A SANKT GEORG páncélos cirkáló, a RADETZKY, az ÁRPÁD és a VIRIBUS UNITIS csatahajók mentőcsónakjai és motoros bárkái 23 tengerészt mentettek ki a vízből. Négy könnyebb és súlyosabb sérültet korházba szállítottak, köztük a parancsnokot is. Később Lebon kormányos belehalt sérüléseibe. Egyedül a másodtiszt, Pierre Paul Chailley maradt a naszádban, őt akkor találták meg, amikor a CURIE-t a felszínre hozták.”[3258]

Egy tévhir:
1914.12.31-én közel harminc angol és francia hadihajó lőtte Polát és a tőle 15 mérföldre-re lévő Rovigno kikötőjét. Ekkor állítólag egy francia tengeralattjáró elsüllyesztette a „Viribus Unitis” csatahajót. Állítólag a háború elején 1914-ben az Adrián a Viribus Unitis francia hadihajókkal ütközött meg és ekkor megsérült, de ki tudták javítani.[3259]

1915
1915.07.03-án az a rémhír terjedt el Temesváron, hogy a Viribus Unitis aknára futott. A rémhír terjesztőit Kimmel Sándor szesznagykereskedőt és Weiterschütz Géza kereskedőt, mindkettő a temesvári társadalom ismert tagját, a rendőrség fejenként 100–100 korona pénzbüntetésre ítélte.[3260]

[3256] Tolnai Világlapja, 14. évfolyam, 1914-08-23 / 34. szám
[3257] Kecskeméti Lapok, 47. évfolyam, 1914-11-06 / 261. szám
[3258] Hadtörténelmi Közlemények, 121. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2008) 3-4. szám: Közlemények: Bánsági Andor: Az Osztrák-Magyar Monarchia tengeralattjáró-beszerzései, 1906-1918 660-702
[3259] Előre, 11. évfolyam, 1915-01-01 / 907. szám, az USA-ban megjelenő magyar nyelvű újság
[3260] Az Est, 6. évfolyam, 1915-07-04 / 186. szám



Tüzelnek a hajó fő lövegei

1915.05.23-24-én a Viribus Unitis is részt vett Ancona ágyúzásában.
Felderítés:
A felderítő repülők 1915.04.19-én emelkedtek a levegőbe. Két tengeralattjáró a triesti öbölbe ment, egy Lissa közelébe hajózott, egy pedig a montenegrói partokhoz ment. A felderítés részét képezte, hogy a Saida és a Szigetvár cirkáló, és a Balaton és a Triglav romboló az Isola-Grossa – Porto Tajer és Pedaso közötti szakaszt figyelte meg. A Pelagosa sziget és a Monte Gargano közötti részt a Helgoland, Csepel, Tátra, Lika és Orjen romboló tartotta megfigyelés alatt. A Pelagosa sziget és a Lagosta közötti részt a Spaun, Wildfang, Streiter és az Uskoke romboló
Támadó erők és a felvonulás (Ancona bombázása):
A támadó haderő 1915.05.23-án este 8 órakkor futott ki. Ezen a napon üzent hadat a központi hatalmaknak Olaszország. A csatasor 4 km hosszú volt: Az élen Szigetvár cirkáló járt, amit így követtek 400 m-es távközökkel: Habsburg, Árpád, Badenberg, Erzherczog Friedrich, Erzherczog Ferdinand Max, Erzherczog Karl, Viribus Unitis, Thegethoff, Prinz Eugen. Őket követte az Erzherzog Franz Ferdinand, Zrínyi és Radetzky (II. csatahajóosztály). 1915.05.24-én hajnali egykor célpontja felé indult és kivált a kötelékből a Zrínyi és a Saida, majd 2 órakkor a Radetzky indult a kötelékből kiválva saját célpontja felé. A monarchia flottája a 600 km hosszú tengerpartmenti terület, amely Velencétől Bari-ig terjed, egyszerre kívánta megtámadni.
A kivilágított Anconát Reka romboló és 4 torpedónaszád közelítette meg, hogy felderítse az esetleges aknákat. Reggel a hajóhad egy olasz halászflottán haladt keresztül, de nem támadták a halászhajókat meg. Hajnali 2 órakkor a Velebit és a Csikós torpedórombolók behajóztak Ankona kikötőjébe. Itt **elsüllyesztették** az olaszok által lefoglalt, olasz zászló alatt hajózó, egykori **német Lemnos tehergőzöst**. A kikötőben **három olasz teherhajó súlyosan megrongálódott**.
Reggel 3 óra 40-kor a fő erők 5000 m-re közelítették meg a partokat. A kisebb hajók lőni kezdték a parti célokat. Így például a 21 cm-es löveggel felszerelt Alfredo Savio üteget. Tűzpárharcot vívtak a Gardetta és Cappuccini ütegekkel. Reggel 4 óra 4 perckor nyitott tüzet a II. hajóraj, avagy a III. csatahajóosztály 24, 19 és 14 cm-es lövegei. Ez után 3 km távolságról eldördültek Viribus Unitis, Thegethoff, Prinz Eugen lövegei is. Braun Tivadar, akinek beszámolója alapján készül ez a leírás, a Erzherzog Franz Ferdinand fedélzetén tartózkodott. Szerinte az I. csatahajóosztály zászlóshajója a Tegetthoff volt, noha általában a Viribus Unitis volt. Szerinte a Tegetthoff vezérhajó 15 cm-es lövegei lőtték szét a móló elején lévő olasz páncélozott üteget. A kötelék 30 cm-es lövegei a parti épületeket is lőtték. A kötelék minden lövege lőtte a partot. Az olaszok a partról válaszul csak gépfegyverekkel lőttek. A hajók reggel 4 óra 53 perckor hagyták abba a tüzelést. Ekkor a köteléket 2000 m magasról a Citta de Ferrara léghajó, de a hajók légvédelmi géppuskái elűzték. Ez után az Anconát támadó hajóraj két oszlopba rendeződve, Pola felé vette az irányt. Ellenük Velencéből 6 olasz tengeralattjáró futott ki, de felfedezte őket a monarchia légiereje. Ancona lövése során megsérült a vasúti pályaudvar, szétlőtték a kikötő létesítményeit és a parti ütegeket. Megsemmisült több raktár, olajtároló. Szétlőtték a rádióállomást, továbbá kigyulladtak a szén és olajtárolók. Tönkre ment a város villamos és gázellátása, valamint

telefonhálózata. Találat érte a rendőrségi központot és a hadsereg laktanyáját. Eltalálták a katonai korházat, a cukorfinomítót és a Bank of Italy irodáját. Elesett 30 olasz katona és 38 polgári személy. Megsérült 150 olasz ember. A diadalmas hajók 11 órakkor futottak be Pola kikötőjébe.

„A Viribus Unitis hadihajónk egy kaszárnyát döntött romba. El se képzelheti az ember, hogy egy- egy löveg, milyen rettenetes pusztítást képes véghezvinni. A hajóról feszült figyelemmel néztük a lövedékek munkáját. A hova lecsaptak, az építmény, mint a kártyavár, ha megfújják, úgy omlott össze a fal. Két óráig tartó bombázás után visszatértünk állomáshelyünkre. Az olaszok mindig azt híresztelték, hogy nem lesz elég bátorságunk a tengeren a harcot megkezdeni, a mint e kirándulás mutatja, volt bátorságunk s meg lehetnek az olaszok róla győződve, hogy lesz is."[3261]

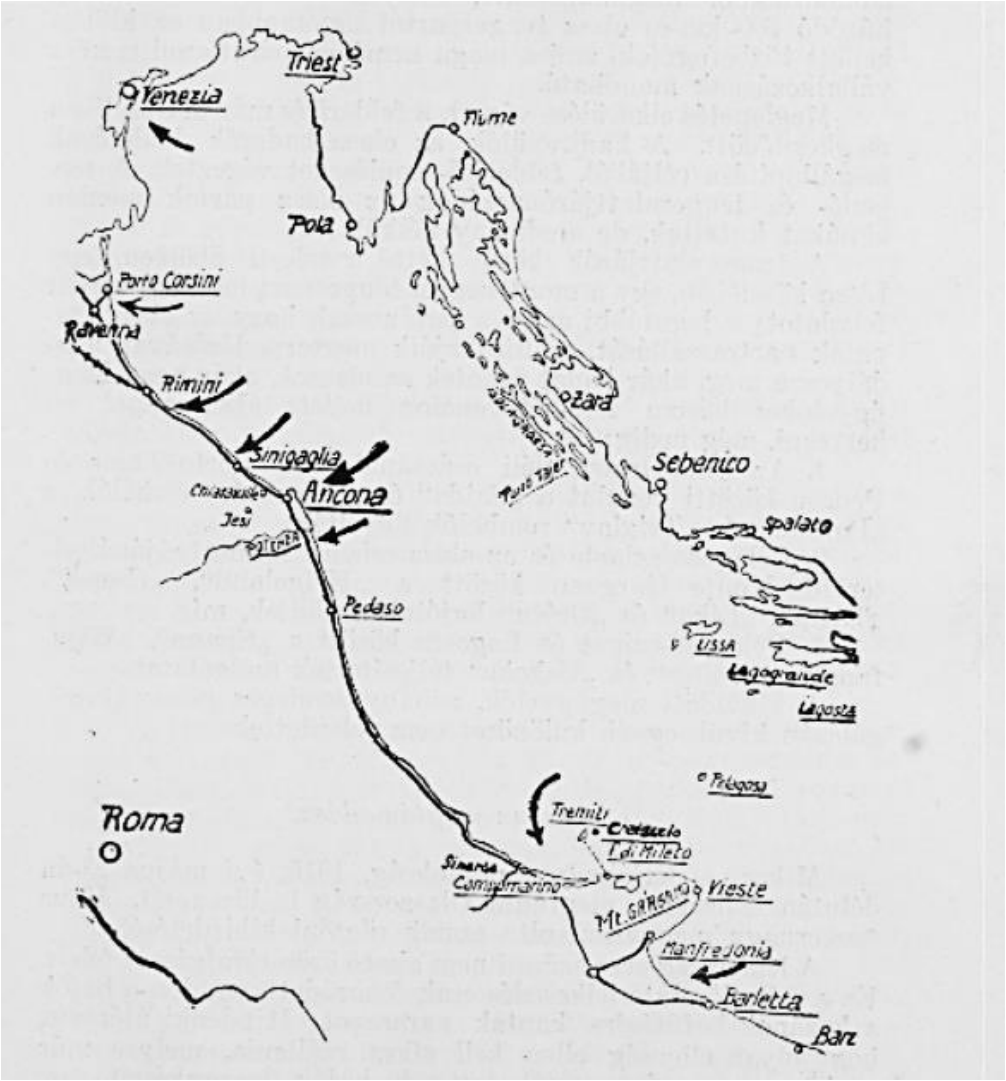
Támadó kötelékek a tengerpart hosszában:
1. Repülők támadása Velence ellen. A gépek lebombázták a chieravallei léghajóbázist. Bombázták a velencei tengerészeti és katonai szertárat. Eltalálták a chieravallei laktanyát is, ahol 200 olasz katona esett el.
2. Porto Corsini-nek (Ravenna kikötőjének) megtámadása. Végrehajtják: Novara gyorscirkáló, Scharfschütze torpedóhajó, továbbá a 78., 79., 80. és 81. számú torpedónaszádok.
Ez a csoport 3 óra 45 perckor kezdte meg a támadást. A hajók a ravennai csatorna torkolata előtt 2000 m-rel álltak meg és onnét nyitottak tüzet a parti célokra. A Scharfschütze torpedóhajó behatolt a 30 m széles csatornába és géppuska tűz alá vette a partokat és az ottani kereskedelmi vitorlásokat. A Novara három parti üteggel vívott tűzpárbajt, hogy segítse evvel a Scharfschütze manővereit. A támadók szétlőtték a tengerész laktanyát, illetve a raktárakat. A 80. torpedónaszád egy 15 cm-es lövedéktől megsérült. A Novarát is több találat érte, és elesett 5 fő, míg megsérült 13 fő. A támadás 8 órakkor ért véget.
3. Rimini megtámadása. Végrehajtja a St. Georg páncélos cirkáló, továbbá az 1. és 2. számú torpedónaszád ellenőrizte. Ezen kötelék célja az ottani vasúti híd szétlövése. Útközben átkutattak egy semleges gőzöst és visszavonulásra kényszerítették a Citta de Ferrara léghajót. A hidat nem tudták szétlőni, mert arra a tengerről nem volt rálátás, repülős tűzvezetésre pedig nem volt lehetőség.
4. Sinigaglia bombázása, a Zrínyi (II. csatahajóosztály része) csatahajóval, valamint a 4. és 7. számú torpedónaszádokkal. Ez a kötelék a főerőktől hajnali 2 órakkor vált le. A célpontokra reggel 4 órakkor, 3000 m távolságról nyitottak tüzet. Szétlőtték a vasúti és kikötő berendezéseket, valamint a mólót. Szétlőttek egy vasúti szerelvényt is. A Zrínyit a Citta de Ferrara léghajó 7 bombával támadta meg, eredménytelenül. A léghajót két monarchiához tartozó repülő űzte el.

(5. Ancona megtámadása az I. csatahajó osztály Viribus Unitis, Thegethoff, Prinz Eugen, III. csatahajó osztály Erzherczog Karl (III. csatahajóosztály, II. hajóraj zászlóshajója), Erzherczog Friedrich, Erzherczog Ferdinand Max és IV. nehéz hajóosztály Árpád, Habsburg (Haus zászlóshajója), Badenberg továbbá a Velebit, Csikós, Réka és Dinara rombolók és húsz torpedónaszád futott ki. Haus tengernagy a IV. hajóosztály egyik hajóján vonta fel tengernagyi lobogóját. Célja, hogy ezen régi hajókra vonja először az olaszok tüzét, kímélve evvel az I. osztályú csatahajóit. A hadműveletet lásd fentebb, mint a főerők harcát.)

6. A Potenza-torkolat lövetése a „Radetzky" csatahajóval (II. csatahajóosztály része), továbbá az 56. és 73. számú torpedónaszádokkal. A Radetzky vezette kötelék a főerőktől hajnali 1 órakkor vált le. Szétlőtte az országút kőhídját, majd a távolabbi vasúti hidat rongálta meg súlyosan.
7. Vieste, Manfredonia, Barletta megtámadása a „Helgoland" kiscirkálóval, a „Csepel", „Tátra", „Lika" és „Orjen" újabb gyártású rombolókkal. Ez a kötelék május 23-án délután 5 órakkor hagyta el Lagogrande kikötőjét. A Tátra Szebrenicoból indulva csatlakozott a kötelékhez.
Manfredonát a Tátra és a Csepel lőtte. Itt szétlőtték az olajtartályokat.
A Helgoland, Barletta partjait 24-én reggel 3 órakkor közelítette meg 700 m-re. Jobb híján egy ottani vasúti szerelvényt lőtt szét. Kisvártatva, északi irányból két olasz hadihajó tűnt fel. A hadművelet következtében az olasz Turbina romboló megadta magát és a legénység fogságba esett a Helgoland

[3261] Pécsi Napló, 24. évfolyam, 1915-06-08 / 128. szám

kiscirkáló kötelékének támadása végett. A hajót végül a Helgoland köteléke elsüllyesztette, mert feltűnt a látóhatáron az olasz flotta. Ott volt a Benedetto Brin páncélos cirkáló, a Vittorio Emanuele csatahajó. Az olasz hajók a Helgoland csoportot 8000 m-ről vették tűz alá, de mivel igen gyatrán céloztak, csak kisebb károkat értek el. Így a monarchia hajói sikeresen térhettek vissza a bevetésből.
Ez kötelék egy 104 tagú különítményt is partra tettek, amely feladata után visszatért a hajókra. A monarchia hajóit Pelagosáról indulva, egy olasz tengeralattjáró támadta meg sikertelenül.
A harcokban elesett 4 fő és megsérült 8 fő.

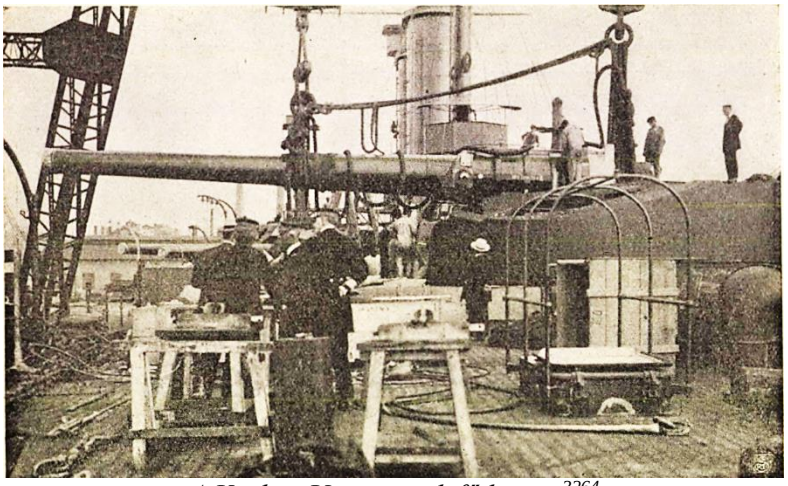


8. A Tremiti-szigetek torpedóállomásának, a Torre di Miletonak, a Sinarca-hídnak és Campomarinónak bombázása a „Spaun" cirkáló, „Wildfang", „Streiter" és „Uskoke" rombolóhajókkal kívánták megtámadni a Monarchia flottája. Ez a kötelék korábbi felderítő pozícióját elhagyva, reggel 4 órára ért a kijelölt támadási helyre. A Spaun 24 lövéssel szétlőtte a vasúti kőhidat. Ezután eltaláltak egy tehervonatot. Szétlőtték Campomarino vasútállomását, a víztározót és több vasúti kocsit. A Wildfang szétlőtte a Tremiti szigeti jelzőállomást. Az ottani torpedóállomást viszont, műszaki hiba miatt, nem tudta tönkretenni.. A Streiter szétlőtte Torre di Mileto vasútállomását.
Ez a hadművelet sorozat az olasz utánpótlást a tengerparti vasútvonalról, belső vonalakra csoportosították át, ami szintén hatalmas időveszteségeket okozott. Cadornának Isonzó-menti felvonulásában is többnapos késést okozott. Ez tette lehetővé azt is, hogy hadvezetőségünk, mely —

mint tudjuk — kezdetben vajmi kevés erővel rendelkezett, szükségszerűen annyira megerősíthette védővonalait, hogy az első olasz lökésnek sikeresen ellentállhatott.[3262]

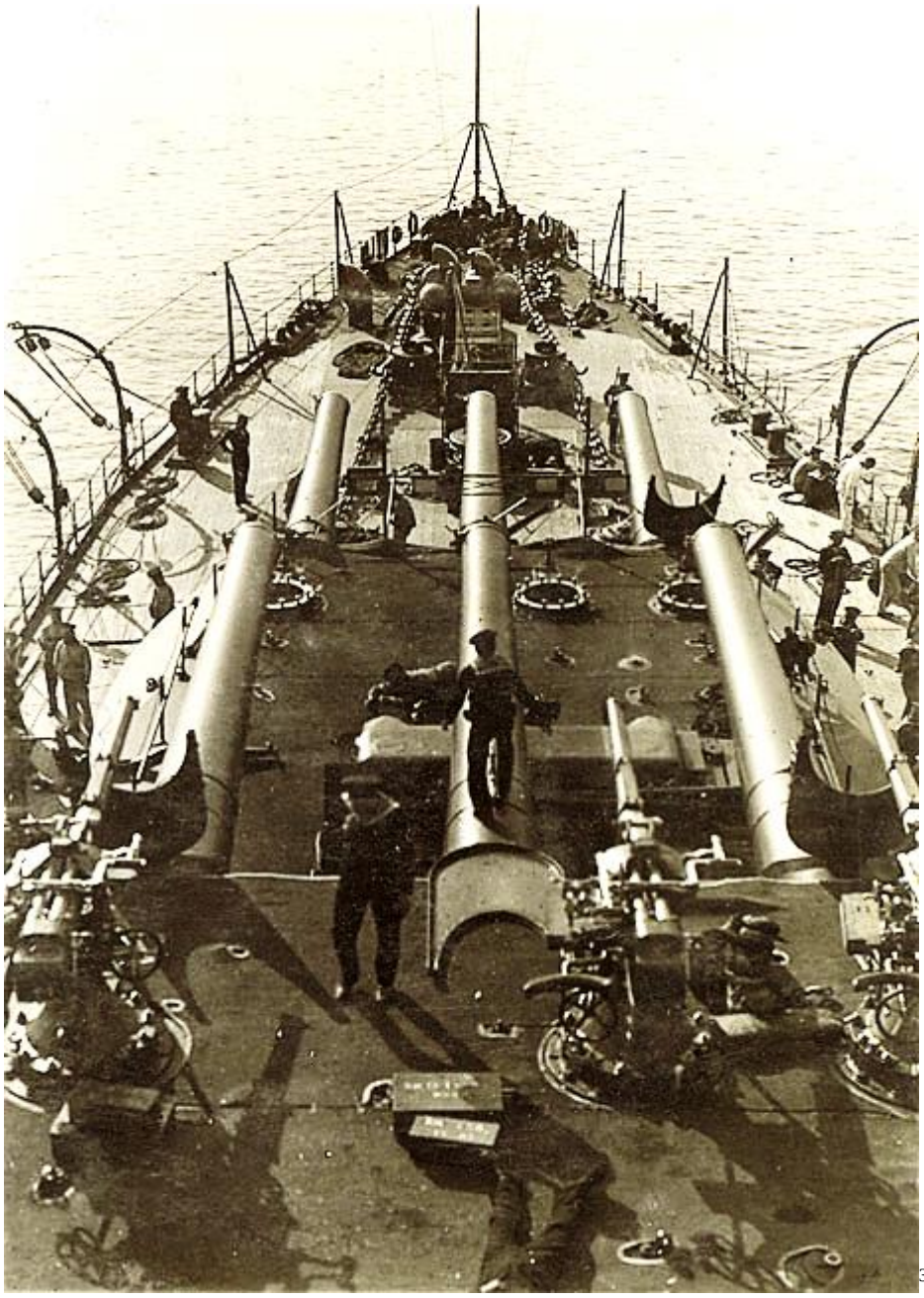
1916

1916.12.15-én Pólában a hajót felkereste IV. Károly magyar király, aki a hajón reggelizett meg.[3263]



A Viribus Unitis egyik fő lövege[3264]

[3262] Hadtörténeti Közlemények 23-24. évf. 1.sz. (1922-23.) Braun Tivadar HAJÓHADUNK OLASZORSZÁGI ELSŐ HADITETTE 1915-BEN és Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete, valamint Budapesti Hírlap, 1915. július-augusztus (35. évfolyam, 181–242. szám) 1915-07-20 / 200. szám
Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.)
[3263] (Somogyvármegye, 1916. október-december (12. évfolyam, 225/3376-300/3451. szám) 1916-12-19 / 290. (3441.) szám
[3264] A világháború képes krónikája, 6. kötet, 1916-04-02 / 78. szám

 [3265]

1917

1917.02.11-én a fedélzetén ravatalozták fel Haus Antal vezértengernagyot. Ekkor a hajó fedélzetén megjelent IV. Károly magyar király, Frigyes és Károly István főherceg, Konrád és Boroevics vezérezredes, báró Freiburg korvettkapitány, báró Roszner, báró Krobatin közös hadügyminiszter, báró Georgi osztrák landwehr miniszter, Hophanel korvettkapitány.[3266]

[3265] https://www.heeresgeschichten.at/marine/schlachtschiffe/viribus/viribus_1.htm
[3266] Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék: Dr. Szabó László: Haus Antal (képpel)

Frigyes főherceg és Haus tengernagy a Viribus Unitis fedélzetén, 1916-ban.[3267]

Haus Antal vezértengernagy ravatala a Viribus Unitis fedélzetén

1917.06.03-án IV. Károly király Polában megnézte a Viribus Unitis-t és a Novara-t.[3268]
1917.06.05-én IV. Károly király és Zita királyné a hajón reggelizett.[3269]

1917.12.02-án Pólában a hajót felkereste II. Vilmos német császár.

1916-1917-ben a Viribus Unitis-ra és a Prinz Eugenre osztályú csatahajókra valamivel a kémény fölé, bombavédő acélhálókat szereltek. A Tegetthoff-ra pedig ráfektették a bombavédő hálót. Ennek oka, hogy az olasz légierő 1915-1917 között 80 támadást hajtott végre a pólai kikötő ellen. A hajókhoz

[3267] https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111
[3268] Pécsi Napló, 26. évfolyam, 1917-06-05 / 124. szám
[3269] Somogyvármegye, 13. évfolyam, 1917-06-05 / 126. (3577.) szám

kerekeken gördülő 110 cm-es Siemens rendszerű fényszórókat készíttettek. Egy-egy hajóra 11 fényszóró került, amelyek 3 m magasan álltak a talapzat felett. A hajókat torpedóvédő hálóval látták el, kivéve a Szent Istvánt. A Viribus Unitis-re már 1912-ben felszereltek 12 db. fényszórót.[3270]

1918

1918.02.01-1918.02.03 között volt a Cattaroi matrózlázadás. Ekkor a Viribus Unitis Pola kikötőjében volt. Ekkor állítólag Maximilian Njegovan (Nyegován) tengernagy tartózkodott a hajón.[3271]

1918.04.12-én közös, egynapos lőgyakorlaton volt a Viribus Unitis és a Szent István csatahajó relagói San Giovanniban. A lőgyakorlat után a csatahajók visszatértek Polába.[3272]
A hajók általában a Fasana-öbölbe jártak lőgyakorlatra, ami Polától 45 perces hajózásra van.

1918.05.23-án az angolok azt hitték, hogy a Viribus Unitis Pola-ban elsüllyedt.
„Pellegrini kapitány két rakétája.
Az angol újságok még egyre foglalkoznak azzal a vakmerő olasz kísérlettel, a melynek az volt a célja, hogy új típusú motoros naszádokkal a pólai kikötőbe hatoljanak és ott valamelyik hadihajónkat elsüllyesszék. Most már ellenségeink se írnak arról, hogy a Viribus Unitis elsüllyedt, de megírják, hogy miért hitték ezt a nekik olyan örvendetesén hangzó eseményt Pellegrini kapitány három emberével besiklott a pólai kikötőbe, kint pedig két motoros hajó várta az eredményt. A Daily News május 23-iki száma szerint a két kisérő hajó másfél mérföldnyi távolságra várakozott aggódó csendben. Egy és egy negyed óra telt már el, de még semmi hír sem érkezett. Végre egy magányos ágyúlövés dördült el és a következő pillanatban a várakozó naszádok két torpedónak félreismerhetetlen zaját figyelték meg. Egyszerre megszólalt valamennyi parti üteg és a hajnali égbe negyven fényszóró vetette szét sugarát. Az ágyúdörgés, villamos sistergés zűrzajából hirtelen két rakéta repült fel. Megállapodás szerint a támadó olasz hajó adott jelzést. Az első rakéta azt jelentette: torpedótalálat egy hadihajón! A második igy szólt: A menekülés lehetetlen, süllyedünk, induljatok, hagyjatok itt bennünket! Közben nyolc magyar és osztrák repülőgép szállott ki a kísérő hajók felkutatására, de megérkezett hé! olasz repülőgép is és egy óráig tartó légi harc támadt Az első rakétajelzés vezette félre az olasz hajókat és az entente közvéleményét.”[3273]

„A Lokalanzeiger tudósítójának jelentése szerint az olaszok Pola elleni legutóbbi támadásuk alkalmával egy új hajótípussal kísérleteztek, mely a tank előnyeit akarja érvényesíteni a tengeren is. Egy Grillo nevű hajóról van szó. A hajó tizenkét méter hosszú és két méter széles. Építése könnyű és olcsó is. Villamosmotor hajtja a csavart, mely a hajófenéken fekszik, védett helyzetben. A hajó működési sugara nem nagyobb tizenhat tengeri mértföldnél, óránkénti sebessége csalt négy mértföld, nagy előnye azonban, hogy csaknem zajtalanul haladt előre. A szerkezet legfontosabb alkatrésze egy másik villamosmotorral van összeköttetésben. Ha a hajó gerendára vagy a kikötő záróhálójára ér, a kampóval erősen megkapaszkodik és — | akár a szárazföldi tank — átsiklik az akadályon. Két oldalról, kívülről, egy-egy torpedót visz magával a hajó, melyeket aztán egyszerű emeltyűnyomással lehet kilőni. A Pola elleni legutóbbi támadás alkalmával Grillo az éj sötétjében a kikötő közelébe, majd a kikötő bejáratához férkőzött, ahol veszteg maradt, nehogy a fényszórók felfedezzék. Kedvező pillanatban aztán megkísérelte a legkülső záron való áthatolást. Abban a percben azonban, mikor a gerendához ért, felfedezték a hajót, s az őrhajó gyorstüzelő ágyúja már össze is lőtte, mielőtt még kibocsáttatta volna a torpedót Az olasz lapok jelentéseket közölnek, hogy a Grillo nyílt tengeren várakozó kísérő hajója jelzéseket kapott, melyek szerint a Grillo megtorpedózta a Viribus Unitis nevű nagy csatahajót. E hír természetesen nem egyéb koholmánynál, mert a Grillo a kikötő belsejét el sem érte, s a torpedók kilövéséhez már nem volt ideje.”[3274]

Tehát az akkor még rendesen védett hajó elleni olasz támadás sikertelen volt.

[3270] Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám
[3271] Magyar Nemzet, 34. évfolyam, 1978-05-14 / 112. szám
[3272] Haditechnika 35. (2001) 2001 / 4. szám E. Sieche: Őfelsége SZENT ISTVÁN nevű hadihajója III. rész
[3273] Az Est, 9. évfolyam, 1918-06-05 / 132. szám
Pesti Hírlap, 40. évfolyam, 1918-06-13 / 139. szám
[3274] Pesti Hírlap, 40. évfolyam, 1918-06-13 / 139. szám

1918 tavaszán állítólag matrózlázadás volt a Viribus Unitis fedélzetén.
„1918 tavaszán még az osztrák-magyar flotta admirálisa volt. Zászlós hajója, a Viribus Unitis, a többi egységgel együtt a dalmát partok mentén húzódott meg. És a vezérhajó legénysége fellázadt. A Károlyi Mihályhoz és hozzánk, mint parlamenti tagokhoz csempészúton eljuttatott levelek szerint az élvezhetetlen koszt miatt tört ki a lázadás, mindennap vízben főzött dohos rizs volt a menü, meg penészes, káposzta, mialatt a csatahajó tisztikara minden este, nők részvételével való dőzsöléseket folytatott. Horthy az előbb panaszkodó majd sztrájkoló matrózok vezetőit rögtön főbelövette, a többieket pedig, mintegy 160 főnyi legénységállományát, a Cattaro-ban megalakított haditörvényszék által megtizedelésre ítéltette. Az ítéletet a kabinet-irodához fel kellett terjeszteni. Ez idő alatt fordultak hozzánk a matrózok és megbízottaik, hivatkozva Zara katonai parancsnokának jelentéstételére, amely a hajón uralkodó állapotokat a matrózok javára igazolta. Károlyi és én – talán Fényes László-, valamint a hozzánk csatlakozó Andrássy Gyula gróf, Wekerle miniszterelnökhöz fordultunk, ez Szirmay Sándor honvédelmi minisztert küldte Bécs- oe, a kabinetirodánál közbenjárni. Azzal jött vissza: Károly császár revíziót rendelt el, de a megtizedelés még a távirat érkezése napján megtörtént.[3275]

1918.06.08-án Horthy Miklós ellentengernagy zászlóshajójaként kifut Pólából a Prinz Eugén-től kísérve, és az Otrantói-szoros felé hajózott. A Szent István és a Tegetthoff 1918.06.09-én futott ki.
A hadműveletnek 1918.06.10-én az SMS Szent István csatahajó elsüllyedése vetett véget, noha a Viribus Unitis már szinte elérte az Otrantói-szorost. A hajók visszatértek kiindulási bázisaikra. Bár elsüllyedt a Szent István, az olaszoknak fogalma sem volt arról, hogy a többi nagy csatahajó is kifutott és, hogy merre jár.
Horthy Miklós ellentengernagy 1918. március 1-jén foglalta el hajóparancsnoki beosztását. Elsőrendű feladatának tekintette a fegyelem megszilárdítását és az ún. Otranto-zár szétzúzását. Úgy vélte, hogy a tengerészlegénység harcba vetése lenne ehhez az egyik eszköz, amelyet a tengerzár szétrombolásával kapcsolhatna össze. A cél és a végrehajtási mód fedték, kiegészítették egymást. A flottaparancsnokság mindent elkövetett, hogy a terv titokban maradjon. Ilyen óvatossági rendszabály volt pl., hogy amikor a kidolgozott hadművelet kinyomtatására került sor, a vezérhajón (VIRIBUS UNITIS) berendezett nyomdából eltávolították a legénységet, és a munkát Papp Oszkár fregatthadnagy végezte el, egyedül. Az elképzelés szerint két gyorscirkálónak négy rombolóval 1918. június 11 -én a Fanó-Sta. Maria di Leuca-fok közötti vonalon kellett lennie, két további gyorscirkálónak négy torpedónaszáddal pedig ugyanakkor Otranto előtt várakoznia. Ezek kezdték volna el hajnalban az őrhajók lövését. A riasztott antant-hajók elől visszavonulva az ellenséges köteléket - amely nyilván csak cirkálókból és rombolókból áll - a megadott helyen várakozó cs. és kir. csatahajók nagy kaliberű ágyúi elé kellett csalniuk. A terv szerint összesen hét csatahajó - köztük a négy dreadnought - állt volna készenlétben a 41° északi szélesség és 17°-18° keleti hosszúság különböző pontjain. A hadműveletet még három tengeralattjáró és 30 tengerészeti repülőgép biztosította. Először a gyorscirkálók és a három „öregebb" csatahajó futott ki Pólából Cattaro felé, ahova feltűnés nélkül meg is érkeztek.

Június 8-án este indult el Pólából a VIRIBUS UNITIS Horthyval és törzsével a fedélzetén, valamint a PRINZ EUGEN és a biztosító kísérőegységek – 4 torpedóromboló és 10 torpedónaszád-. - A kötelék 9-én Tajer-ben volt. - A hajók Slano kikötőjébe futottak – Ragúzától északra - be június 10-én, és ott várták a támadási parancsot. 24 óra múlva (június 10-én) követte őket a SZENT ISTVÁN és a TEGETTHOFF. Őket a Velebit romboló és 6 torpedónaszád kisérte. A támadást 10 tengeralattjáró is fedezte. A Szent Istvánt a Támadás Premuda szigeténél érte.[3276]

Megjegyzendő, hogy az olaszok viszonylag hamar tudomást szereztek a Viribus Unitis kifutásáról, mivel a Viribus Unitis rádióüzenetét az olaszok bemérték és megfejtették.
„Június 8-án, 19.40-kor, a VIRIBUS UNITIS Fasanánál elküldte az 1. számú üzenetét, 12 szót, Radiopolának, amelyben a navigációs fények kigyújtását kérte. Az ellenség ezt az üzenetet a következő módon értelmezhette: a) A szám azt jelezte, hogy ez vagy egy nemrég szolgálatba állított hajó - valószínűtlen - vagy egy olyan egység, amelyik hosszú szünet után most hagyta el a kikötőt. b) A

[3275] Kanadai Magyar Munkás – Új szó, 16. évfolyam, 1944-09-28 / 12. szám
[3276] Haditechnika 29. (1995) 1995 / 3. szám NEMZETKÖZI HADITECHNIKAI SZEMLE: Dr. Csonkaréti Károly: A Szent István csatahajó elsüllyedése) (P.Z. 1990
Gonda Béla szerk.: A Tenger 16. évfolyam 1926: Éves tartalomjegyzék: A „Szent István" csatahajó elsülyesztése

„Kluggrosso” aláírást ritkán használják: ezért egy olyan egység használja, amelyik ritkán hagyja el a kikötőt, tehát csatahajó. c) Az összehasonlítás a VIRIBUS UNITIS rádióüzeneteivel, amelyeket lőgyakorlatok alkalmával küldött, azt mutatja, hogy egy dreadnought. Feltehetően a „Kluggrosso” aláírást az ellenség ismerte.”[3277]

A Szent István csatahajó 1918.06.10-én történt elsüllyedése kapcsán, a főparancsnokot, Horthyt, avval vádolták, hogy nem sietett a maga hajójával a Szent István segítségére. A Szent Istvánt a Tegetthoff csatahajó próbálta megmenteni, illetve elvontatni, mivel a Viribus Unitis és a Prinz Eugen tőle messze járt. Dávidházy András tengerészkapitány, a Magyar Tengerészek Egyesületének legidősebb tagja, 1991-ben azt állította, hogy van egy olyan fényképfelvétel amin a süllyedő Szent István, valamint a Tegetthoff — a maga „vízre tételére előkészített 15 tonnás daruival” — együtt látható. És ez a kép Dávidházy András szerint a Viribus Unitis fedélzetéről — a „parancsnoki hídjáról”, vagy „az egyik ágyú tetejéről” — készült. Következésképpen a zászlós hajó, igenis, ott volt a találatot kapott Szent István közvetlen közelében.[3278]
Mások viszont állítják, hogy a Viribus Unitis nem érhetett időben a helyszínre. A Szent István 03.25-kor kapott találatot és 06.05-kor borult fel. A haláltusa 2 óra 40 percig tartott. Ezen idő alatt a Viribus Unitis, teljes sebességgel, és ha azonnal értesítették a Szent István megsérüléséről, akkor legjobb esetben is csak 104 km-t tudott volna megtenni. A fordulással és késedelmes értesítéssel szerintem csak 80 km körüli távot tudott volna közeledni a Viribus Unitis. A kérdés, hogy hol volt a Szent István megtorpedózásakor Horthy zászlóshajója. A választ DDR. Juba Ferenc tengerészkapitány adta meg a Haditengerészetünk a kiegyezés után című írásában. E szerint a Viribus Unitis a Szent István kifutásakor már 300 km-re volt, Slano kikötőjében. Salerno, Dubrovniktől 22 km-re északnyugatra van. A Szent Istvánt pedig a Premuda szigetnél torpedózták meg. Tehát, esélye sem volt arra, hogy a Szent Istvánnak segítséget nyújtson. A valóságban közel 600 km volt a két hajó között.[3279]
A Viribus Unitis egyik tisztjét és a hajó főszakácsát avval vádolták, hogy Polából ínyencségeket visznek Budapestre, és ebből gazdagondnak meg.[3280]

1918.07.17-én érte Pola kikötőjét a legnagyobb légitámadás. Ekkor 66 repülő, több mint 200 bombát dobott a városra. A Tegetthoff osztály hajót nem érte találat.

1918.10.31-én Pólában, Horthy flottaparancsnok a fedélzetén írta alá a K.u.k. flotta átadását a Délszláv államnak. A hajót az osztrák, magyar és cseh legénysége elhagyta. Csak a délszláv tengerészek és tisztek maradtak a hajón.
A hajót és a flottát Method Koch fregattkapitány, a Viribus Unitis tisztje vette át a Délszláv állam részére, valamint Janko Vukovic sorhajókapitány, a csatahajó parancsnoka, aki egyben a Délszláv állam flottaparancsnoka lett, admirálisi rangban.

„A haditengerészet hivatalos átadására október 31-én került sor a VIRIBUS UNITIS parancsnoki hajó fedélzetén. A jegyzőkönyv aláírása után, 16 óra 45 perckor, 21 ágyúlövés kíséretében bevonták a csatahajón — vele egy időben a Polában horgonyzó többi úszóegységen is — az Osztrák-Magyar Haditengerészet piros-fehér-piros lobogóját. A hajóhad parancsnoka, Horthy Miklós, 1918. október 31-től altengernagy — törzsével és a VIRIBUS UNITIS díszlobogójával együtt — partra szállt. Ezután, szintén 21 ágyúlövés közepette, felvonták az új délszláv lobogót.”[3281]

„**A polai tengerészlázadás.**
1918.10.28.
S matrózok köztársaságot. követelnek, — n. „Viribus Unitis" csatahajó elsüllyesztésének részletet, — Háromszáznál több halott

[3277] Haditechnika 36. (2002) 2002 / 1. szám E. F. Sieche: Őfelsége SZENT ISTVÁN nevű hadihajója IV. rész
[3278] Vasárnapi Hírek, 7. évfolyam, 1991-04-07 / 14. szám
[3279] Kapu, 1993. augusztus-szeptember 6. évfolyam, 8-9. szám) TÖRTÉNELEM Capt. Ddr. Juba Ferenc (Bécs): Haditengerészetünk a kiegyezés után
[3280] Az Est, 9. évfolyam, 1918-06-21 / 146. szám
[3281] Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1991) 4. szám Közlemények Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – 1991. 53. p.

A polai tengerészek között már október havában erős szervezkedés indult meg abból a célból, hogy a polai flotta matrózai november 1-én, amennyiben addig a békekötés meg nem történik, elhagyják a hajókat és valamennyien hazatérnek, hogy az egyes nemzeteknél terjesszék a forradalmi eszméket. A mozgalom vezetői szervezett, szociáldemokrata, különböző nemzetiségű ipari munkások voltak. A Prinz Eugen csatahajó 1000-nél nagyobb számú legénysége jelentette be először a hajóparancsnokságnak, hogy november 1-én a maguk részéről befejezik a háborút. Ehhez az akcióhoz csatlakozott a Viribus Unitis csatahajó matrózserege is, főképen azért, mert a legénység részére érkező napilapokat október hó 26-tól a parancsnokság lefoglalta, illetve elkoboztatta. A hajó tengerészei közül a magyar anyanyelvűek október hó 27-én reggel gyűlést tartottak, két bizalmiférfit választottak, akik rögtön fölkeresték a másodparancsnokot és követelték a hírlapok kiosztását, de kérésük elutasítására talált. Ez végleg elkeserítette az amúgy is nyugtalankodó matrózokat, okik most már nemzetiségi különbség nélkül valamennyien összefogtak és október 28-án lefegyverezték az összes tiszteket, átvették a hajó fölötti uralmat és a különböző ajkú legénységből bizalmitestületet választottak. A lázadás nem volt megfékezhető, sőt most már rohamosan terjedt át a polai kikötőben levő összes csatahajókra és kisebb harci egységekre.
Ä Prinz Eugen matrózai hajójukon röpiratokat sokszorosítottak és e romra tokban a béke azonnali megkötését, az összes politikai foglyok szabadon bocsátását, a cenzúra megszüntetését és a köztársaság kikiáltását követelték. Motorcsónakokon rítták el a röpiratokat az összes hajókra, amelyek matrózai örömmel fogadták a lázadók megbízottait és a Viribus Unitis legénységéből választott internacionális komitét kiáltották ki az egész flotta parancsnokságának. Minden hajón megalakították a bizalmitestületet és lefegyverezték a tisztikart. A mozgalom eredményeként a komitó október 31-én már útnak indította elsősorban a magyar- és németajkú beteg katonákat hazafelé. Polában aznap megjelent Urmánczy Nándor képviselő, aki a most már letűnt kormány állítólagos megbízásából egy, a városban tartott gyűlésen bejelentette gróf Hadik miniszterelnöki kinevezését, amely bejelentésre a legénység és a tisztikar együttesen lelkes ovációt rendezett gróf Károlyi Mihály mellett……”[3282]

A zendülés egy másik forrás alapján.
Október 26-án Polában megalakult a zágrábi nemzeti tanács helyi bizottsága. A következő napokban a délszláv legénység, zömmel horvátok, gyakorlatilag átvette a hajók feletti uralmat. A matrózok bizalmikat választottak, csak nekik engedelmeskedtek. Sapkájukon megjelentek a piros-fehér-kék nemzeti színek, a bizalmik vörös karszalagot hordtak. Október 28-án a Viribus Unitis csatahajón, a flottaparancsnok zászlóshajóján nyílt zendülés tört ki. „Reggel nyolc órakor az általános hajótakarítás után a horniszt [kürtös] sorakozót fújt. A jel elhangzása után senki sem állt be a sorba, hanem az emberek lázas izgalommal kiáltozni kezdtek. A jelzőárbocra valaki felvonta a fedélzettakarításhoz használatos radácát [nyüstbojt]. Egy adott jelre felhangzott a »Hurrá«, majd később a »Friede« [béke] kiáltás. Ezután a hajón lévő különböző nemzetiségű matrózok a saját nyelvükön kiáltozva követelték a békét! A tisztek dermedten álltak és szótlanul nézték a jelenetet, de közülük senki sem ragadtatta el magát fegyelmezésre... Közben a flotta valamennyi egységének a jelzőárbocán is megjelent a forradalom első — bár szokatlan — jeladása: radácák kúsztak fel a standardokra a hadilobogók helyett! A hadikikötő zengett a hurrázástól! Tehát egy jól megszervezett akció érkezett el a befejezéshez" — örökítette meg a jelenetet egy szemtanú. Ugyanezen a napon a hajóbizalmik összgyűlése 14 pontos listát fogadott el. A kívánságok között szerepelt minden ellátmány egyenlő felosztása, közös étkezés a tisztekkel. S a legfontosabb, nem is követelés, hanem bejelentés — november elsején eltávoznak a hajókról. A hadsereg-főparancsnokság polai összekötőtisztje így foglalta össze az eseményeket: „Minden hajón megalakultak már a legénységi bizottságok, amelyek néhány egységen, pl. a Viribus Unitis-on parancsnoklási jogokat gyakorolnak. Általános jellemvonás: csendes lázadás, egyelőre személyes erőszakoskodás nélkül. A behajózott tisztikar tehetetlen, egyszerűen kiszolgáltatott a legénység döntéseinek. A fegyelem megszűnt. Semmiféle tiszteletadás, a parancsok végrehajtásának megtagadása." Horthy október elején még a háború folytatására gondolt. Határozottan ellenezte, hogy akár a Balkán teljes kiürítése esetén is feladják Cattarót, amelyet nélkülözhetetlennek ítélt a Földközi-tengeri tengeralattjáró háború szempontjából. A kikötőt — közölte október 11-i táviratában a haditengerészeti osztállyal — minden eszközzel és a végsőkig védeni kell.

[3282] Népszava, 46. évfolyam, 1918-11-08 / 262. szám

Az összekötőtiszt jelentése szerint a flottaparancsnok „az itt állomásozó hajókra minden katonai és személyes befolyását elveszítette, ezen túlmenően pedig bármikor fizikailag is (egyszerűen azzal, hogy bezárják), cselekvésképtelenné tehető". Hasonlóképpen látta a helyzetet az egyik tengernagy is: „A flottaparancsnok már csak látszólag létezik, a matróztanács még a telefonját is lehallgatja." Horthy gyakorlatias észjárásával belátta, hogy már csak korlátozott céljai lehetnek. Az egyik törekvése az volt, hogy megakadályozza a fegyveres lázadást, az erőszakos, netán véres összetűzéseket a tisztek és a legénység, valamint a különböző nemzetiségű matrózok között. Továbbá elejét akarta venni annak, hogy a legénység a hajókat egyszerre és tömegesen elhagyja. A flottát a fegyverszünetig egységes egészként szerette volna egyben tartani. Horthy igyekezett alkalmazkodni az újonnan formálódó hatalmi viszonyokhoz. Ezért sürgette, hogy a nemzeti tanácsok adjanak ki felhívásokat a legénység megnyugtatására, küldjenek delegátusokat Polába és Cattaróba. A Magyar Nemzeti Tanács így szólította meg a magyar tengerészeket: „Tudomásunkra jutott, hogy soraitokban mozgalom indult meg, teljes hatalommal felruházott megbízottunk holnap [október 29-én — S. P.] hozzátok utazik. Csatlakozzatok a Magyar Nemzeti Tanácshoz és megbízottunk megérkezéséig mindenki maradjon a helyén és teljesítse a kötelességét. "Horthy igyekezett személyes tekintélyét is latbavetni és több ízben végigjárta a hajókat, hogy lecsillapítsa és maradásra bírja a matrózokat. Elsősorban a magyar legénységet kívánta meggyőzni, de erőfeszítései hiábavalónak bizonyultak. A magyar tengerészek ragaszkodtak ahhoz, hogy november elsején hazatérnek és elhatározásuktól semmiféle rábeszélésre nem tágítottak. „Horthy Miklós flottaparancsnok lépett a fedélzetre köpenyben, karddal az oldalán. Első szavait a magyarokhoz intézte, hogy álljanak külön, fegyelmezetten és tartsák magukat!

Amikor a flottaparancsnok elhagyta a hajót, a tiszteket eltanácsolták a hajó farára. Szolgálati fegyvereiket elvették, az ágyúállásokat pedig a legénység tartotta a felügyelete alatt. Nékem úgy tűnt, hogy a tisztek beletörődtek a megváltoztathalatlanba! Ettől kezdve a hajón minden szolgálatot a jugoszlávok láttak el. A más nemzetiségűeket minden ténykedés alól felmentették." Horthy lényegében felfüggesztette a szolgálati szabályzatot és felmentette a tiszteket azon kötelességük alól, hogy a fegyelmi előírásoknak akár fegyverrel is érvényt szerezzenek. Ahogyan október 29-i jelentésében rezignáltán megállapította: „Az erőszak alkalmazása csak rontana a helyzeten, a tisztek tehetetlenül állnak egy esetleges tömegmozgalommal szemben."

A flotta sorsa nem is Polában, hanem Zágrábban és Bécsben dőlt el. A zágrábi délszláv nemzeti tanács október 29-én a hadügyminisztériumhoz intézett táviratában követelte, hogy a haditengerészetet adják át a szerbek, horvátok és szlovének államának, mert nem lenne kívánatos, ha olasz kézre jutna, a part néprajzilag különben is hozzá tartozik. Az esetleges olasz birtoklásra vonatkozó érv Bécsben nem maradt hatás nélkül. Még inkább befolyásolta a döntést, hogy Zágrábban még nem mondták ki egyértelműen a Szerbiához való csatlakozást.

A végső elhatározás előtt az uralkodó megvitatta a helyzetet Kcil és Holub tengernagyokkal, Arz vezérezredes vezérkari főnökkel és gróf Andrássy Gyula külügyminiszterrel. Egyöntetűen azt tanácsolták a Legfelsőbb Hadúrnak, hogy a flottát és minden haditengerészeti intézményt haladéktalanul adjon át a zágrábi nemzeti tanácsnak. Horthynak a döntésben semmiféle szerepe nem volt. Feladata, és egyben utolsó flottaparancsnoki ténykedése arra szorítkozott, hogy Keil tengernagynak IV. Károly megbízásából október 30-án az esti órákban táviratilag kiadott parancsát végrehajtja és a következő napon lebonyolítja a hadiflotta átadását a zágrábi meghatalmazottaknak.[3283]

„A Prinz Eugen lázadói magukkal rántották a Viribus Unitis matrózait is. A bujtogatók kivétel nélkül délszlávok és csehek voltak, az volt a legénység zöme is. Ezek letartóztatták tisztjeiket s kiáltványokat sokszorosítottak. Egy nap alatt sikerült fellázítani a pólai hadi- tengerészet egész legénységét. Az volt a cél, hogy a hajókat átadják azoknak a szerb politikusoknak, akikkel a bujtogatók összeköttetésben állottak."[3284]

1918.11.01-én, immáron a Délszláv flotta vezérhajóját, amigőz nélkül horgonyzott Pólában, Raffaele Rossetti olasz őrnagy és Raffaele Paolucci olasz hadnagy vezette, embervezérlésű torpedói támadták meg. Feltehetőleg ők aknákat tettek a hajó aljára. Az aknarobbanásoktól a hajó oldalra dőlt és negyed

[3283] Történelmi szemle, 1993 (35. évfolyam) 1-2. szám: TANULMÁNYOK: Sipos Péter: Horthy Miklós az első világháborúban)
[3284] Magyarság, 16. évfolyam, 1935-03-17 / 63. szám

óra alatt elsüllyedt. 400 tengerész lelte halálát. Ekkor esett el Janko Vukovic is, az új flottaparancsnok. Az olaszok feltehetőleg azért süllyesztették el, nehogy a Délszláv államnak erős flottája legyen. A dolog „szépséghibája", hogy pár hónap múlva a Délszláv állam által átvett flotta szinte minden egységét a győztes hatalmak az olaszoknak adták át. A Viribus Unitis mindössze 25 m mély vízben merült el.
A hajót 1920 és 1930 között az olaszok kiemelték, és jórészt lebontották.

(A MAIALE néven ismert torpedóval 1912 óta kísérletezett az olasz haditengerészet. Elég gyenge eredmények után 1918. november 1 -jén, hajnalban érték el egyetlen sikerüket. A már a fegyverszünet beállta után támadó olasz osztag - az őrség nélküli pólai kikötőbe behatolva - aknát helyezett a VIRIBUS UNITIS csatahajó alá, amely gőz nélkül, horgonyon állt. A robbanás után a beömlő víz a kikötő közepén süllyesztette el a Monarchia flottájának volt zászlóshajóját.[3285]

A kikötőbe belopódzó olasz búvárok dolgát jelentősen megnehezítette, hogy a Viribus Unitis állt leghátrább a horgonyzó hadihajók sorában, a part és a Santa Andrea sziget között. Tovább nehezítette a dolgukat, hogy mire hosszadalmas manőverezéssel sikerült a Viribus Unitis közelébe jutniuk, már reggel háromnegyed öt volt az idő, és lassan kezdett megvirradni. Amikor a csatahajó mellé értek, újabb problémával kellett szembesülniük, Mignatta ugyanis süllyedni kezdett. Már úgy látszott, kudarcba fullad az akció, amikor Rosetti rájött, hogy egy nyitva felejtett szelep okozza a problémát, amit sikerült elhárítania. Újabb rendkívül óvatos manőverezés után, nagyjából a gépházak magasságában, Rosettinek sikerült a az egyik időzített aknát a hajótesthez rögzítenie, nagyjából három méter mélyen a vízvonal alatt. Mivel kezdett megvirradni, arra már nem maradt idejük, hogy észrevétlenül elhagyják a kikötőt, ezért úgy döntöttek, hogy partra úsznak és a majdani zűrzavarban akarnak elmenekülni. Ezért az akna időzítőjét csak egy órás késleltetésre állították be. A másik aknát is élesítették, majd a robbanóanyaggal megtöltött Mignettát találomra elindították a part irányába, remélve, hogy nekiütközik valamelyik horgonyon álló hajónak. Az úszó két olaszt a Viribus Unitis egyik csónakja elfogta. A két olaszt az ideiglenes flottaparancsnok, Vukovics sorhajókapitány elé állították. Rosetti és Paolucci csak ekkor tudták meg, hogy a flotta, és így a Viribus Unitis sem az ellenség, hanem a születő „baráti" délszláv állam tulajdonában van már.
Ennek hatására Rosetti bevallotta, hogy időzített mágneses bombát helyeztek a Viribus Unitis oldalára, ami hamarosan robbanni fog, ezért a csatahajó azonnali kiürítését sürgette, azt kérve, hogy ők is a távozók között lehessenek. Vukovics tisztjei között volt, aki nem hitt Rosettinek, és az „aknáról szóló mesét" ravasz szökési kísérletként értékelte, ám a flottaparancsnok komolyan vette az olaszok közlését, és elrendelte a Viribus Unitis elhagyását. A riadó váratlanul érte az éjszakába nyúló mulatozástól megfáradt legénységet, a hajó azonnali elhagyásáról szóló parancs pedig pánikot váltott ki a tengerészek között. Riadt szaladgálás kezdődött a fedélzeten, sokan megzavarodva fel-alá rohangáltak, mások pedig a vízbe vetették magukat. - A robbanás 6.30-kor következett be.- Senki sem törődött a csatahajó megmentésével, mindenki igyekezett úgy menteni magát, ahogyan csak tudta. – A hajó 6.40-kor elsüllyedt, míg mások szerint 6.43-kor merült el.- Paolucci később így emlékezett vissza a Viribus Unitis fedélzetén kitört pánikról: „*Hallottuk, hogy csapódnak a nyíló ajtók, láttuk, ahogy a félmeztelen emberek őrült módjára rohannak fel a lépcsőkön, és hallottuk a vízbe hulló testek csobbanását*." A lovagias parancsnok, Vukovics sorhajókapitány megengedte a két olasznak, hogy ők is a vízbe vethessék magukat, a parancsnok azonban a hídon maradt, hogy megpróbálja menteni, ami még menthető. Hat óra negyvennégy perckor mély detonáció hangja hasított a kora reggeli város álmos csendjébe. A robbanás ereje csaknem egy méter magasra lökte a csatahajót, majd a Viribus Unitis gyorsan elkezdett a jobb oldalára dőlni. Alig negyedórával a robbanás után, a csatahajó felborult, és pár perc múlva elnyelte a kikötő piszkosszürke vize. Még a szakirodalomban is tartja magát az a nézet, hogy a Viribus Unitis 400 embert ragadt magával a mélybe, a legfrissebb kutatások szerint azonban csak 40 körül lehetett az áldozatok száma. Mivel az elsüllyedt csatahajó komoly veszélyt jelentett a pólai kikötő forgalmára, 1929-ben az olasz hatóságok robbantásokkal szétdarabolták a hajótestet, a nagyobb darabjait pedig kiemelték. (1918 után az Isztriai-félsziget egészen a második világháború végéig olasz fennhatóság alá került.) Horthy altengernagy utolsó zászlóshajójának kiemelésre nem került maradványai azonban mind

[3285] Haditechnika 29. 1995 / 4. szám HADITECHNIKA-TÖRTÉNET, Sárhidai Gyula: Olasz torpedólovasok a britt flotta ellen.)

a mai napig a pulai kikötő 30 méteres mélységében őrzik a hajdanvolt osztrák-magyar flotta emlékét, amit még fennállt, soha sem tudtak legyőzni.[3286]

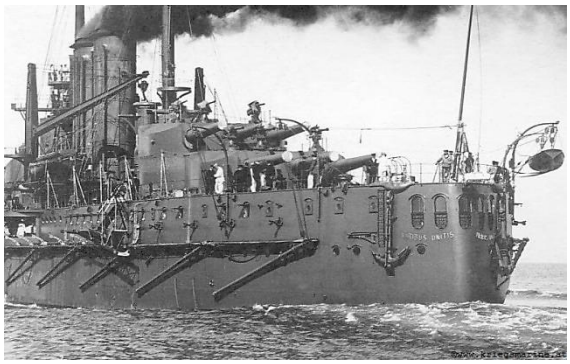
„……..A Viribus Unitis irtózatos morajlással megfordult fenékkel felfelé, olyan volt, mint egy úszó bálna…… A jugoszlávok a magyarokat vádolták a hajó elsüllyesztésével. Emiatt a magyar legénységet egy páncélerőditménybe akarták internálni. Már gyülekeztünk is útra a páncélerődítmény felé, amikor a Wien nevű óriási kórházhajó is felrobbant.[3287]

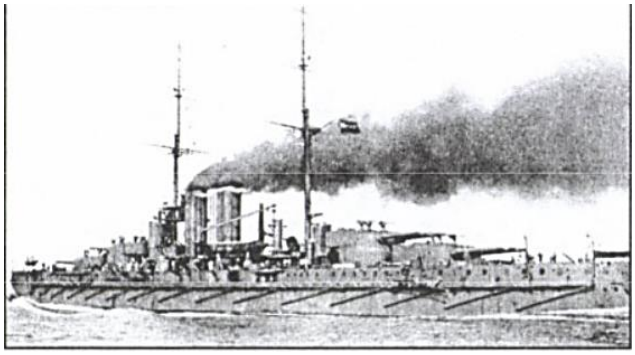
„Percek múltán hatalmas robbanások rázkódtatták meg a levegőt. A monarchia egyik leghatalmasabb és legszebb hadihajója öt helyen kezdett égni, féloldalra billent, majd elmerült a tengerben. 323 fűtő és matróz pusztult el az elsüllyedt hajón, köztük 107 magyar is."[3288]

Pola kikötőjét ötszörös gerenda és hálózár védte.[3289]

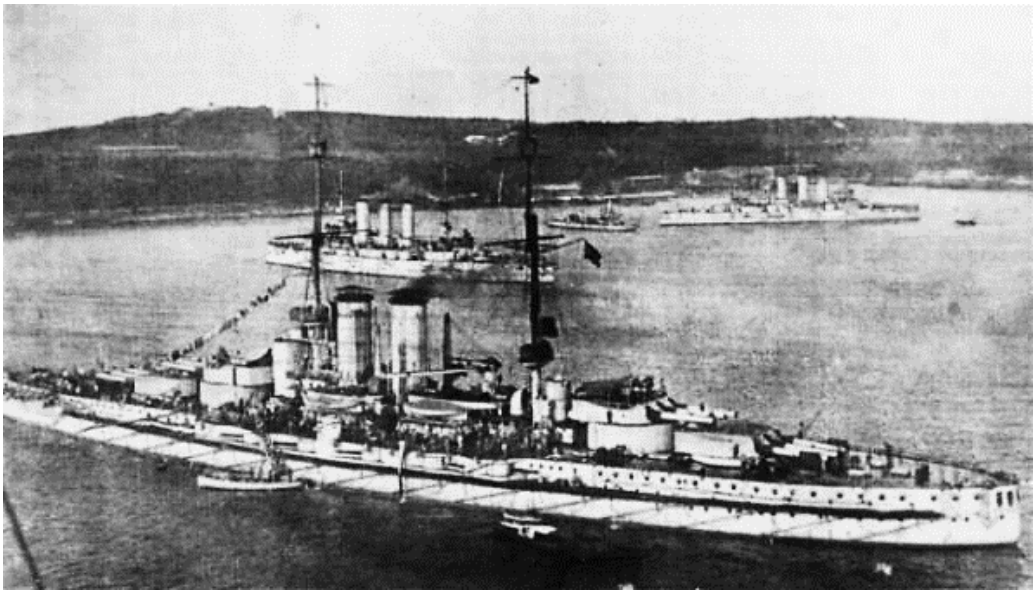
Raffaele Rossetti őrnagy

Raffaele Paolucci orvoshadnagy

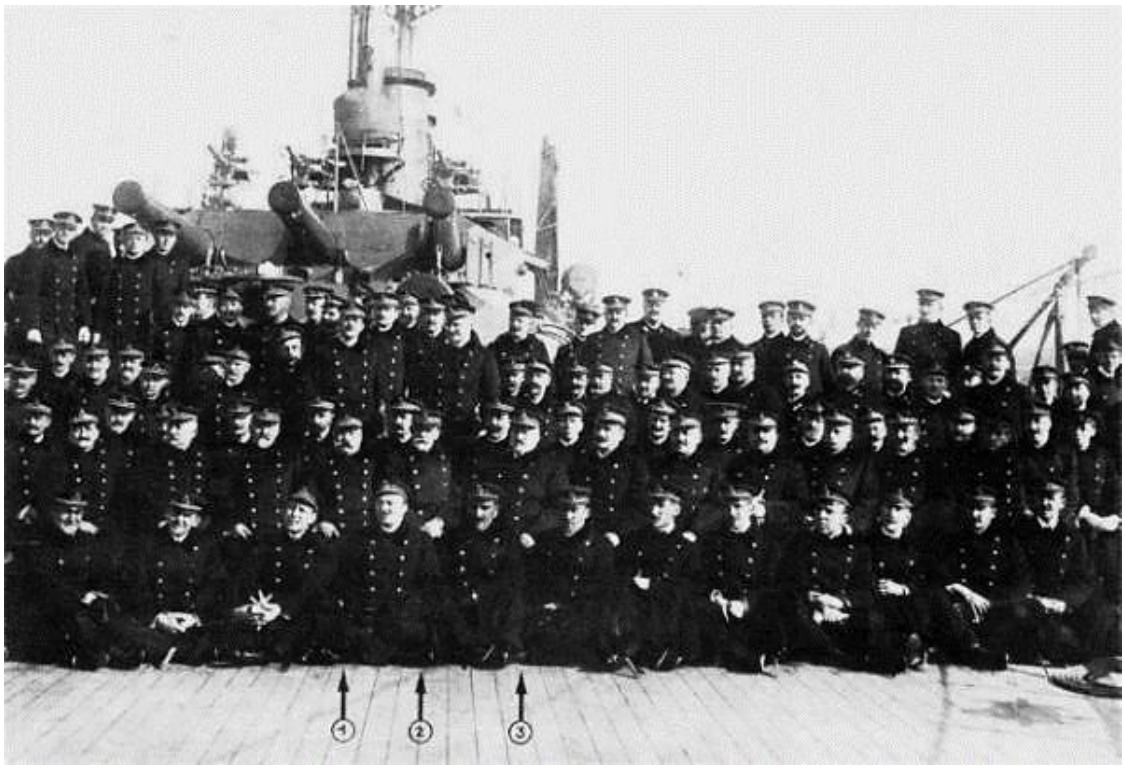




[3286] https://www.origo.hu/tudomany/20191031-az-olasz-buvarok-nem-tudtak-hogy-az-osztrakmagyar-flotta-idokozben-mar-delszlav-kezre-kerult.html
8 Órai Újság, 21. évfolyam, 1935-05-26 / 120. szám
Új Idők, 45. évfolyam, Lapszámok1 939-10-29 / 44. szám
[3287] Magyarország, 38. évfolyam, 1931-05-06 / 101. szám
[3288] Magyarság, 16. évfolyam, 1935-03-17 / 63. szám
[3289] 8 Órai Újság, 21. évfolyam, 1935-05-26 / 120. szám



SMS Viribus Unitis Pula (Póla) kikötőjében



A Viribus Unitis tisztjei

Ugyanez a folyóirat -Magyar Adria Egyesület Közlönye 1912. évi IV. füzetében.-, ugyancsak az 1912. évfolyamában a 491. oldalon, táblázatos összehasonlítást tesz a 19 000—23 000 tonna vízkiszorítású csatahajók között abból a szempontból, hogy melyik hajónak a legnagyobb a tűzereje teljes oldaltüzelés esetén, mégpedig a kilőtt lövedékek összsúlya szerint.
A táblázat szerint a VIRIBUS UNITIS által kilőtt lövedékek súlya a legnagyobb: 5400 kg, utána következik a DANTE ALIGHIERI 5004 kg-al, majd a JEAN BART 4400 kg-al stb. A másik forrásom már az újabb időkből származik. A kis könyv „Kurze Geschichte der k.u.k Marine" címmel jelent meg 1970-ben Hertfordban a Koehlers kiadóvállalatnál. Paul Schmalenbach a szerző. E munka 52. oldalán a következőt írja: „A VIRIBUS UNITIS-t, mint a világ első háromlöveges tornyokkal felszerelt nagy

csatahajóját 1912. X. 16-án állították szolgálatba..." (A próbajáratokat 1912. augusztus 23-án kezdte el). Egyébként a DANTE ALIGHIERI 1913-ban állt szolgálatba.[3290]

A csatahajó oldaltüzének értéke egy sortűznél, az 1906–1914 között épült 30,5 cm-es típusok vonatkozásában

(német írásmód szerint) *1. táblázat*

Állam	Hajónév	Lövedéktömeg, kg	Állam	Hajónév	Lövedéktömeg, kg
Egyesült Államok	ARKANZAS	4978	Németország	GROSSER KURFÜRST	4222
Egyesült Államok	FLORIDA	4122	Németország	OSTFRIESLAND	3442
Nagy-Britannia	DREAD-NOUGHT	3084	Olaszország	GIULIO CESARE	5620
Nagy-Britannia	NEPTUN	3855	Olaszország	DANTE ALIGHIERI	5226
Argentína	RIVADAVIA	5014	Oroszország	GANGUT	4048
Franciaország	JEAN BART	4785	Oroszország	IMPERATRIZA MARIA	4100
Japán	KAWATSCHI	3393	Ausztria–Magyarország	SZENT ISTVÁN	5673

[3291]

Parancsnokai:
Danelilli kapitány 1912.08.11-1912.08.16.

Anton Willenik (Villnik Antal) sorhajókapitány 1912.08.16/27 - 1912.10.06-1913 február (utóbb admirális)

Anton Alexander Ignaz Friedrich Hansa sorhajókapitány 1913.04.25- 1914. március

[3290] Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 2. szám Vita: Csonkaréti Károly : Válasz Kopeczky Győzőnek. – 1987. 325. p.
[3291] Haditechnika 22. 1988 / 3. szám HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

Freiherr (báró) von Gerlach sorhajókapitány 1913. március- 1914. augusztus
Edmund (Ödön) Grassberger sorhajókapitány 1914.08.17- 1915. augusztus
Kamillo Ernest Teuschl sorhajókapitány 1915.08.15- 1917.11.04.
Gustav Engelbert Ritter von Nauta sorhajókapitány 1917.11.05- 1918 március
Janko Podkapelski Vukovic sorhajókapitány (utóbb admirális 1 napig) 1918.03.11- 1918.11.01+

Tengernagyok a hajón:

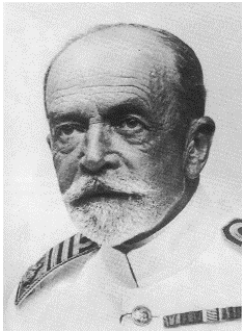
Habsburg Ferenc Ferdinánd főherceg tengernagy, trónörökös

Eugen Ritter von Chmelarz ellentengernagy (vice-admiral) 1912

gróf Rudolf von Montecucoli tengernagy, aki 1904-1913 között a monarchia flottájának főparancsnoka

Maximilian Njegovan ellentengernagy 1913

Franz Löffler ellentengernagy 1914



Anton Johann Haus admirális (utóbb főtengernagy) 1914, 1915-1917.02.08. († tüdőgyulladás)

Anton Willenik admirális 1917-1918.02.27

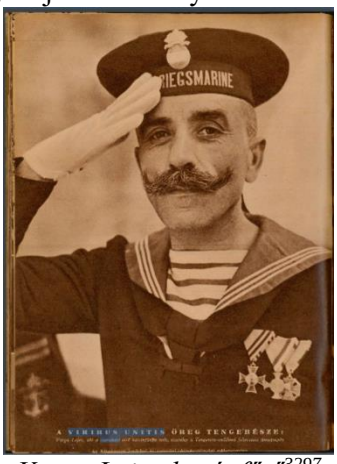
vitéz nagybányai Horthy Miklós altengernagy, flottaparancsnok 1917.02.27-1918.10.30.

Janko Vukovic sorhajókapitány, a csatahajó parancsnoka, aki egyben a Délszláv állam flottaparancsnoka lett, admirálisi rangban. A hajóval együtt merült a hullámsírba

„Hirtelen lökés rázza meg a hatalmas hajótestet. A robbanás alig hallatszik. A büszke csatahajó azonnal oldalára dűl. Mindenki tudja, hogy a seb halálos…….. A parancsnoki hídon áll Vukovic volt cs. és kir. sorhajókapitány, a korábbi hajóparancsnok, most már, jugoszláv flottaparancsnok. Némán int nemet, amikor felkérik, hogy foglaljon helyet az utolsónak távozó csónakban. A régi hagyományos, nemes tengerész szokáshoz híven, hajóját annak pusztulásakor sem akarja elhagyni, hanem azzal együtt a hullámsírba száll.”[3292]

[3292] 8 Órai Újság, 29. évfolyam, 1943-10-30 / 246. szám

Ismertebb tengerészek, akik a hajón szolgáltak:
osgyáni Rónay Tibor fregattkapitány 1914-től tüzértiszt (sorhajóhadnagy, korvettkapitány majd fregattkapitány) (DDR. Juba)
Milosevics Sándor korvettkapitányt elsőtiszt 1918.10.30+ (DDR. Juba)
báró Gerlach Szilárd sorhajókapitány a Ferenc-József Rend lovagkeresztese
Brunfeldi Helmreichen Frigyes korvettkapitány a Ferenc-József Rend lovagkeresztese[3293]
Konyovits Demeter sorhajóhadnagy[3294]
Bogyor Gyula a Novara, majd a Viribus Unitis kormányosa[3295]
norwalli Konek Emil sorhajókapitány, 1918. áprilisától a flotta törzskari főnöke (utóbb1920-tól ellentengernagy, 1924-től altengernagy)
Székely Géza kormányos gyakornok, majd főkormányos[3296]

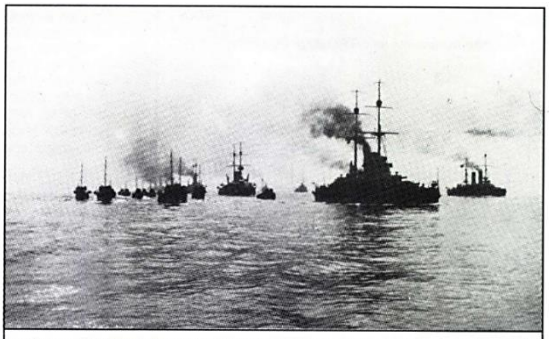


Varga Lajos kazánfűtő[3297]

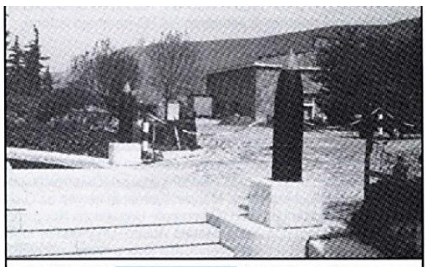
Tido J. Gaspar tengerész[3298]
Kari Schwarcz szállásmester[3299]
Kapitány Károly a 30.5 cm-es ágyúknál szolgált.[3300]
Birinyi Béla kadét[3301]
Retynók Károly tengerész[3302]
Maurer Péter kormányos[3303]
Pauker Sándor 1916-1917-ben szolgált a hajón.[3304]
Koltai-Kollár Jenő[3305]
Szegedi Szabó István tengerész, színművész, aki alatt elsüllyedt a Szent István, majd a Viribus Unitis csatahajó is.[3306]
Pallesz András tengerész, majd a Novara kormányosa[3307]
Pintér Ferenc hajóírnok[3308]
Bruno Dittrich fregattkapitány, törzstiszt a Viribus Unitisen[3309]
Lukács Sándor tengerész[3310]
Tombor Béla tengerész[3311]

[3293] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-19 / 169. szám
[3294] Az Újság, 14. évfolyam, 1916-06-28 / 178. szám
[3295] Székely Hírmondó, 20. évfolyam, 2015-01-27 / 17. szám
[3296] Háromszék, 26. évfolyam, 2014-11-01 / 7337. szám
[3297] Pesti Napló Képes Melléklet, 1937-10-17
[3298] A Hét 16. évfolyam, 1971-04-02 / 13. szám
[3299] Új Nemzedék, 18. évfolyam, 1936-12-01 / 275. szám
[3300] Deseő Lajos**:** Erdélyi ezredek a világháborúban (Budapest, 1941)
[3301] Magyarság, 16. évfolyam, 1935-12-12 / 283. szám
[3302] Friss Újság, 44. évfolyam, 1939-08-01 / 173. szám
[3303] Magyar Nemzet, 67. évfolyam, 2004-03-08/57. szám
[3304] Esti Kurír, 16. évfolyam, 1938-12-06 / 277. szám
[3305] Friss Újság, 39. évfolyam, 1934-06-28 / 144. szám
[3306] Magyar Élet, 3. évfolyam, 1941-12-25 / 294. szám
[3307] Új Nemzedék, 25. évfolyam, 1943-01-07 / 4. szám
[3308] Történelmi szemle, 1993 (35. évfolyam) 1-2. szám: TANULMÁNYOK: Sipos Péter: Horthy Miklós az első világháborúban
[3309] Történelmi szemle, 1993 (35. évfolyam) 1-2. szám: TANULMÁNYOK: Sipos Péter: Horthy Miklós az első világháborúban
[3310] Kecskeméti Lapok, 69. évfolyam, 1936-04-12 / 15. szám
[3311] Magyar Nemzet, 24. évfolyam, 1968-01-07 / 5. szám

A K.u.k. flotta legénységének 48.9%-a délszláv, a tisztikar 1914-es 1748 fős állományából 20.4%, avagy 214 fő volt magyar.

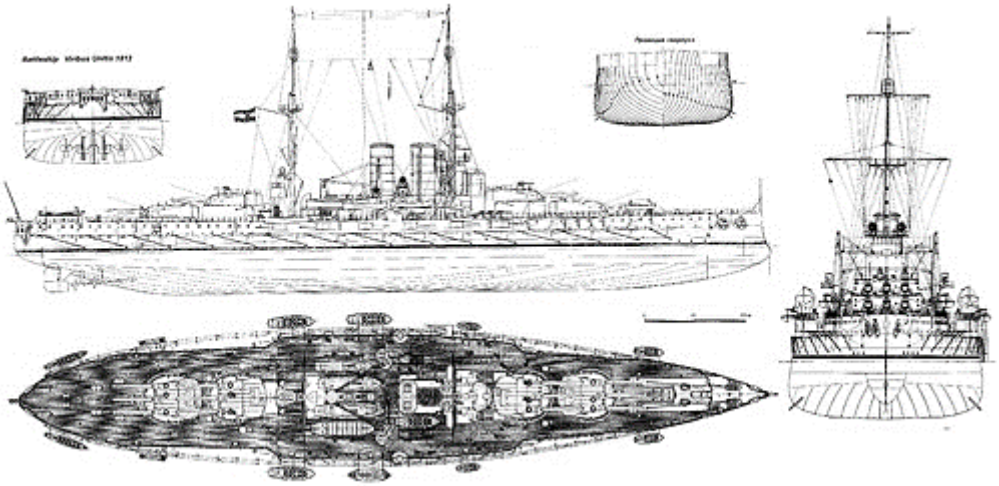


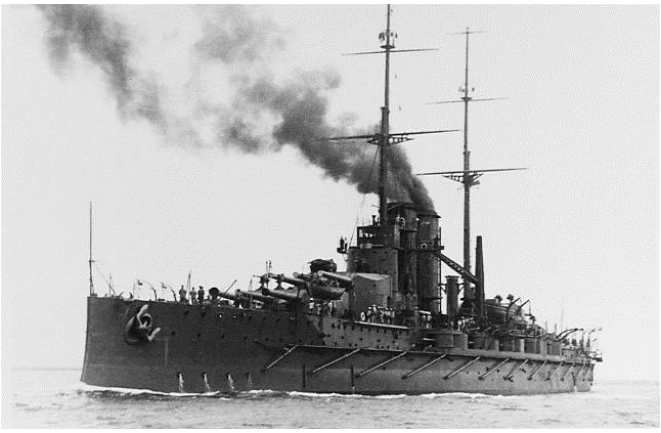
1. ábra: A kifutó osztrák–magyar flotta az 1913-as nyári gyakorlaton. Elöl a VIRIBUS UNITIS *csatahajó mint zászlóshajó*

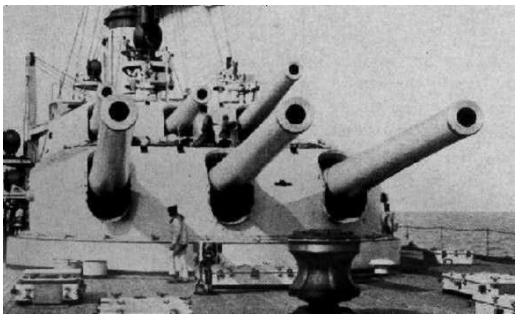


11. ábra: A VIRIBUS UNITIS (1912) *osztrák–magyar csatahajó 30,5 cm-es gránátjai a barcolai Faro di Vittoria bejáratánál*

1995/2 HADITECHNIKA 59 [3312]

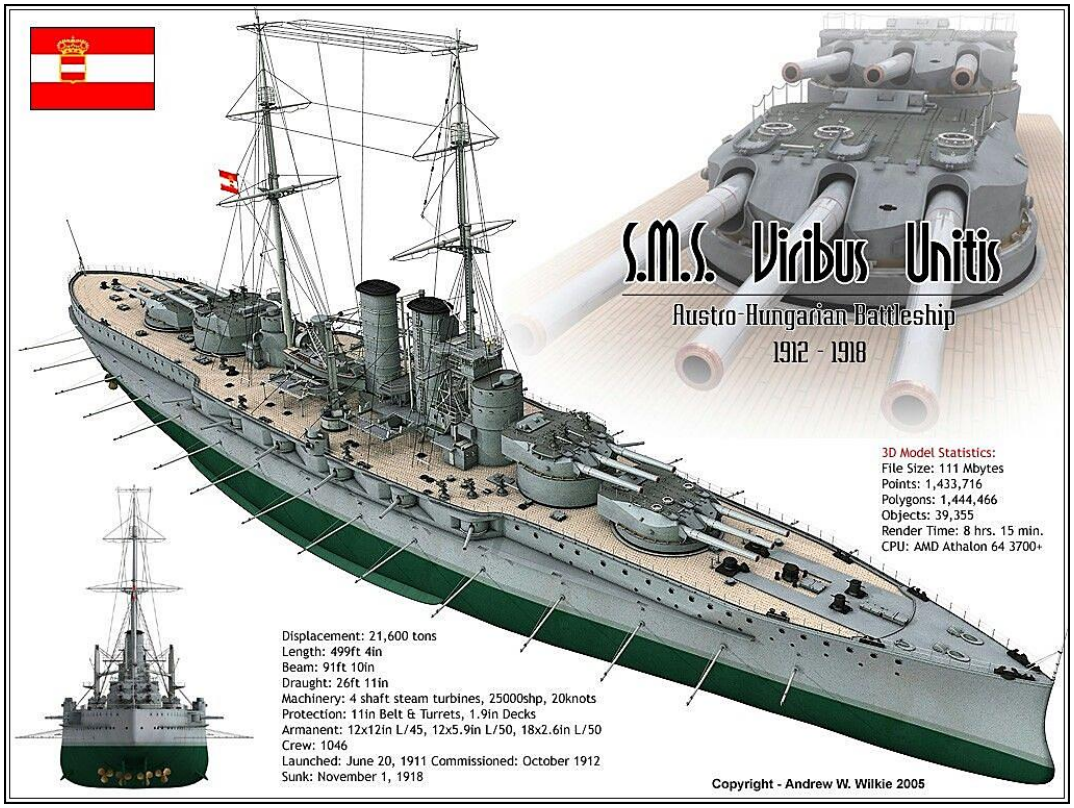




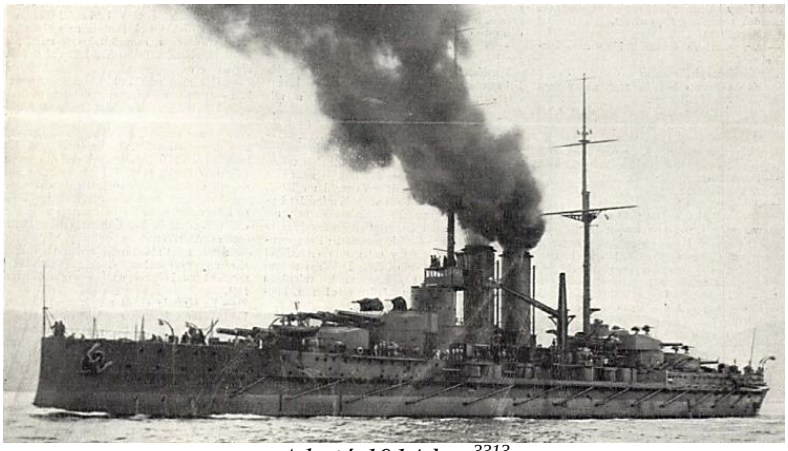


[3312] Haditechnika 29. (1995) 1995 / 2. szám 80 ÉVE TÖRTÉNT

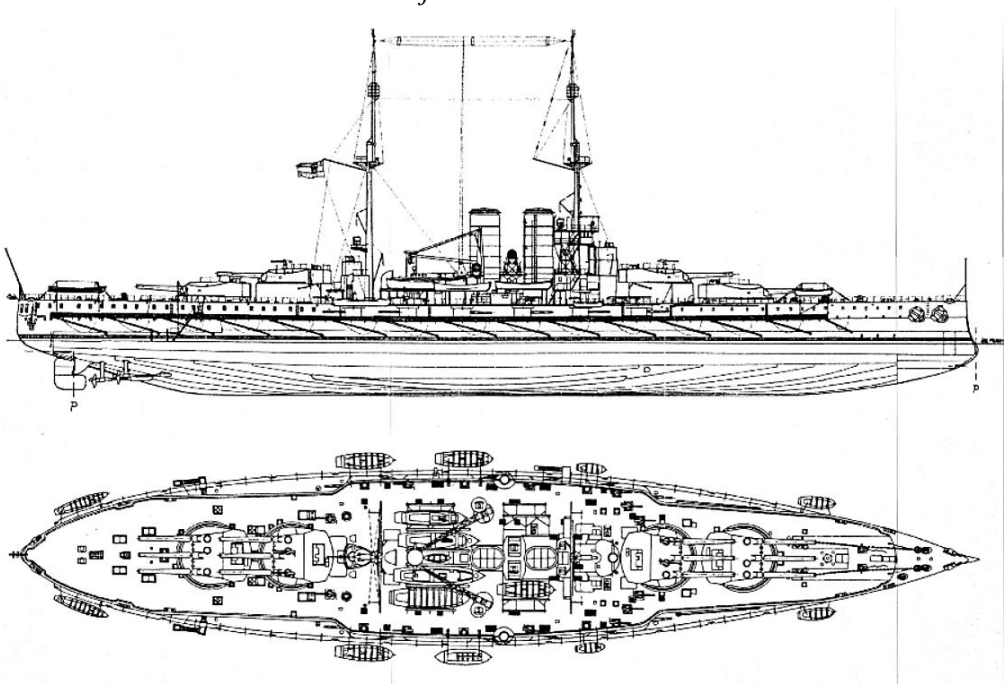
A csatahajó matrózai 1917-ben



A csatahajó orrésze a velencei arzenálban

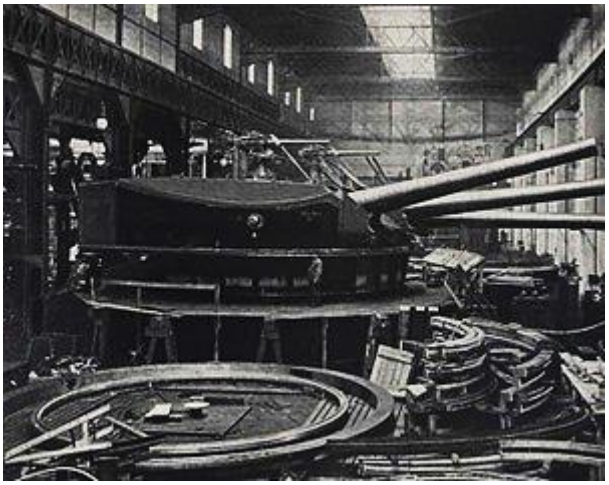


A hajó 1914-ben[3313]

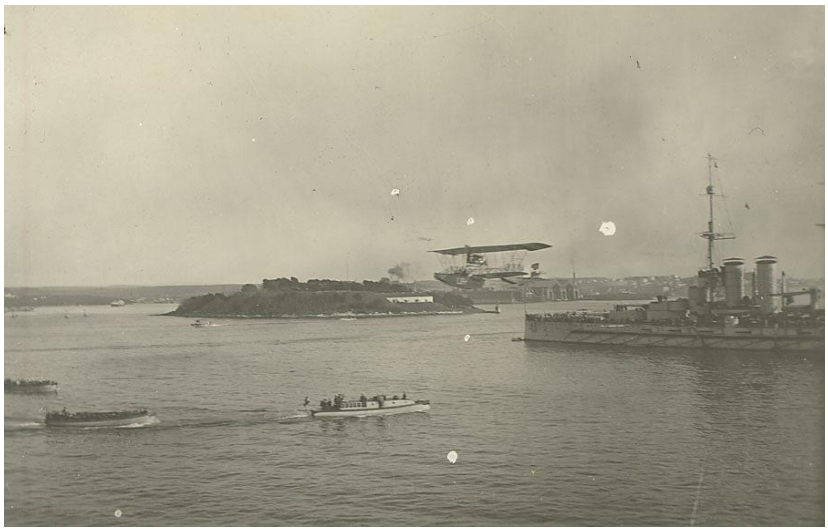


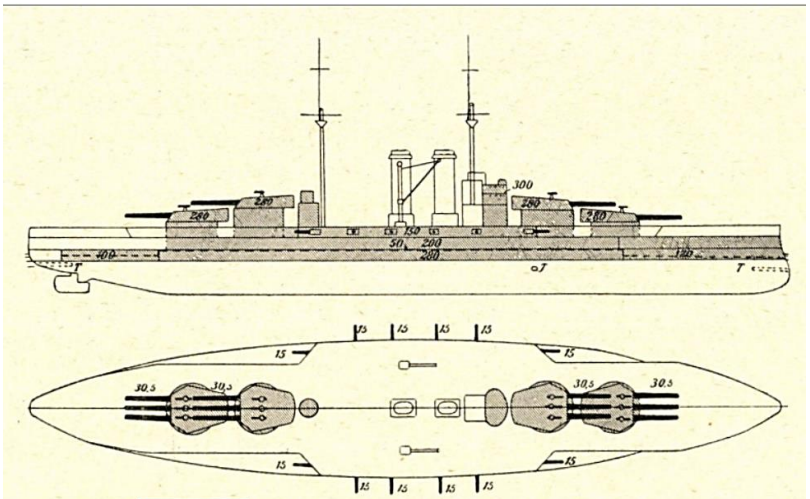
Viribus Unitis jellegrajza

[3313] Vasárnapi Újság –34. szám / 1914-08-23



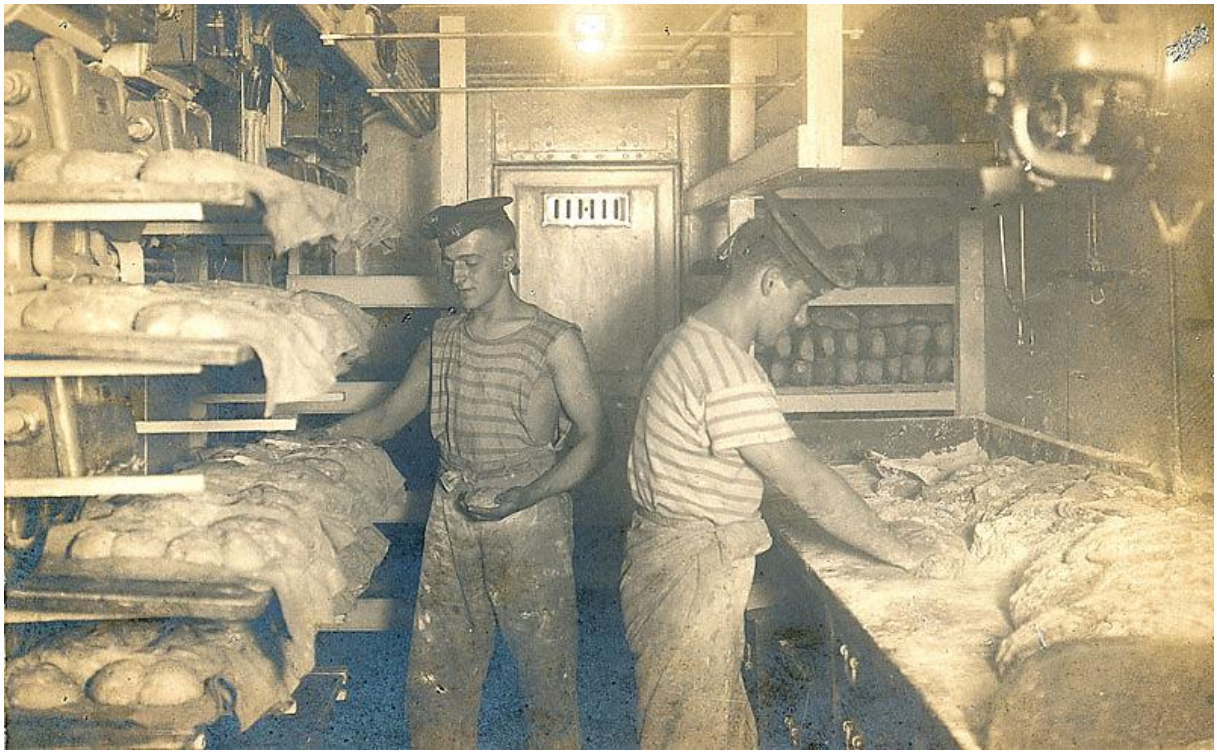
A pilseni Skoda gyárban készül a Viribus Unitis első háromlöveges lövegtornya





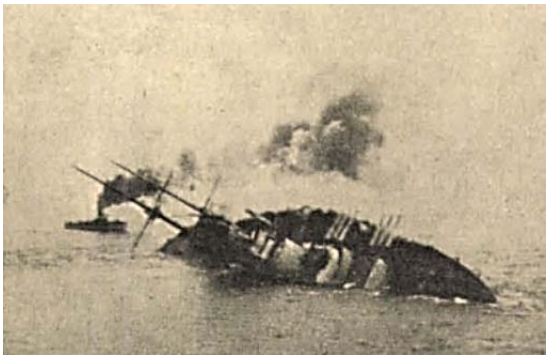
Tegethoff, Viribus Unitis, Prinz Eugen, Szent István. Hossza 151 m, szélessége 27·3 m, mély járata 8·2 m, 20.300 tonnás, 25.000 lóerős géppel, óránkénti 21 tmf. sebességgel. Vértezete: öv- és toronypáncél 280 mm, kazamatták 180 mm, keresztfal 160 mm, fedélzet 48 mm. Fegyverzete: 12 drb. 30·5 cm-es, 12 drb. 15 cm-es, 18 drb. 7 cm-es, 2 drb. 4·7 cm-es, ágyú, és 4 drb torpedó. Egy oldali lövedéksúly 5673 kgr. Egyszerre tüzelhet oldalt: 12 drb. 30·5 cm-es és 6 drb. 15 cm-es ágyúval, előre-hátra 6—6 drb. 50·5 cm-es és 6—6 drb. 15 cm-es ágyúval és torpedókkal. Személyzete: 1000 ember. [3314]

[3314] Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914, Éves tartalomjegyzék, Bignió Gyula: A hadviselő államok tengeri hadereje (6 képpel és 14 rajzzal)



A hajó péksége

A süllyedő Viribus Unitis. Mivel gőz nélkül állt, esély se volt a szivattyúk beindítására. Egy védtelen, békére készülő, gőz nélkül álló hajót elsüllyeszteni, olyan „dicsőség”, mint ha valaki kirabol egy vak embert



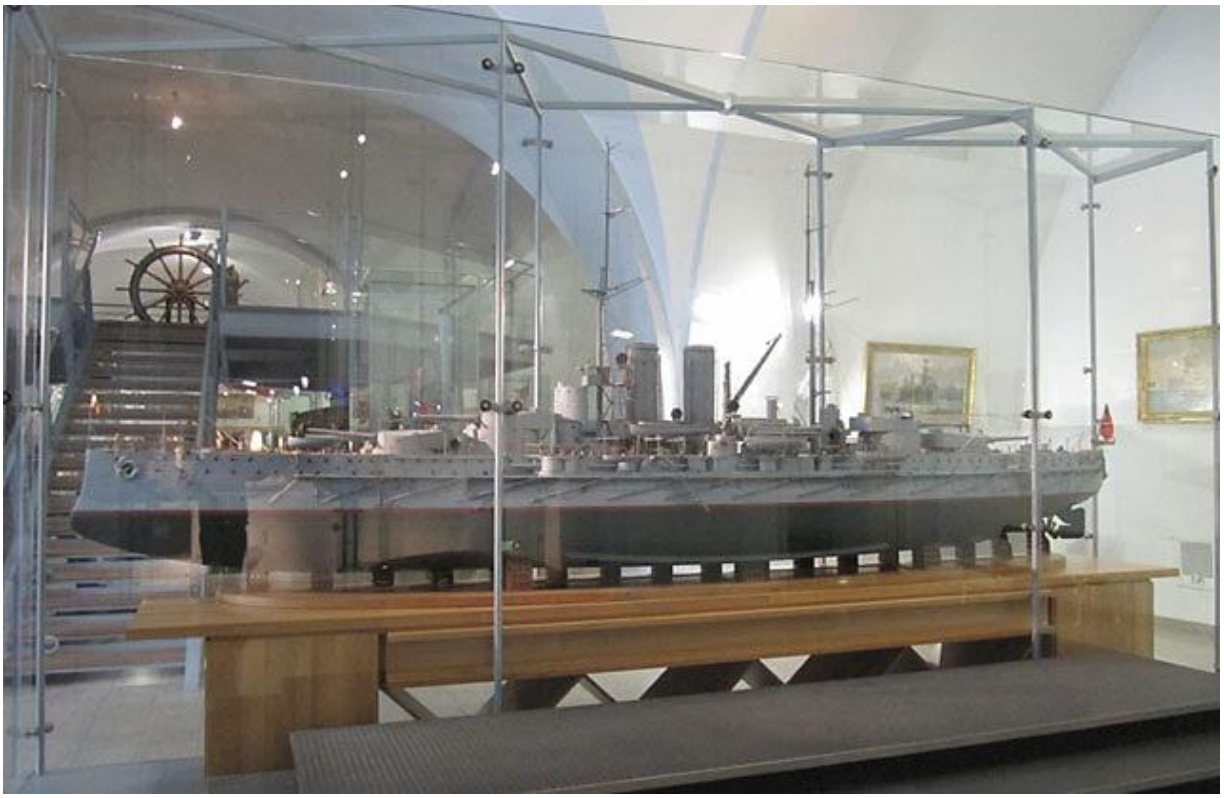
A három fénykép a fenti jobboldali képpel együtt értendő.[3315]
Bár a cikk a Viribus Unitis-ről szól, szerintem itt két kép a Szent István elsüllyedését mutatja.
A Szent István lövegtornyait fordították ki, illetve a másik képen a felborult hajó mellett a Tegetthoff csatahajó látható. Több újságcikk is a süllyedő Szent István képét hozza az elsüllyedő Viribus Unitis képe helyett, amikor a Viribus Unitis-ről írnak, pl.: „A Viribus Unitis elsüllyedése”[3316]

Tegetthoff vagy Viribus Unitis osztály. A szakirodalomban a Tegetthoff osztály az ismertebb elnevezés, de a Viribus Unitis osztály is előfordul.

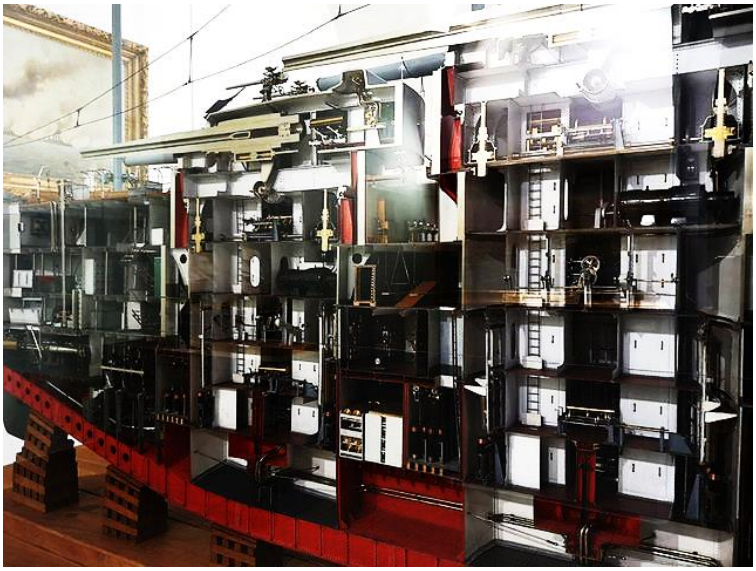
Viribus Unitis (IV.)	**Tegetthoff (V.)**
megrendelése 1908	megrendelése 1908
szerződéskötés 1909.11.29	szerződéskötés 1909.11.29
építés kezdete 1910.07.24	építésének kezdete 1910.09.24
vízrebocsátás 1911.06.24	vízrebocsátása 1912.03.21
hadrendbe állt 1912.12.05	hadrendbe állt 1913.07.14

A fenti táblázatból viszont látszik, hogy a hajóosztályt igazából Viribus Unitis osztálynak kellene nevezni, mivel előbb készült el a Viribus Unitis, mint a Tegetthoff, és a megrendelési sorszáma is előrébb volt.

[3315] Új Idők, 45. évfolyam, 1939-10-29 / 44. szám
[3316] Új Idők, 45. évfolyam, 1939-10-29 / 44. szám.

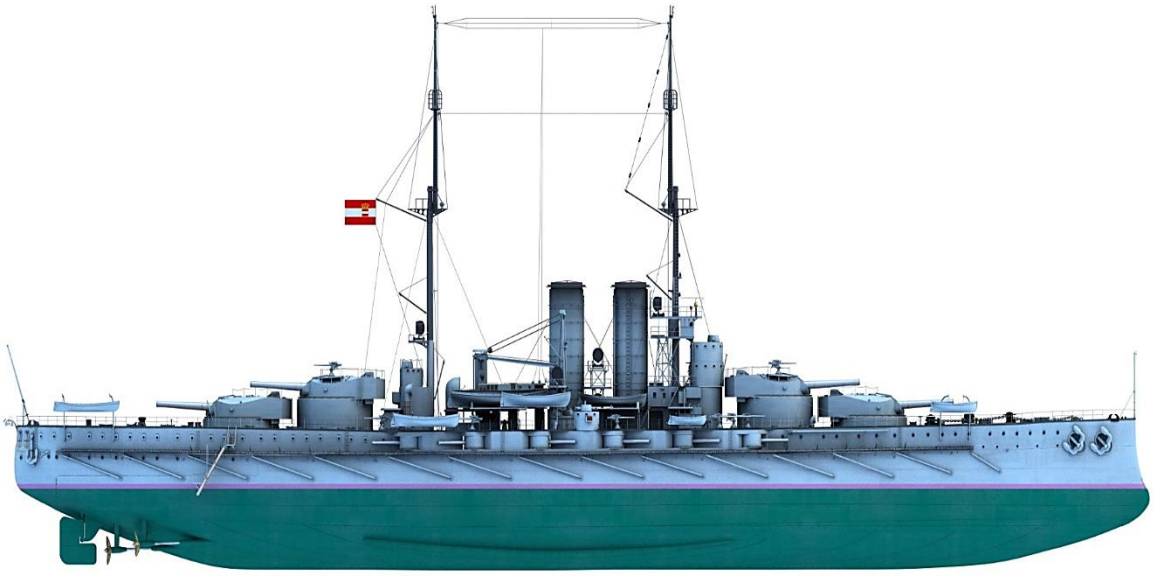


A bécsi Herresgeschichtliches Múzeumban (HGM) látható a zászlóshajó 1: 25-ös modellje mindkét oldalról. A modell teljes hossza hat méter



[3317]

[3317] https://steemit.com/history/@vieanna/das-schicksal-des-schlachtschiffes-sms-viribus-unitis-the-fate-of-the-battleship-sms-viribus-unitis



A Monarchia tengeri hadereje:
Dreadnoughtok: Viribus Unitis (horvát lobogó alatt 1918+), Thegethoff, Prinz Eugen,
Szent István (1918+) (1. csatahajóosztály) (12 db. 30.5 cm, 12 db. 15 cm, 20.2 csomó)

Pre- Dreadnoughtok (másod osztályú csatahajók): Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi
(2. csatahajóosztály) (4 db. 30.3 cm, 8 db. 24 cm, 20 db. 10 cm, 20.6 csomó)

Sorhajók (másod osztályú csatahajók): Erzherczog Karl, Erzherczog Friedrich,
Erzherczog Ferdinand Max (3. csatahajóosztály)
(4 db. 24 cm, 12 db. 19 cm, 19.2 csomó)

Sorhajók (harmad osztályú csatahajók): Árpád, Habsburg, Badenberg
(3 db. 24 cm, 12 db. 15 cm, 19 csomó)

Partvédő páncélosok (harmad osztályú csatahajók): Budapest, Wien (1917+), Monarch
(4 db. 24 cm, 6 db. 15 cm, 17.9 csomó)

Páncélos cirkálók: Maria Theresia, Kiser Karl VI., Sankt Georg (5 db. 19 cm, 4 db. 15 cm, 22 csomó)

Nagycirkálók (védett cirkáló): Kaiserin Elisabeth (1914+), Kaiser Franz Joseph I.
Gyorscirkálók (védett cirkáló): Admiral Spaun, Novara, Saida, Helgoland
Kiscirkálók (védett cirkáló): Tiger (utóbb Lacroma néven), Panther, Leopard, Zenta (1914+), Asperin, Szigetvár
Rombolók: Csikós, Huszár, Ulan, Streiter, Wildfang, Schrfschütze, Uskoke, Turul, Pandur, Réka, Dinara, Velebit, Warasdiner ,Tátra, Lika (1915+), Triglav (1915+), Csepel, Tátra, Balaton, Orjen, Lika II, Triglav II. ,Dukla, Uzsok
Síktengerjáró torpedónaszád 24 db, 12 db, 8 db, 16 db, 3 db, összesen 53 db (51 db)
Torpedónaszád 30 db.
Tengeralattjáró 1914-ben 6-7 db.[3318]
Háborús veszteség 39 elsüllyedt hajó (ebből 5 torpedóromboló) és 6 súlyosan megrongálódott hajó. Elsüllyedt 9 tengeralattjáró. A fentiekből összesen 17 volt hadihajó (55.545 tonna) és 1 kórházhajó (5500 t).

[3318] Bak József – Csonkaráti Károly stb. Hadihajók típuskönyv, Földi Pál: Az Adria királynője

„A haditengerészet veszteségei:
1. «Zenta» cirkáló (2300 T.) elsüllyedt 1914 aug. 16-án, Castel Lastua előtt, 18 francia csatahajóval küzdve.
2. «Kaiserin und Königin Elisabeth» cirkálót (4000 T.) 1914 novemberében saját legénysége Tsingtauban, az átadás előtt a levegőbe röpítette.
3. «26»-os számú régibb szerkezetű kis torpedónaszád (47 T.) 1914 aug. 23-án Póla előtt robbanás által pusztult el.
4., 5. «Lika» és «Triglav» torpedórombolók (850—850 T.) 1915 dec. 29-én Durazzo előtt aknára kerültek.
6. «Wildfang» torpedóromboló (400 T.) 1917 jan. 4-én az északi Adriában aknára kerülvén, elsüllyedt.
7. «Wien» partvédő páncélos (5600 T.) 1917 dec. 9-én, Triest előtt olasz torpedó támadása következtében süllyedt el.
8. «11»-es számú torpedónaszád (20 T.) 1917 okt. 5-én, Anconától délre elpusztult.
9. «Szent István» csatahajó (20.000 T.) 1918 jan. 30-án, olasz torpedó támadása következtében az északi Adrián süllyedt el.
10—16. A következő tengeralattjáró naszádok a háború folyamán eltűntek anélkül, hogy sorsukról bővebbet tudnánk : U. III. (240 T.), U. VI. (240T.), U. XII. (240T.), U. XVI. (130 T.), U. XX. (180 T.), U. XXIII. (180 T.) és U. XXX. (270 T.).
17. «Oceania» kórházhajó (5500 T.), átalakított Lloyd hajó, 1917-ben olasz tengeralattjáró támadása következtében süllyedt el.
18. A fegyverszünet után 1918 nov. 2-án a «Viribus Unitis» csatahajót 2 olasz tengerésztiszt a pólai kikötőben sülyesztette el." A Viribus Unitis elvesztését sokan már nem tekintik magyar háborús veszteségnek, hiszen elsüllyedésekor már nem magyar lobogó alatt hajózott, hiszen ekkor már 21 ágyúlövés után felvonták rá a jugoszláv zászlót.[3319]

(27 tengeralattjárónk 131 hajót süllyesztett el.)

Antant veszteség 215 hajó elsüllyedt és 4 léghajó lezuhant és 1 súlyosan sérült cirkáló a Darthmouth. A fenti veszteségszámban nincsen benne a Jean Bart, a Dublin, a Weymout cirkáló és a japán Sakaki romboló. Elsüllyedt 16 tengeralattjáró. Az elpusztult hajók között volt 10 torpedóromboló.[3320]

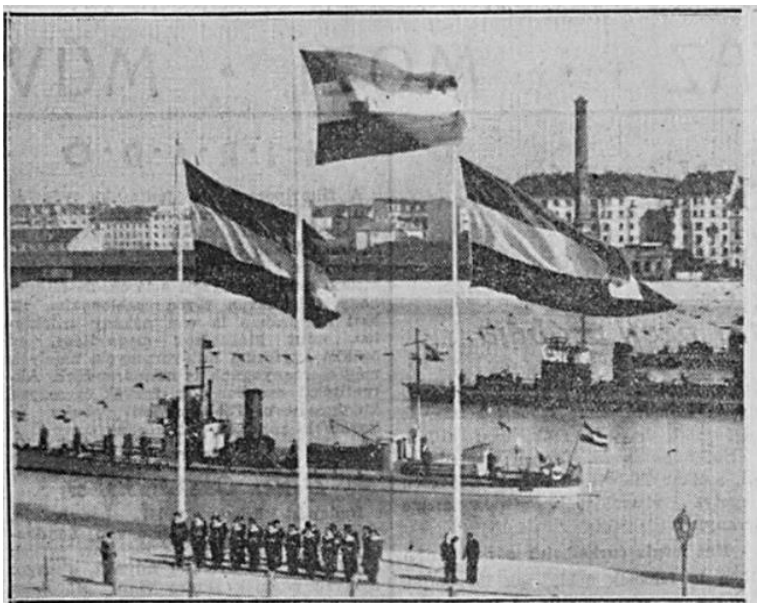
A Hadtörténelmi Múzeum a Viribus Unitis osztrák—magyar csatahajó egykori szolgálatvezetőjének, Mayer Károlynak özvegyétől vásároltuk meg a Viribus Unitis tekintélyes méretű (400X275 cm) főárboc lobogóját. A piros-fehér-piros színű, vékony gyapjúszövetből készült lobogót 1918 őszén, a csatahajó elsüllyesztésekor vette magához Mayer Károly és azt 40 évig a lakásán őrizte.[3321]

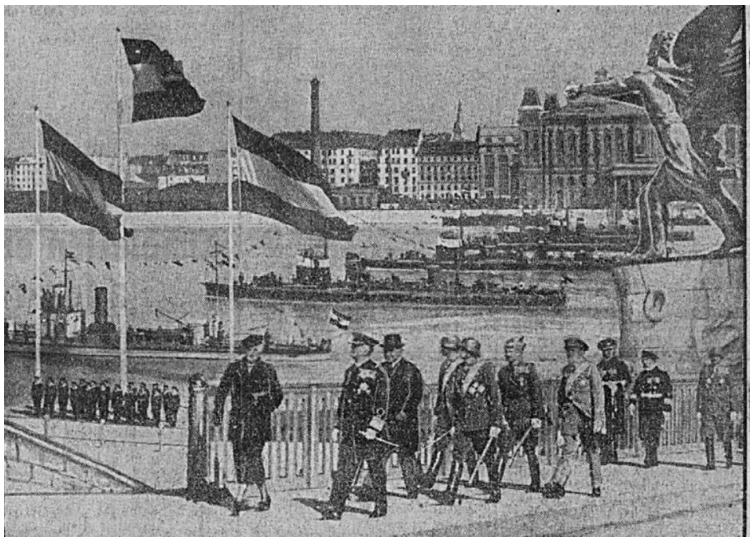
A „Viribus' Unitis" selyem díszlobogóját a flotta utolsó parancsnoka vette magához. Mélyen meghatva láttuk ugyanez:! a lobogót lengeni 1937. október 10-én a Magyar Haditengerészeti Emlékmű felavatásánál. Most ez a lobogó fedi vitéz nagybányai Horthy Miklós koporsóját a kenderesi sírboltban.[3322]

Kiemelik az elsüllyedt „Viribus Unitis" csatahajót. A királyi olasz tengerészeti minisztérium a pólai kikötőben elsüllyedt Viribus Unitis volt osztrák-magyar csatahajó kiemelésével, illetve anyagának értékesítésével egy magánvállalatot bízott meg. Az eladási szerződésben azonban kikötötte, hogy a hajó roncsában talált s a hajó volt személyzetének magántulajdonát képező tárgyak a pólai tengerészeti parancsnokságnak adandók át, A volt haditengerészek hozzátartozói érdekeik megvédése céljából a hajó elsüllyedése alkalmával elveszett értékeiket július 31-ig a magyar királyi belügyminisztérium VI. d. osztályának írásban bejelenthetik.[3323]

[3319] Magyar Katonai Közlöny, 1925 (13. évfolyam) Az osztrák-magyar monarchia hadereje a világháborúban. Írta: Suhay Imre vkszt. ezredes)
[3320] Földi Pál: Az Adria királynője: Az Osztrák-Magyar haditengerészet története 1870-1918, Csegőkert Kiadó, 2015.
[3321] Hadtörténelmi Közlemények, 8. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1961) 1. szám: Szemle: Kerekes Zoltán: A Hadtörténelmi Múzeum 1960,. évi szerzeményei. – 1961. 1. sz. 276–285. p
[3322] 8 Órai Újság, 29. évfolyam, 1943-10-30 / 246. szám
[3323] Szózat, 7. évfolyam, 1925-06-26 / 141. szám

Az Új Nemzedék, 1924. augusztus (6. évfolyam, 157-181. szám) 1924-08-27 / 177. számában arról írtak,[3324] hogy a Viribus Unitis csatahajót épp speziai hadikikötőben bontják szét. De ekkor még a Viribus Unitist ki sem emelték, lásd az 1925 évi fentebbi cikket. A Szent István pedig elsüllyedt. Tehát a cikk írója, vagy a Tegetthoffot, vagy a Prinz Eugent láthatta lebontás közben.





A budapesti Petőfi hídnál felavatott tengerész emlékmű avatásakor a Viribus Unitis lobogóját vonták fel a középső zászlórúdra[3325]

2005-ben Pola-ban (Pula) egy olyan tenger alatti kávézót terveztek nyitni, ahonnan az I. világháborúban elsüllyedt nagy csatahajó, a Viribus Unitis roncsai láthatók.[3326]

A Tegetthoff osztály egységei kissé eltértek egymástól. Az általános méretezést Krámeli Mihály így adta meg. Ezt vette át jórészt a szakirodalom.

[3324] Új Nemzedék, 6. évfolyam, 1924-08-27 / 177. szám
[3325] 8 Órai Újság, 23. évfolyam, 1937-10-12 / 231. szám
Friss Újság, 42. évfolyam, 1937-10-10 / 231. szám
[3326] Népszabadság, 63. évfolyam, 2005-01-26 / 21. szám

A Tegethoff osztály általános adatai.	
hosszuk a vízvonalon 151 m	gépek 1 486 tonna (7,3%)
legnagyobb hosszúságuk 152,18 m	elektromos generátorok 349 tonna (1,7%)
szélesség 27,99 m	függőleges páncél 5 103 tonna (24,8%)
merülés 8,59 m	fedélzet és torpedóvédelem 1 686 tonna (8,2%)
terhelés üresen és próba terhelés 20 013 metric tonna 20 008 metric tonna	üzemanyag minimális feltöltéskor 900 tonna (4,4%)
Súlyelosztás a Viribus Unitis esetén 1912-ben	Teljes metrikus tömeg 20 554 metrikus tonna
hajótest 5 313 tonna (25,8%)	Tervezett teljesítmény 25 000 SHP
felszarelés és ellátmány 1 488 tonna (7,2%)	Viribus Unitis 27 383 SHP Tegetthoff 25 638 SHP Prinz Eugen 27 183 SHP Szent István N/A
fegyverzet, beleértve a lövegtornyokat is 3 327 tonna (16,2%)	hatótávolság 5 000 tmf
lőszerek 902 tonna (4,4%)	üzemanyag 1 871 tonna szén vagy 1 536 tonna brikett 162 tonna olaj
	elektromos teljesítmény 4x300 KW turbinával hajtott DC dinamó 2x150 KW turbinával hajtott DC dinamó 2x150 KW beninmotorral hajtott DC dinamó 2 db AC generátor
	Páncélzat KC: Krupp cemented K: Krupp nem cementált páncél SP: spaciális páncél SM: Siemens-Marin páncél
	övpáncél 280 mm KC , alul 180 mm KC, amit 80 mm teakfára rögzítettek felső öv 180 mm KC kazamata 180 mm KC orr és tat 150 mm KC elől és hátul a páncélozott válaszfalak 150 mm KC torpedó válaszfal 25 + 25 mm SP fő lövegtorony elől 280 mm KC, oldalt 150 mm KC, hátul és felül 60 mm SM 15 cm-es parancsnoki torony elől és oldalt 180 mm KC, felül 40 mm SM barbettes 280 mm kC páncélozott fedélzet lejtős részek 180 mm és 18 + 30 mm SM / vízszintes rész 18 + 18 mm SM fő lövegtorony elől 280 mm KC, oldalt 200 mm KC, hátul 130 mm KC, a ferde részek és a tető 60 mm K
Fegyverzet 12x30,5 cm/45 K10 Skoda ágyú A lövegtornyok közül az alsó 680 tonna a felső 690 tonna lövegcső 54,25 tonna csőemelés -4 - +20 fok csőemelés és toronyfordulás 3 fok/mp lőszerkészlet csövenként 76 db	

lövedék súlya 450 kg torkolati sebesség 800 mps tűzgyorsaság 1-3 lövés/perc lőtáv 19 000 m – 22 000 m
12x15 cm/50 Skoda ágyú kazamatákban löveg tartóval együtt 19,8 tonna lövegcső 6 085 kg csőemelés -6 - +15 fok kivető töltet 80 kg lövedék súlya 45,5 kg lőszerkészlet csövenként 180 db torkolati sebesség 880 mps tűzgyorsaság 6 lövés/perc lőtáv 15 000 m
18x7 cm/50 (6,6 mm) Skoda ágyú fegyver súlya 2 300 kg csőemelés -6,5 – +20 fok kivető töltet 8,5 kg lőszerkészlet csövenként 400 db lövedék súlya 4,5 kg torkolati sebesség 850 mps tűzgyorsaság 20 lövés/perc
4x7 cm/50 (6,6 cm) Skoda AA ágyú fegyver súlya 2 030 kg csőemelés -5 – + 90 fok kivető töltet 8,5 kg lőszerkészlet 200 db csövenként lövedék súlya 4,5 kg torkolati sebesség 830 mps tűzgyorsaság 20 lövés/perc torpedó
4x53,3 cm súlya 1 336 kg hossza 6,3 m robbanófej 180 kg
tűzvezetés 2x3,658 mm (12 láb) Barr and Stouds távolságmérő a fő lövegtornyokhoz 4x2,743 mm (9 láb) Barr and Stouds távolságmérő a fő lövegtornyban 2x2,743 mm (9 láb) Barr and Stouds távolságmérő a 15 cm-es lövegekhez 11x110 cm fényszóró
csónakok 2 db 13 tonnás elektromos motorcsónak 1 db 13 tonnás gőzbárka 1 db 9 tonnás motoros bárka 1 db 5 tonnás motoros bárka 2 db 4,7 tonnás vitorlás bárka 4 db cutter 1 db mentő cutter 2 db jolly csónak 2 db motoros gig 4 db kicsi jolly csónak
legénység 38 tiszt és 1056 tengerész[3327]

[3327] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

Irodalom a szövegen belül előforduló cikkeken kívül.:

- Bak József, Csonkaréti Károly: Hadihajók típuskönyv 1984
- Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1991) 4. szám Közlemények Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – 1991. 53. p.
- Földi Pál: Az Adria királynője: Az Osztrák-Magyar Haditengerészet története 1870-1918
- Földi Pál: Az Osztrák-Magyar haditengerészet története
- DDR. Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai (DDR. Juba)
- Petneházy Zalán: Adalékok a Szent István csatahajó történetéhet: Haditechnika 1990. 24. évf. 1. szám (P.Z. 1990)
- Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám Tanulmányok Krámli Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
- Krámeli Mihály: Az S.M.S. Szent István: Magyarország és az osztrák-magyar dreadnought-program: Hadtörténelmi Közlemények 2000. 113. évfolyam, 1 szám. (K.M. 2000)
- Hadtörténeti Közlemények 23-24. évf. 1.sz. (1922-23.) Braun Tivadar HAJÓHADUNK OLASZORSZÁGI ELSŐ HADITETTE 1915-BEN.)
- KAISER FERENC A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói" az első világháborúban (http://acta.bibl.u-szeged.hu/34861/1/aetas_2014_003_030-058.pdf)
- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete
- (Haditechnika 35. (2001) 2001 / 4. szám E. Sieche: Őfelsége SZENT ISTVÁN nevű hadihajója III. rész)
- Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2012)2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Krámli Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve
- Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
- (Tolnai Világlapja, 1911. július-szeptember (11. évfolyam, 27–39. szám) 1911-07-09 / 28. szám: Hajóóriásunk a Viribus Unitis)

Főbb netes források:

https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Viribus_Unitis
https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship

Érdekes cikkek:

Hogy süllyedt a hullámsírba a legendás „Viribus Unitis”: Miskolczi Estilap - Reggeli Hírlap. Reggeli Hírlap, 1931. április (40. évfolyam, 74-97. szám) 1931-04-30 / 97. szám

Dömölki Lajos: Viribus Unitis: Fejér Megyei Hírlap, 1997. október (53. évfolyam, 229-254. szám) 1997-10-31 / 254. szám

Az egykori osztrák-magyar haditengerészet nyomában. A milánói tengerészeti múzeumban: Haditechnika 26. (1992) 1992 / 4. szám MODELLEZŐKNEK

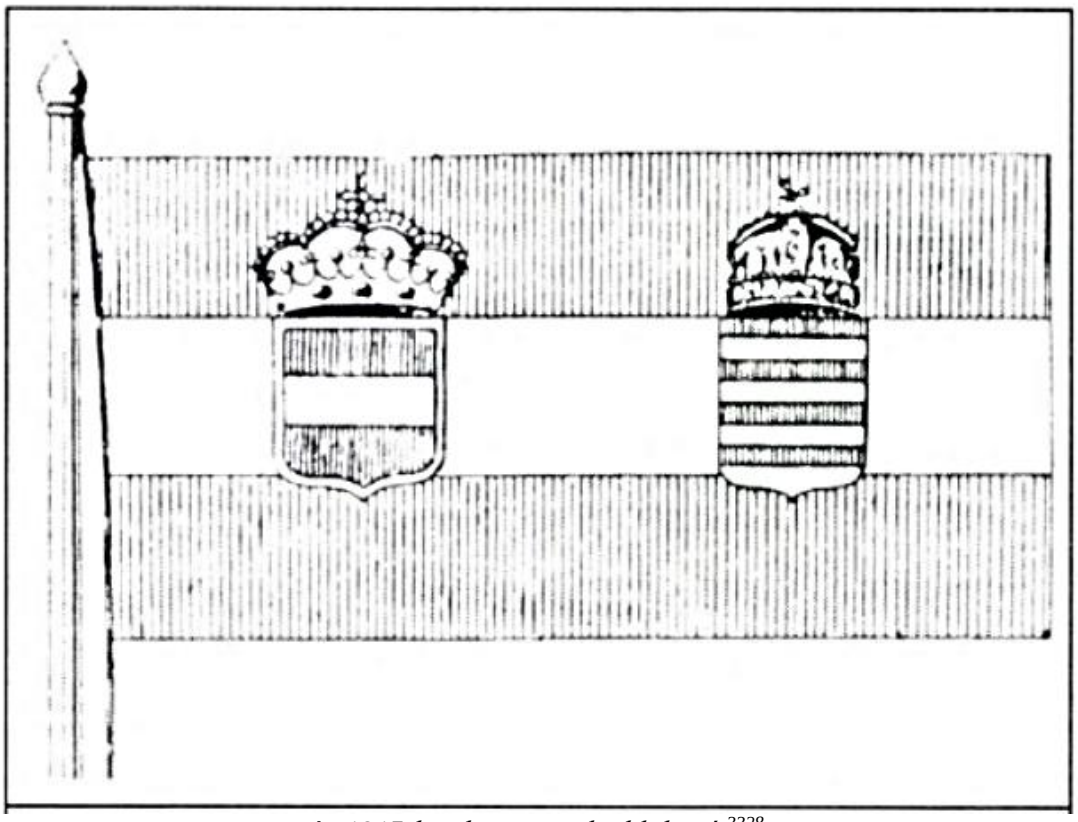
Huszonöt érrel ezelőtt A „Viribus Unitis” nincs többe...: 8 Órai Újság, 1943. október (29. évfolyam, 222-246. szám)1943-10-30 / 246. szám

Tengerészetünk. Írta: Montecuccoli Rudolf gróf, titkos tanácsos, cs. és kir. tengernagy. Dunántúl, 1917. augusztus (7. évfolyam, 148-173. szám) 1917-07-11 / 156. szám

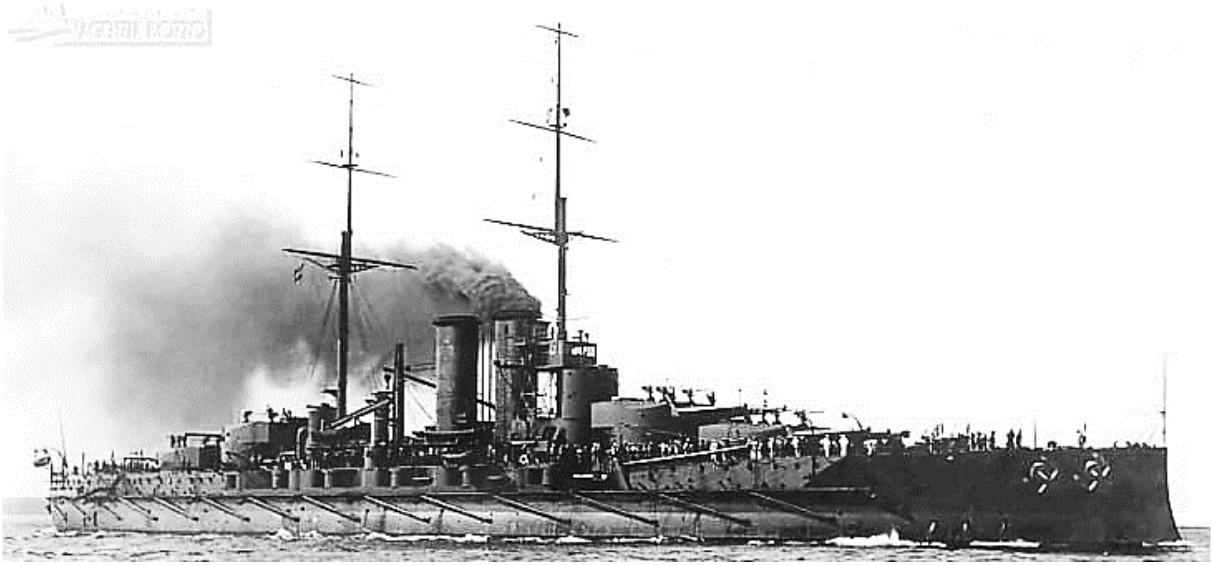
Rosetti kapitány elmondja, hogyan robbantotta fel a »Viribus Unitist« Pokolgépes óramű segítségével süllyesztette el az osztrák-magyar flotta vezéregységét. Esti Kurír, 14. évfolyam, 1936-06-03 / 126. szám

A Viribus Unitis vízrebocsátása. Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám

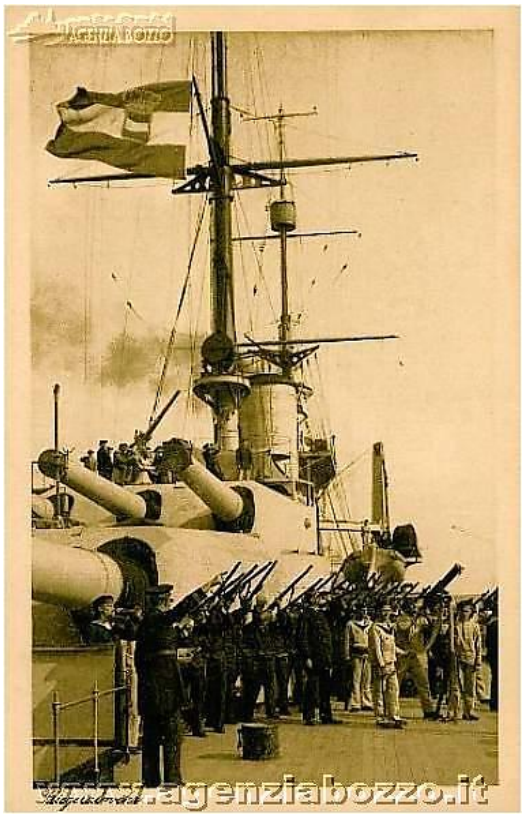
Úszó milliók. Vízen a „Viribus Unitis“ — Trieszt ünnepe — A trónörökös keresztelő-beszéde — Jönnek a többi hajók. Világ, 2. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám

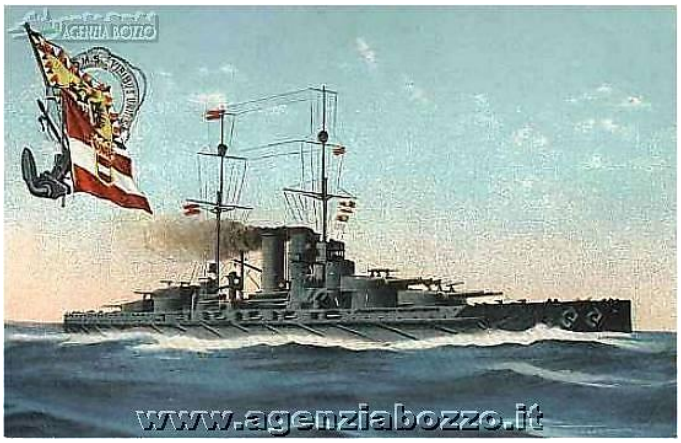


Az 1915-ben bevezetett hadilobogó [3328]

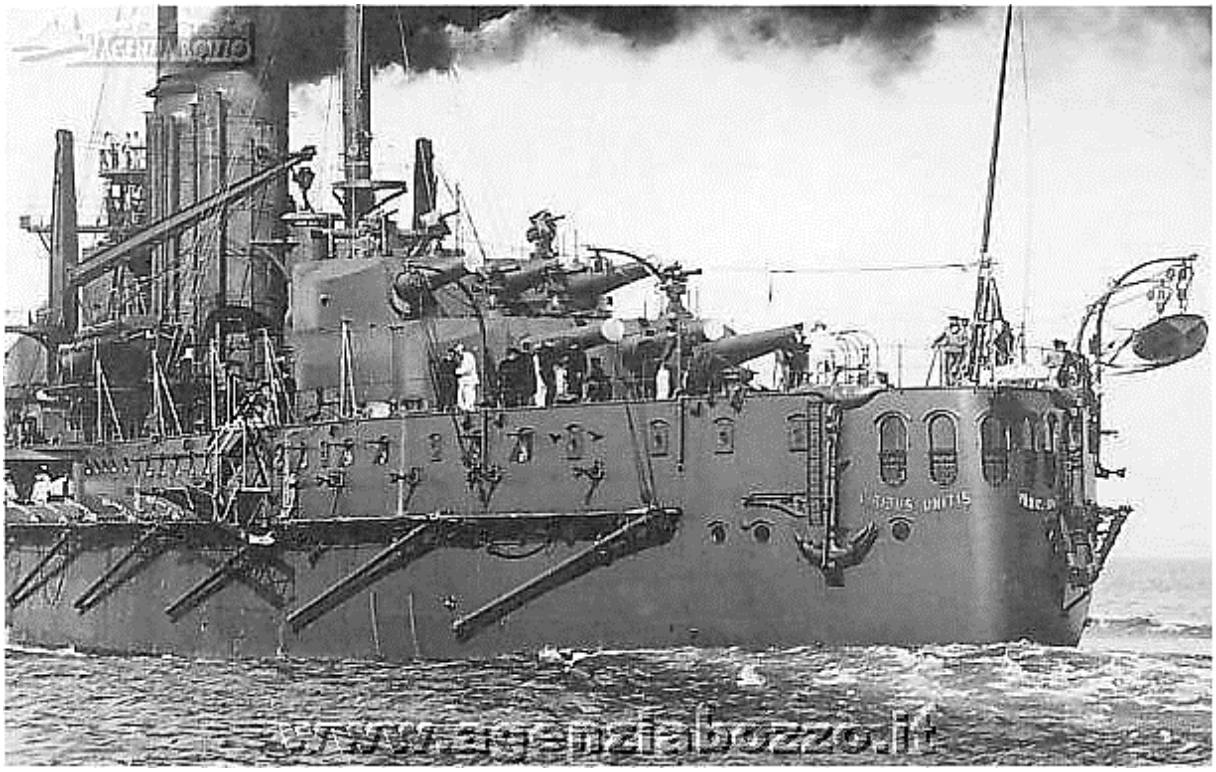


[3328] Haditechnika 37. 2003 / 4. szám: Dr. Csonkaréti Károly: A császári és királyi haditengerészet lobogója


AGENZIA BOZZO
www.agenziabozzo.it

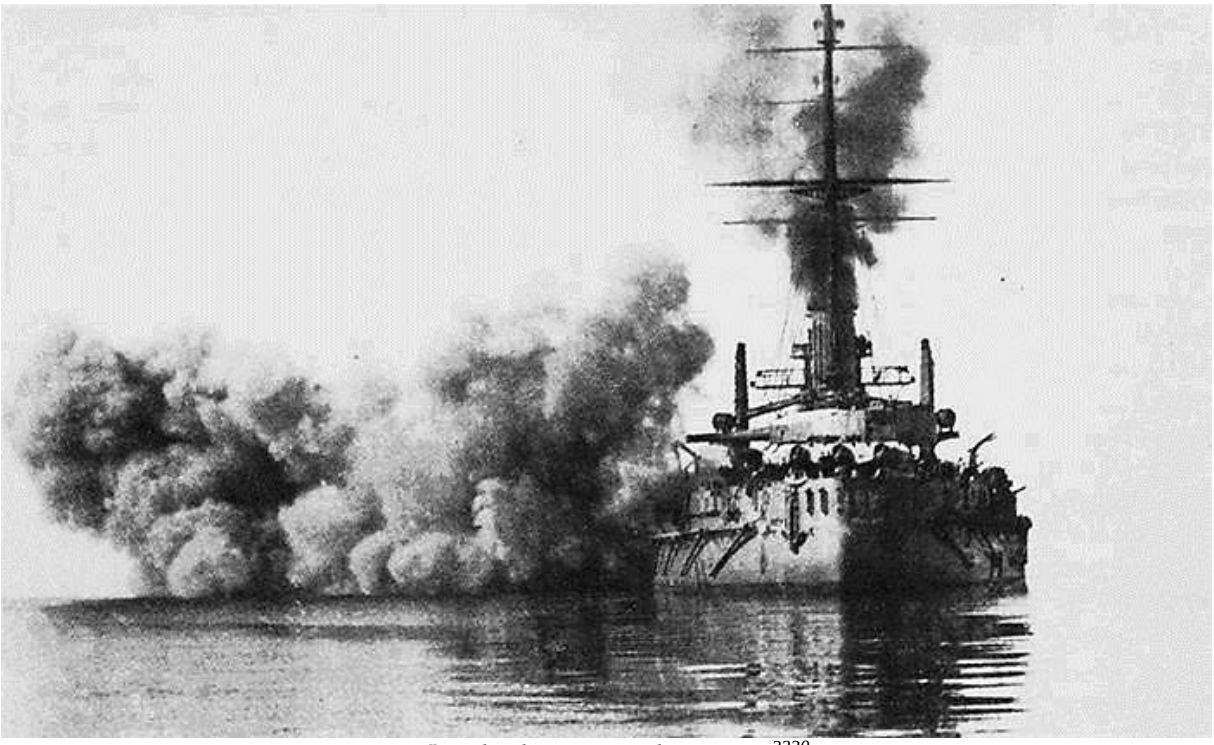

AGENZIA BOZZO
www.agenziabozzo.it

AGENZIA BOZZO
www.agenziabozzo.it



3329

3329 http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/c-navi%20da%20guerra/C-0082_KuK_VIRIBUS_UNITIS_1911_corazzata_Austo-Ungarica_in_rada_a_Pola_1914.htm



Lőgyakorlaton a Viribus Unitis[3330]

Parancsnokai:
Anton Wilenik sorhajókapitány 1912. augusztus 27 – 1913. április
Anton Alexander Hansa sorhajókapitány 1913. április 25 – 1914. március
Konstantin Freiher von Gerlach sorhajókapitány 1914. március – 1914. augusztus
Edmund Grassberger sorhajókapitány 1914. augusztus 17- 1915. augusztus
Kamillo Teuschl sorhajókapitány 1915. augusztus 15 – 1917.11.04.
Gustav Ritter von Nauta sorhajókapitány 1917. november 5- 1918. március
Janko Vuković de Podkapelski sorhajókapitány 1918. március – 1918. október 31.[3331]

[3330] Kép forrása: http://www.viribusunitis.ca/Jalbum/Viribus%20Unitis/Photographs/index.html
http://kriegsmarine.hu/hk/zsm01002m.html
[3331] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0

SMS Prinz Eugen (III.) 1912

SMS Prinz Eugen csatahajó

(Tegetthoff osztályú csatahajó, a sorban a harmadik)
Testvérhajói: SMS Viribus Unitis, SMS Tegetthoff, SMS Szent István)
Az SMS Prinz Eugen ezen a néven a harmadik hadihajó. Az első 1862-ben épült, míg a második 1877-ben.[3332] Hívójele AP és 60 035

Vízkiszorítása: 20 000 tonna (19,684 hosszú tonna; 22,046 rövid tonna)
Vízkiszorítása feltöltve: 21,689 tonna (21,346 hosszú tonna; 23,908 rövid tonna)

Méretei:
Hossza 152,18 m (498 ft 8 in)
Szélessége 27,34 m (máshol 27,90 m) (91 ft 6 in)
Merülése 8,23 m (máshol 8,70 m – 8,9 m) (28 ft 7 in)

Meghajtása:
12 db Yarrow kazán (Babcock & Wilcox) vízcsöves, széntüzelésű kazán
4 db Parsons gőzturbina, külön vízzáró rekeszben.
4 db tengely
4 db hajócsavar
2 db kormánylapát

Teljesítménye: 26 400 - 27 183 LE (19 700 - 20 137 kW)
A villamos generátorok 1500 izzólámpát látják el árammal és fűtik is a hajókabinokat. A hajógépek, az ágyuk, a torpedók, a távíró- és jelzőkészülékek, az élelmezési szolgálat és a tulajdonképeni katonai szolgálat összesen 250 főnyi legénységet igényelnek a hajón.[3333]

Üzemanyaga:
1844,5 tonna (1815,4 hosszú tonna; 2033,2 rövid tonna) szén
267,2 tonna (263,0 hosszú tonna; 294,5 tonna rövid tonna) fűtőolaj
A fűtőolajat a nagyobb hatásfok végett, a szénre permetezték.

Sebessége: 19,75 - 20,4 csomó (36,58 - 38 km/h)

Hatótávolsága: 7800 km (4200 tmf, vagy 4 800 mérföld) 10 csomós (19 km/h) sebesség mellett

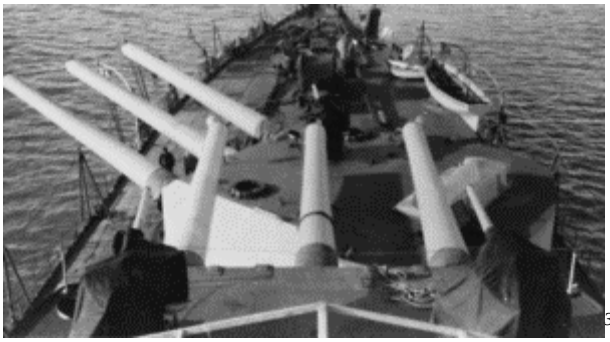
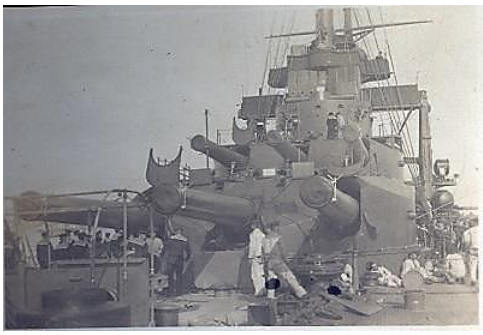
Személyzete: 1087 fő (32 tiszt, 16 altiszt, 993 tengerész)[3334]

Páncélzata:
Övpáncél: 110 - 150 - 280 mm (5,9 – 11 hüvelyk) A páncélöv a lövegtornyok között a legerősebb, majd az orr és a tat felé 150 mm-re csökken, de nem ért el a hajó orráig illetve tatjáig. Az orr felé 130 mm-es, míg a tat felé 110 mm-es övpáncélt kapott.
Felső páncélöv: maximális vastagsága 180 milliméter (7,1 hüvelyk) volt, de 110 milliméterre (4,3 hüvelyk) vékonyodott az elülső lövegtoronytól egészen a hajó orráig.
Ágyútornyok: 60 - 280 mm (2 – 11 hüvelyk). Oldalt és elől 280 mm, hátul 150 mm, felül 60 mm (2 – 6 hüvelyk)
Parancsnoki torony: 280 mm. Oldalt és elől 280 mm, hátul 150 mm, felül 60 mm (2 – 6 hüvelyk)

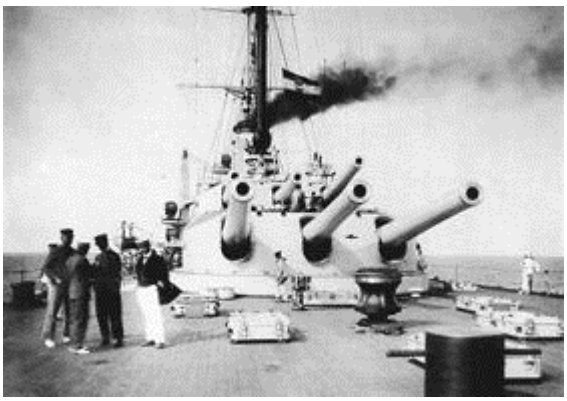
[3332] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen
[3333] Magyar Vaskereskedő, 12. évfolyam, 1912-12-08 / 49. szám
[3334] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)

Kazamaták: 180 mm (7 hüvelyk)
Fedélzet: 30 - 48 mm (1 – 2 hüvelyk), ami a hajót két, egymás fölötti rétegben védelmezte.
A Prinz Eugen hajótestét kettős fenékkel építették, és egy 10 mm-es (0,4 hüvelyk) páncéllemez védte. Belül, 1,22 méter mélységben volt a megerősített belső hajófal, amely két réteg 25 milliméteres (1 hüvelyk) lemezből állt. Ez torpedóvédelem szempontjából igen gyenge volt, mert csak 1,6 m (5 láb 3 hüvelyk) távolságot biztosított, így nem tudta volna felfogni a torpedó és az aknák robbanásának az erejét. Ez a konstrukciós hiba vezetett az SMS Szent István és az SMS Viribus Unitis elvesztéséhez.
A páncélzat anyaga krómtúacél.[3335] Az összes pánczéllemezeket a witkovitzi gyár szolgáltatta.[3336]

Fegyverzete:
12 db (4x3) 305 mm-es (12 inch) L/45 Škoda K 10-es ágyú
A csehországi Plzeňben található a gyár. A Thegethoff osztály fedélzetén a három löveggel szerelt tornyok bevezetése két okból következett be: a hajó kompaktabb kialakítását és kisebb vízkiszorítását kellett biztosítani, hogy megfeleljen az osztrák-magyar haditengerészeti doktrínának és a költségvetési korlátoknak, valamint a hármas tornyokat alkalmaztak olasz Dante Alighieri csatahajónál is. Az által, hogy a tornyokban kettő helyett három ágyú volt, lehetővé tette, hogy a többi hasonló méretű dreadnoughtnál erősebb tüzérséget kapjon, valamint rövidebb felépítményt tudtak kialakítani, ami jobb súlyelosztást jelentett.

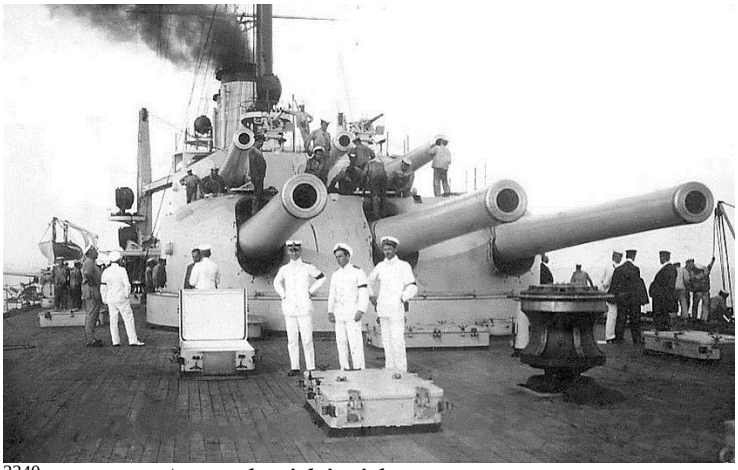
 [3337]
 [3338]

A hajó elülső 305 mm-es lövegtornyai az első világháború után

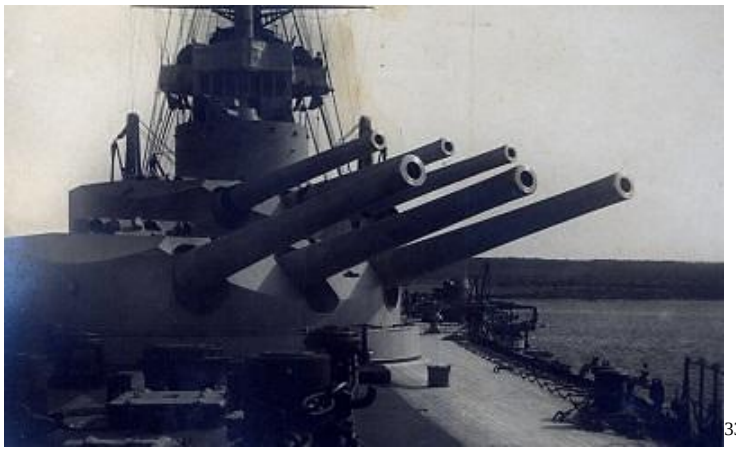


A tat lövegei[3339]

[3335] Illustrierte Kronen Zeitung, 1912-12-04
[3336] Magyar Vaskereskedő, 12. évfolyam, 1912-12-08 / 49. szám
[3337] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_(1912)
[3338] https://mandadb.hu/tetel/485773/SMS_Prinz_Eugen_csatahajo
[3339] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)

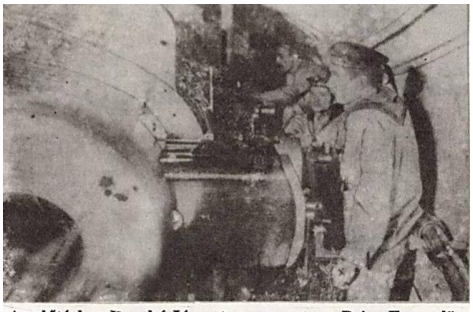


A csatahajó elülső fő lövegtornyai[3340] *A csatahajó hátsó lövegtornyai.*
(Van, ahol ezt a képet a Tegethoff-hoz teszik be)[3341]



[3342]

A két középső torony 6 méterrel magasabb, mint a két szélső. Ez az elhelyezés lehetővé teszi, hogy ez a tizenkét ágyú egyszerre szórhatja a lövegeit jobb- vagy balfelé. A középső tornyok magasabb elhelyezése arra való, hogy a 12 nagy ágyú közül hat előre, hat pedig hátrafelé lőhet egyidejűleg. Amikor ez történik, akkor hat ágyú legénységének a fejei fölött, néhány méter magasságban 1500 kilogramm súlyú lövegek repülnek, ami ugyancsak furcsa érzéseket kelthet a tüzérekben, a süketítő iszonyú robajról nem is szólva.[3343]



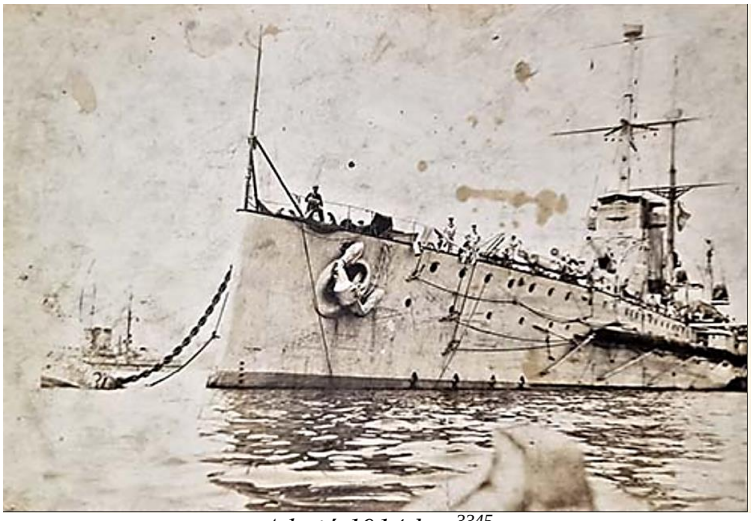
Az előtérben Racskó János toronymester a Prinz Eugen lövegtornyában. [3344]

[3340] https://nagyhaboru.blog.hu/2023/10/05/szollosi_lajos_az_sms_prinz_eugen_fotuzere
[3341] https://htenger.blog.hu/2020/02/02/jeno_herceg_vegnapjai
Szergej Jevgenics Vinogradov: A Viribus Unitis osztályú csatahajók, http://ah.milua.org/linkory-tipa-viribus-unitis
[3342] https://mandadb.hu/tetel/485776/SMS_Prinz_Eugen_panceltornyainak_305_cm_es_hajuagyui_tuzkeszen
[3343] Magyar Vaskereskedő, 12. évfolyam, 1912-12-08 / 49. szám
[3344] Balassagyarmat - Ipoly, 3. évfolyam, 1991-12-06 / 13. szám

12 db 150 mm-es (5,9 inch) L/50 Škoda K 10-es ágyú
Ezek a lövegek, a hajó közepén lévő kazamatákban lettek elhelyezve.
18 db 70 mm-es (2,8 inch) L/50 Škoda K 10-es ágyú
Ezek a felső fedélzetre kerültek a kazamaták fölé, és nyitott lövegállások voltak.
3 db 66 mm-es (7 cm) (2,6 inch) Škoda K 10-es AA légvédelmi ágyú
Ezeket három lövegtorony tetejére telepítették.
2 db 66 mm-es (7 cm) (2,6 inch) L/18 Škoda G. csónakágyú
2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Schwarzlose M.07/12 légvédelmi géppuska a távolságmérők kupolájának a tetején.
2 db 47 mm-es (1,9 hüvelyk) Škoda SFK L/44 S löveg a kis és gyors hajók, például torpedóhajók ellen.
4 db 533 mm-es (21 inch) torpedóvető cső
Az orrban kettő és a taton kettő cső volt található a vízvonal alatt, a hajó oldalán. Torpedókészlet 12 db.

A Prinz Eugen két 2,74 méteres (9 láb 0 hüvelyk) Barr és Stroud optikai távolságmérőt kapott mind a jobb, mind a bal oldalon a csatahajó másodlagos ágyúi számára. Ezeket a távolságmérőket páncélozott kupolával szerelték fel, amelyben egy 8 milliméteres (0,31 hüvelyk) Schwarzlose M.07/12 légvédelmi géppuska kapott helyet.
A Prinz Eugen torpedóhálókkal volt felszerelve, bár azokat 1917 júniusában eltávolították.

Meghajtás, páncélzat és fegyverzet részletesebb feldolgozását, lásd a testvérhajóinál.



A hajó 1914-ben[3345]

Megrendelve: 1908
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)
Tervezte: Siegfried Popper (Projekt VI. számú csatahajó.)
Építés kezdete: 1912.01.16.
Vízrebocsátás: 1912.11.30.
Bár 1912 augusztusában és 1913 márciusában sztrájkok lassították az építést, a hajó 11 hónap után vízre lett bocsátva.
Hadrendbe állt: 1914.07.08.[3346]
A haditengerészet 1914. 07.17-én vette teljesen át.
(Az első világháború 1914.07.28-án tört ki.)
Építési költsége: 60 600 000 korona[3347] Ez kb. 10 millió USA dollárnak felel meg.[3348]

[3345] https://nagyhaboru.blog.hu/2023/10/05/szollosi_lajos_az_sms_prinz_eugen_fotuzere
[3346] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen
[3347] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_(1912)
[3348] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984

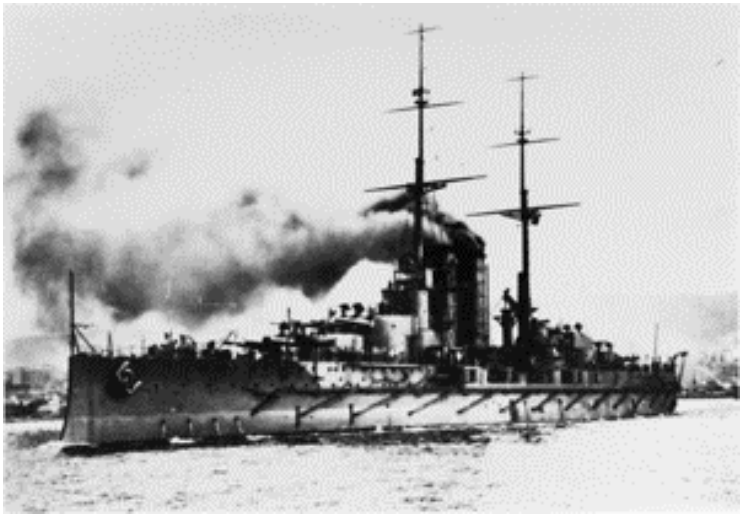
A Prinz Eugen megépítésének költsége az Osztrák-Magyar Haditengerészet mércéihez mérten óriási volt. Míg a Habsburg-osztály, az Erzherzog Karl-osztály és a Radetzky-osztályú csatahajók hajónként nagyjából 18, 26 és 40 millió koronájába kerültek a haditengerészetnek, a Prinz Eugen az előrejelzések szerint több mint 60 millió koronát igényelt.

A korábbi, 1907-es és 1908-as költségvetésben a haditengerészetnek mintegy 63,4 és 73,4 millió koronát különítettek el, ami akkoriban a két Radetzky osztályú hajó építése miatt túlzott költségvetésnek számított. Montecuccoli aggódott amiatt, hogy a nagyközönség és a bécsi és a budapesti törvényhozás elutasítja egy olyan drága hajó szükségességét, mint az SMS Prinz Eugen. A kiadások drámai növekedése azt jelentette, hogy 1909-ben a haditengerészet mintegy 100,4 millió koronát költött, ami akkoriban hatalmas összeg volt. Ezt azért tették, hogy siettessük a Radetzky-osztályú csatahajók elkészítését. Az SMS Prinz Eugen építése miatt az éves költségvetésnek 100 millió korona körül kellett mozognia.

Az építésből Ausztria - Csehország és Magyarország gyárai is kivették a részüket. A csatahajó páncélzatát és lövegeit Ausztriában és Csehországban készítik, míg a csatahajó elektromos vezetékeit és berendezéseit Magyarországon szerelik össze. A hajó lőszerkészletének felét Ausztria – Csehország, míg másik felét Magyarország adta.

A flottafafejlesztés előzményei.
1902 szeptemberében Habsburg-Lotharingiai Ferenc Ferdinándot admirálissá nevezték ki.

1904-ben az Osztrák-Magyar Haditengerészet jelentős fejlesztési programba kezdett, amelynek célja a többi európai nagyhatalommal való versenyképessé válás volt. Ez a haditengerészeti bővítési program egybeesett az Osztrák Tengerészeti Liga 1904. szeptemberi megalapításával és Rudolf Montecuccoli admirálisnak a haditengerészet főparancsnoki (németül Marinekommandant) posztjára történő kinevezésével. Ő, elődjének, Hermann von Spaun admirálisnak az elképzeléseit kívánta tovább fejleszteni.
1906 és 1907 között vasútvonalakat építettek, amelyek Triesztet és a dalmát tengerpartot a Birodalom belsejével kötik össze Ausztria alpesi hágóin keresztül. Ezenkívül a trieszti kikötő alacsonyabb tarifái lehetővé tették a város gyors terjeszkedését és az osztrák-magyar kereskedelmi tengerészet hasonló növekedését. Mivel Ausztria-Magyarország az elmúlt évtizedekhez képest szorosabban kapcsolódott a haditengerészeti ügyekhez.



A Prinz Eugen-t és testvérhajóit az Ausztria-Magyarország és névleges szövetségese, Olaszország közötti heves haditengerészeti fegyverkezési verseny keretében kezdték megépíteni

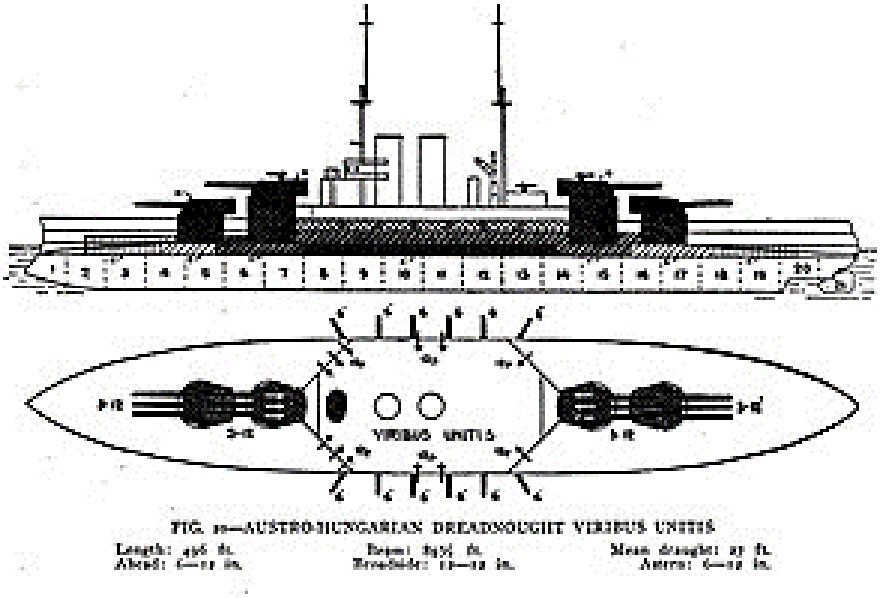
Az 1866-os lisszai csata óta az olaszországi Regia Marina a térség legjelentősebb tengeri hatalmának számított. A Monarchia flottája fokozatosan maradt le tőle, köszönhetően leginkább a magyar gazdasági élet szereplőinek, akik nem érezték át a flotta jelentőségét.
Az osztrák-magyar és az olasz haditengerészet közötti különbség Olaszország egyesítése óta fennállt; az 1880-as évek végén Olaszország rendelkezett a harmadik legnagyobb flottával a világon, a Francia Köztársaság haditengerészete és a Brit Királyi Haditengerészet mögött. Az I. világháború kezdetére a Német Császári flotta is jelentősen megerősödött.
1903-ban, Montecuccoli kinevezése előtti évben, Olaszországnak 18 csatahajója volt üzemben vagy építés alatt, szemben 6 osztrák-magyar csatahajóval.
Az olaszok 1903-ban építették meg az utolsó két Regina Elena-osztályú csatahajót. Ez után az olasz flottát nagycirkálókkal kezdték bővíteni. Az olasz flotta fejlesztését tovább gyengítette a Terni acélművek páncélszerződése körül kialakult botrány, ami több hajó építését három évre lelassította. Ezért, csak 1909-ben tudtak új csatahajó építésbe kezdeni. A kialakult helyzetben az Osztrák-Magyar Haditengerészet kísérletet tett a két flotta közötti különbségek kiegyenlítésére.
A flottafejlesztéseket nagyban megszabta az 1906-ban elkészült angol Dreadnought csatahajón bevezetett újítások. Ferdinánd főherceg és Montecuccoli admirális támogatásával, 1908-ra megfogalmazódtak a Tegethoff osztály körvonalai. A flotta jelentős fejlesztését támogatta Ivan Šusteršič szlovén politikus és az Osztrák Tengerészeti Liga.

Rudolf Montecuccoli tengernagy, aki 1904-1913-ig állt a Monarchia flottájának az élén

Montecuccoli az 1908-as boszniai válság miatt, az Olaszországgal szembeni háborús fenyegetésre való tekintettel 1909 januárjában memorandumot adott át I. Ferenc József császárnak, amelyben egy 16 csatahajóból és 12 cirkálóból álló osztrák-magyar haditengerészetet javasolt, továbbá szükségét látta még 24 rombolónak, 72 tengeri torpedóhajónak és 12 tengeralattjárónak.[3349] A legfigyelemreméltóbb változás ebben a memorandumban Montecuccoli korábbi, 1905-ös tervezetéhez képest az volt, hogy négy nagy dreadnought csatahajót is megépíteni tervezett, amelyek terhelésnél 20 000 tonnás (19 684 hosszú tonna) vízkiszorítást látott megfelelőnek. Az egyik ilyen hajó végül az SMS Prinz Eugen lesz. A Monarchia terveire az olaszok 1909-ben a Dante Alighieri dreadnoughttal reagáltak.
Közben a Tegethoff osztály építése késedelmet szenvedett a magyarországi belpolitikai válság miatt. Ugyan is Wekerle Sándor kormányának összeomlása miatt az építkezés megkezdéséhez szükséges forrás nem volt meg. Mivel Budapesten közel egy évig nem volt kormány, amely elfogadta volna a költségvetést, a hajók kifizetéséhez szükséges pénzt nem lehetett megszerezni.
Ennek eredményeként Ausztria-Magyarország legnagyobb hajóépítő vállalatai, a Witkowitzi Vasmű és a Škoda Művek felajánlották, hogy saját pénzügyi kockázatukra megkezdik a Tegetthoff osztály első három hajója, a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Prinz Eugen építését.

[3349] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-12-03 / 285. szám

A finanszírozás hátterében az ausztriai Rothschild család állt, akik a Witkowitz Vasműnek és a Creditanstalt Banknak tulajdonosai voltak, és jelentős vagyonnal rendelkeztek a Škoda Művekben és a Stabilimento Tecnico Triestinóban is.
Végül, csak az SMS Tegetthoff és az SMS Viribus Unitis építése vette kezdetét.
Ferenc Ferdinánd főherceg személyesen udvarolt Albert Salomon Anselm von Rothschildnak, hogy megszerezze családja pénzbeli támogatását, amíg a kormány meg nem vásárolja Prinz Eugen két idősebb testvérhajóját.
A Thegethoff osztály méretben elmaradt a német és angol dreadnoughttoktól, de így is az Adriai-tenger legerősebb egységei közé tartoztak. Ezen hajók már nem csak partvédelemre voltak alkalmasak, hanem támadó hadműveletekre is.



A Tegethoff osztályú hajók jellegrajza. A rajzon jól látszik a már teljesen elavult kos

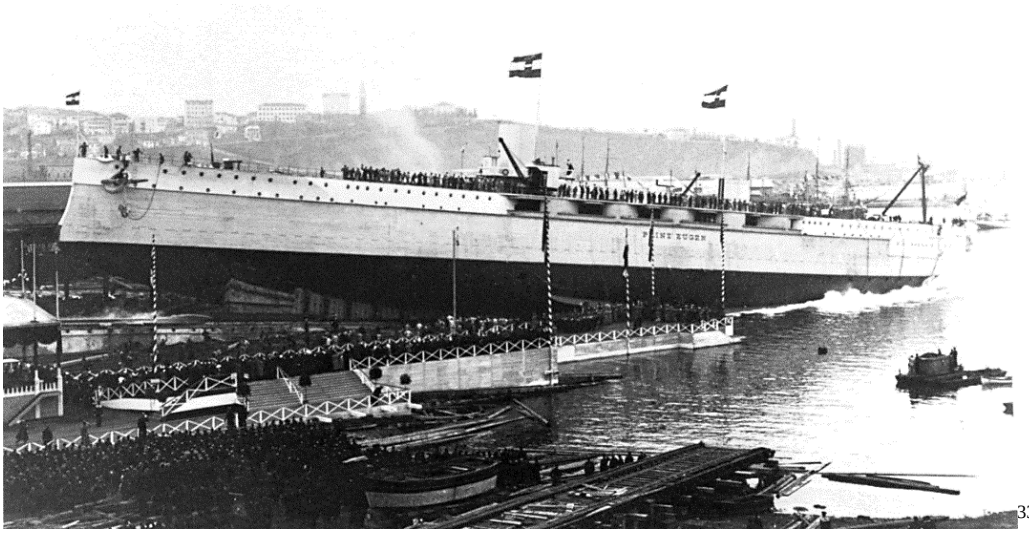
Montecuccoli Prinz Eugen és testvérhajóinak megépítésére vonatkozó tervei 1909 januárjában elnyerték I. Ferenc József császár jóváhagyását, és áprilisra elkészültek a hajó tervezési és kivitelezési tervei. Nagyjából egy évvel Prinz Eugen terveinek kidolgozása után az Arbeiter-Zeitung, az Osztrák Szociáldemokrata Párt lapja beszámolt a csatahajó részleteiről a nagyközönségnek. Sajnos, a sajtó sok zavart okozott a hajó építése kapcsán, illetve feleslegesen szivárogtatott ki részleteket.

1912.
Az 1913-as évre 7 050 000 K-t kértek a „Prinz Eugen" hajótestére és gépeire, valamint 4 550 000 K-t a tüzérségi és torpedófelszerelésekre. A hajó építésének előrehaladása jelenleg - 1912.11.08-án- csaknem 40 százalékos. Az indulás dátuma a trieszti árvíztől függ. Azt a napot választják, amelyen a magas vízállás körülbelül délelőtt 10 órakor következik be. A „Prinz Eugen" építése ez év januárjában kezdődött. A kevesebb, mint tizenegy hónapos építkezés utáni forgalomba helyezés figyelemre méltó technikai vívmány.[3350]

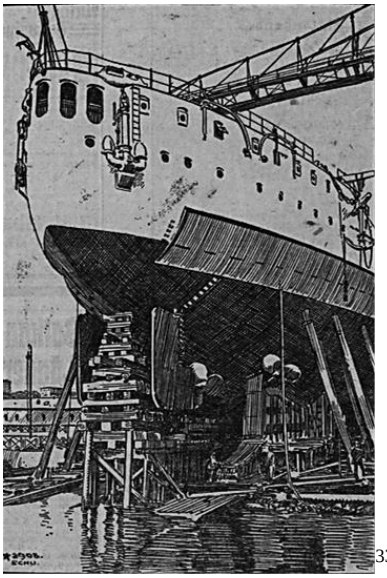
1912.11.30-án bocsátották vízre Triesztben.
„A trónörökös nem vesz részt a hajóavatáson. A bécsi Korrespondenz Wilhelm jelenti: Ferencz Ferdinand királyi herczeg, trónörökös, kinek meleg érdeklődése a haditengerészet minden ügye iránt közismeretes és kinek szándékában volt résztvenni a Prinz Eugen hadihajó e hó 30-iki vízrebocsátásán, e szándékát nem hajthatja végre, mivel ezúttal el nem halasztható kötelességei tartják vissza Bécsben. A Prinz Eugen csatahajó vízrebocsátása alkalmából a magyar képviselőház tagjai közül Csuzy Pál, Heltai Ferencz, Karátsonyi Jenő gróf, Láng Mihály báró, Mártonffy Márton, Okolicsányi László, Pap Géza, Szüllő Géza és Zakó Milán, továbbá Hunyady József gróf főrend holnap este nyolcz órakor

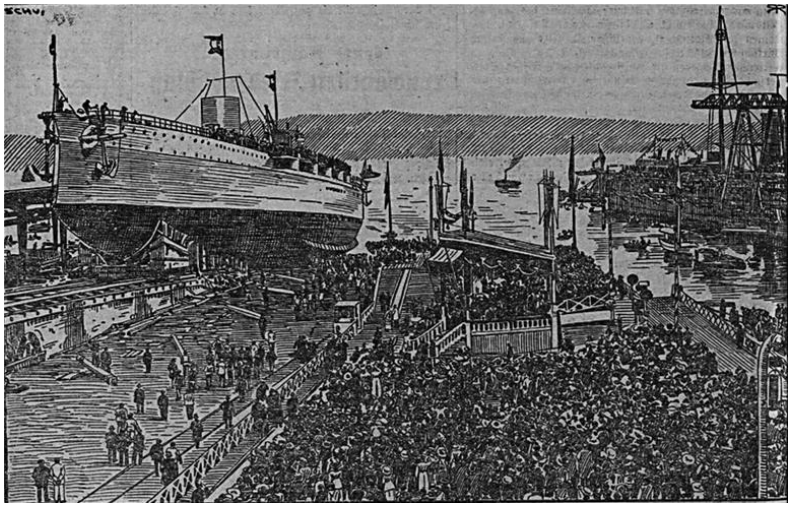
[3350] Grazer Tagblat, November 1912-11-08

indulnak el Triesztbe. A Viribus Unitis, a monarchia első dreadnoughtja nem lesz jelen a Prinz Eugen vízrebocsátásán, mint eredetileg tervezték, mert időközben szolgálatba helyezték.”[3351]
A keresztanyai méltóságot Mária Krisztina királyi hercegnő vállalta el.[3352]
„Az új csatahajó vizrebocsátása. Trieszt, nov. 30. Fényes ünnepségek közepette bocsátották szombaton vízre az új csatahajót. A harmadik Dreadnought-típusú hajó a keresztségben a Prinz Eugen nevet kapta. Az ünnepségre már előző nap megérkeztek Péter Ferdinánd főherceg és a keresztanya, Mária Krisztina főhercegnő, továbbá Alice főhercegnő, a toscanai nagyhercegnő leányaival, Margit Mária Albertina, Germánia Mária Terézia, Ágnes Mária Terézia főhercegnők. Kevéssel tizenegy óra előtt a főhercegi személyiségek kíséreteikkel elhagyták szállásaikat és négy automobilon San Marcoba, a hajógyárba mentek. A tengerészeti kerületi parancsnok üdvözlő beszéde után, amelynek végén Mária Krisztina keresztanyának pompás virágbokrétát nyújtott át, a főhercegi személyiségeket a Gotterhalte hangjainál az udvari pavillonba vezették. A hajótest beszentelése után lovag Kohen tengerészeti kerületi parancsnok beszédet mondott, megemlékezve Jenő herceg dicső hadvezérről, akinek a nevét a hajó viselni fogja Végül arra kérte Mária Krisztina főhercegnőt, hogy a keresztelési aktust ejtse meg. Mária Krisztina főhercegnő, a keresztanya, ezt válaszolta: — Nagy örömmel tettem eleget ő cs. és apostoli kir. felsége felhatalmazásából annak a kérésnek, hogy e büszke csatahajó keresztanyai tisztségét vegyem át. E hadihajó vizrebocsátása újabb útjelzője a hadiflotta továbbfejlődésének, melynek kiépítése tiszteletet parancsoló hatalmi tényezője a monarchiának. Vajha az a dicsőségteljes, a monarchia ellenségeivel ismételten győzelmesen megküzdött vezér lebegne a hajó tengerészei előtt és vajha vinnék ezek a szeretetzászlót békében és háborúban egyaránt a monarchia dicsőségére és becsületére! A főhercegnő ekkor megnyomta az illető villamos gombot, mire a hajó búbján lévő pezsgősüveg szétdurrant. A vizrebocsátás jelzésű második gomb megnyomásával a főhercegnő e szavakat mondta: — Menj a tengerbe és Isten segítsége legyen mindig veled. Előbb lassan, majd mind gyorsabban csúszott a hatalmas hajótest lefelé és merült el először a magasan fölcsapó hullámokba. A Panther a szokásos üdvlövéseket adta. Ezernyi torokból viharos hurrá és eviva-kiáltások hangzottak el. A hajó vízrebocsátása 11 óra 30 perckor szerencsésen megtörtént. Ezután a fenségek cerclet tartottak, majd elhagyták az udvari pavillont és általános búcsúvétel után automobilon visszatértek lakóhelyeikre. A Jenő hercegről elnevezett hadihajó a Viribus Unitis és a Tegetthoff testvérének tekinthető. Miként az első két Dreadnought, a Prinz Eugen is teljes egészében a honi ipar produkuma. Az új hadihajót 1912 január 16 án kezdték építeni és rövid tíz és fél hónap alatt elkészítették, méretei ugyanolyanok, mint az előbbi kettőé. A jövő év tavaszán a fiumei Danubiusgyárban ennek a klasszisnak negyedik egységét fogják vízrebocsátani, amelylyel aztán befejeződik az új sorhajó-osztály építése.”[3353]


[3354]

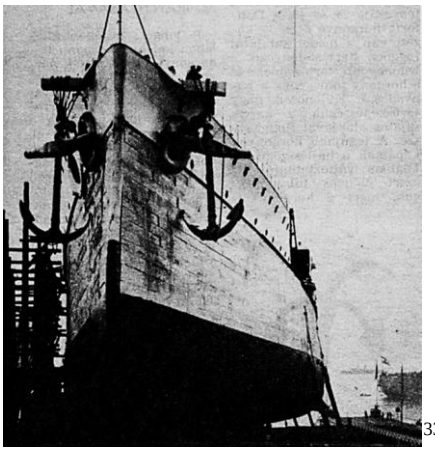
[3351] 1912. 10. évfolyam, 1912-11-29 / 283. szám
[3352] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-24 / 279. szám
[3353] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-01 / 285. szám
[3354] https://htenger.blog.hu/2020/02/02/jeno_herceg_vegnapjai

 [3355]



3356

[3357]

 [3358]

Mikor a trieszti Stabilimento Tekniko hajógyárában két évvel ezelőtt megkeresztelték a Prinz Eugen dreadnoughtot, kínos fél óráig tartott, amíg a kötelékétől megszabadított, faggyús szántalpakon nyugvó hajókolosszus végre megindult és lesiklott a tengerbe.[3359]

[3355] Illustrierte Kronen Zeitung, 1912-12-04
[3356] Illustrierte Kronen Zeitung, 1912-12-03
[3357] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)
[3358] Élet és Tudomány, 40. évfolyam, 1985-09-13 / 37. szám
[3359] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-01-16 / 14. szám

Az SMS Prinz Eugen elkészültekor a legnagyobb kereskedelmi hajó az „Imperator” gőzös. A gőzhajó 214-szer nagyobb, mint a „Prinz Eugen dreadnought”, mert 50 000 tonnás vízkiszorítás, 5275 férőhelyes, 258 méter hosszú és 29 m széles. A kémény 21 méter magas.[3360]

A díszlövések ára. A monarchia egymás után bocsátja vízre dreadnoughtjait, tavaszra, megépül a negyedik úszó acélvár is. Egy-egy dreadnought építése körülbelül hatvan millióba kerül, méltó tehát, hogy a vízrebocsátás szertartásai is belekerüljenek néhány százezer koronába. Megkívánja a monarchia nagyhatalmi előkelősége, hogy mutassunk valamit. A „Viribus unitis“ vízrebocsátásánál a díszlövések kétszáznegyvenezernyolcszázharminckét koronába kerültek. A harmadik dreadnought, a „Prinz Eugen“ vízrebocsátásánál már nem nyúlt olyan mélyen az ország zsebébe az ünnepélyt rendező bizottság. Elmaradt a katonai díszgyakorlat, amely a „Viribus unitis“ keresztelőjénél csak az elhasznált lövegek árában százharminchatezer koronát emésztett föl (3400 éles lövés egyenként 40 korona). De a tölténygyárosok így is meg lehetnek elégedve. November 29-én a fejedelmi vendégeket 1008 díszlövés üdvözölte (egy lövés 8 korona, összesen 8064 korona.) A San Marcoba érkező notabilitásokat kétszer 1008 lövés fogadta, 16.128 korona költséggel. A felszenteléskor használt éles lövedékekkel együtt pedig összesen száznégyezernyolcszázharminckét koronát lődöztek el az új úszó acélvár megépülésének az örömére.[3361]

„Míg ugyanis a «Viribus Unitis» 8000, a «Tegetthoff» 9000 és a «Prinz Eugen» 8000 tonna tartalmú volt, mikor vízrebocsátották, a «Szent István» körülbelül 13.000 tonna súlyú lesz, amikor a hajógyárból kikerül.”[3362]

1912.12.20-i hír: „Az új csatahajó. Csütörtökön délelőtt a legutóbb vízrebocsátott Prinz Eugen nevű csatahajót két haditengerészeti vontató Pólából, ahol az előírt vizsgálatot folytatták rajta és újra befestették, visszavonszolták a stomarcei hajógyárba, ahol teljessé teszik fölszerelését.”[3363]

„Pénzügy és üzleti világ. A trieszti Stabilimento tecnico tavaly 2 127 600 koronás nettó nyereséget ért el (szemben az 1911-es 1 550 000 K) nettó nyereséggel. Mint ismeretes, szinte az összes osztrák csatahajó, legutóbb három dreadnoughtunk, ebben a legrégebbi és legjobban bevált osztrák hajógyárban készül, és a harmadik csatahajóóriás, a „Prinz Eugen” hajótestének megépítésével A Stabilimento még világrekordot is elért, mindössze 258 munkanapra volt szükség. A két csatahajó rejtekhelye azonban jelenleg üresen áll, és a haditengerészetünk hatékonyságához oly sürgősen szükséges új parancsokat várják. Tavaly a Stabilimento befejezte a „Viribus unitis” csatahajót és átadta a haditengerészetnek, ezt követte idén februárban a második azonos méretű „Tegetthoff” csatahajó; Építés alatt maradt a „Prinz Eugen” csatahajó, nyolc óceánjáró torpedócsónak és egy 9000 tonnás árugőzös; A haditengerészet nemrég két 7000 tonnás széngőzös megépítésével bízta meg a céget. A három éve a társasággal kapcsolatban álló linzi Duna hajógyárban a Duna Flotilla hét motorcsónakja, három lapátos gőzhajó, köztük a Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft két gyorsgőzöse, valamint hat vontatóhajó készült el. A tiszta nyereségből a törzsrészvények 230 K, az elsőbbségi részvények 115 K osztalékban részesülnek.”[3364]

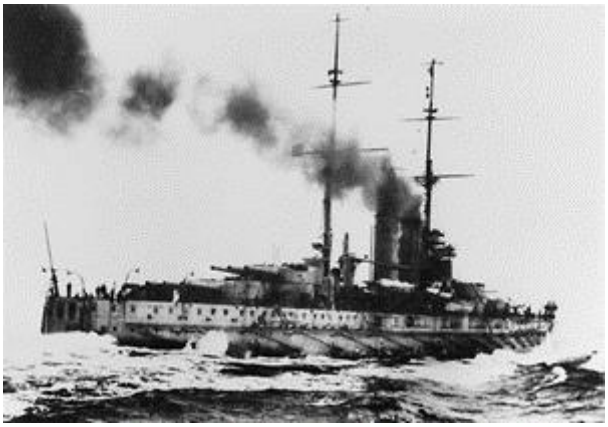
Szolgálati ideje:
Állomáshelye Pula (Pola) és az Osztrák-Magyar Haditengerészet 1. csatahajó-hadosztályának tagja volt.

1914.
Első parancsnoka Firmian János gróf sorhajókapitány.
1914.04.11-én várták Pola kikötőjébe, tengeri próbáinak végeztével.[3365] Ezt követően részletesen átvizsgálják, majd négy újabb próbaút vár rá.[3366]

[3360] Illustrierte Kronen Zeitung, 1912-12-06
[3361] Zászlónk, 11. évfolyam, 1913-01-15 / 5. szám
[3362] Magyarország, 20. évfolyam, 1913-11-16 / 271. szám
[3363] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-20 / 301. szám
[3364] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1913-04-09
[3365] Czernowitzer Allgemeine Zeitung, 1914-04-10
[3366] Vorarlberger Tagblatt, 1914-04-12

1914.05.14-én a Prinz Eugen 2 órás teljes erőpróbája során 20,41 csomós átlagsebességet ért el, miközben gépei 27 183 SHP-t termeltek.[3367]

1914.05.20-án futott ki ismét próbaútra. Ekkor az ágyuk kipróbálása és a gépek beállítása következik, úgy, hogy június közepén ezt a csatahajót is bevonhatják a hajórajba. Ekkor az I. nehéz ütegosztály: Parancsnok: Löffer ellentengernagy; „**Viribus Unitis**“, „**Tegethoff**“ és „**Prinz Eugen**“. II. nehéz ütegosztály: Parancsnok: Willenik ellentengernagy; „**Franz Ferdinánd**“,, „**Radetzky**“ és „**Zrínyi**“. Cirkáló-flotta: Parancsnok Seidenfacher ellentengernagy: „**Saida**“, „**Spaun**“ és több torpedó és naszád. A torpedó-flottában több változást rendeltek el. „**Gaa**“ torpedó raktárhajót bevonták a szolgálatba és Catinelli sorhajókapitány parancsnoksága alá osztották be. be. Továbbá a szolgálatba vonták „**Mária Terézia**“ nagy cirkálót és „**Zara**“ torpedót és Buchmayer fregattkapitány és Klöciner sorhajóhadnagy parancsnoksága alá osztották be. Azonkívül hat új torpedót és tizenegy torpedónaszádot a rajba oszlottak. Most helyezik szolgálatba Casa sorhajókapitány parancsnoksága alá a „Saida“ gyorscirkálót. A csatahajókon 279 ágyú van, 48 ezek között 30,5 centiméter kaliberű. [3368]



A hajó tengeri úton, még az I. világháború előtt 1914-ben

A próbautak után Firmian rámutatott arra, hogy a hajó vízkiszorításához képest a lövegek túl nehezek. Az osztály egységei orrnehezek, és alacsony szabadoldaluk van. Úgy vélte, hogy egy szerencsétlen találat az orrban katasztrofális lehet a hajó számára. Azt javasolta, hogy a jövőbeni csatahajók kapjanak egy megemelt fedélzetet, és hagyják el a nehéz kost. A víz alatti védelmet is elégtelennek ítélte, és elítélte a vízzáró válaszfalakba bevágott ajtókat. A szellőztetést elégtelennek tartotta, és javasolta a szellőzőnyílások más helyekre való áthelyezését, mert a szellőzés könnyen beszívhatja a füstöt. Javasolta, hogy az egyenáramú lélegeztetőgépek működését váltakozó árammal oldják meg, hogy a kikötőben lévő hajók a dinamójuk helyett a normál elektromos hálózatot használják.
Firmian megemlítette a barbette és a fegyvertartó közötti rést is. A toronytetők páncélzatát túl vékonynak találta, és javasolta azok megerősítését. Javasolta a 30,5-ös lövedékek és a 30,5 cm-es töltények tárainak felcserélését is. Megkérdőjelezte a fő tárak válaszfalainak azon képességét, hogy ellenállnak-e a víznyomásnak, amikor a tárakat el kell árasztani. A 7 cm-es fegyvereket haszontalannak ítélte, és helyettük 9 cm-es ágyúkat javasolt, mint a többi parancsnok. Az orr és a tat torpedócsövet haszontalannak tartotta egy csatahajó számára.[3369]

1914.05.22-én kazánrobbanás történt egy torpedóhajón Polában. Az SMS Prinz Eugen és az SMS Erzherzog Franz Ferdinand vette fedélzetére a sebesülteket.[3370]

1914.07.08-án állt hadrendbe.[3371]

[3367] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556368
[3368] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-12 / 111. szám
[3369] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556368
[3370] Arbeiterwille - Neue Zeit, Mai 1914-05-22
[3371] Neues Wiener Journal, Juli 1914-07-19

1914.07.13-án adták volna át a hajó zászlóját ünnepélyes keretek között. de ezt Ferenc Ferdinánd halála (1914.06.28.) miatt, elhalasztották.[3372]

A háború kitörése miatt, számos tengeri próbaút elmaradt, így elmaradt a hajtóművek maximális terhelési próbája is.[3373]

I. Világháború
1914.08.03-án a német Geoben és Breslau hadihajó kifutott Messinából. A hajók az Adriára indultak, de útjukat állta az angol flotta, így végül Törökországba mentek. Hogy az esetleges adriai áttörést segítsék, az angolok ellen kifutott Haus tengernagy vezetésével 1914.08.07-én reggel kilenckor a Viribus Unitis, a Tegetthoff, a Prinz Eugen dreadnought (1. csatahajóosztály) és a Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi (2. csatahajóosztály). – valamint a SMS Sankt Georg, az SMS Admiral Spaun kiscirkálóból, hat torpedórombolóból és tizenhárom torpedónaszádból álló kíséretükkel – kifutott Polából, hogy biztosítsa a német hajóraj áttörését az Adriára. A Monarchia hajói Brindisi felé hajóztak. Végül a német hajók irányváltoztatása miatt az esetleg kialakuló tengeri csata elmaradt.
Ez után az SMS Prinz Eugen visszatért Polába, amit alig hagyta el a háború további ideje alatt.

Haus tengernagy attól tartott, hogy a francia haditengerészettel való közvetlen konfrontáció, még ha sikeres is lesz, annyira meggyengíti az Osztrák-Magyar haditengerészetet, hogy Olaszország szabad kezet kap az Adrián. Ez az aggodalom annyira nagy volt Haus számára, hogy 1914 szeptemberében ezt írta: "Amíg fennáll annak lehetősége, hogy Olaszország hadat üzen ellenünk, elsőrendű kötelességemnek tartom, hogy flottánkat érintetlenül tartsam." Haus döntése, hogy nem használja az Osztrák-Magyar Haditengerészet, éles kritikát kapott az Osztrák-Magyar Hadsereg, a Német Haditengerészet és az Osztrák-Magyar Külügyminisztérium részéről. Ez ahhoz is vezetett, hogy az antant, jelentős erőket kellett, hogy Ottrantónál állomásoztasson, elvonva a hajókat más frontszakaszokról.

Az SMS Prinz Eugen és a flotta többi hajójának háborús működését nagyban befolyásolta a flotta szénhiánya is. A Háború előtt, a szén 75%-a Nagy-Britanniából érkezett valamint az USA béli Virginiából. Ezen források a háború miatt elapadtak, a hazai szén minősége pedig nem volt megfelelő.

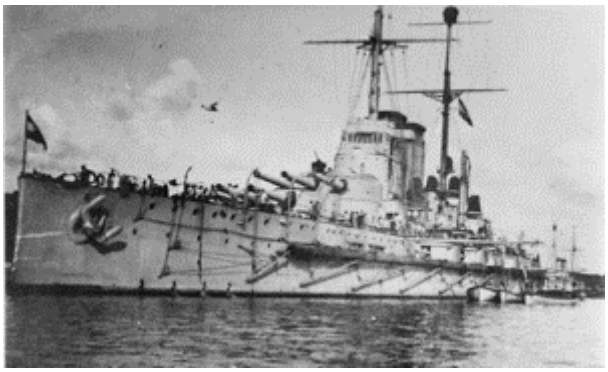
1914.08.16-án a francia és angol hajók elsüllyesztették az SMS Zenta cirkálót és így blokkolhatták az Adriai-tenger és a Földközi-tenger átjáróját az Otrantói-szorosban.

1915.
1915.05.23-án Olaszország hadat üzent a Monarchiának.
1915.05.23-án kifutott Polából, hogy támadja az olasz partokat és az olaszok tengerparti vasúthálózatát, lelassítva így az olasz szárazföldi csapatok Monarchia elleni felvonulását.
Így, 1915.05.24-én Anconát ágyúzása volt az első harcbavetése. Ancona kikötőjében egy olasz gőzhajó megsemmisült, három másik pedig megsérült. Az anconai kikötő és a környező város infrastruktúrája súlyosan megsérült. A város vasúti pályaudvara és kikötői létesítményei megsérültek vagy megsemmisültek, az ezeket védő helyi parti ütegek pedig kilőtték. A bombázás következtében több rakpart, raktár, olajtartály, rádióállomás, valamint szén- és olajraktárak lángra lobbantak, a város áram-, gáz- és telefonvezetékei megszakadtak. A városon belül Ancona rendőrkapitánysága, a katonai laktanya, a katonai kórház, a cukorfinomító és a Bank of Italy irodái is károkat szenvedtek. A támadásban 30 olasz katona és 38 civil vesztette életét, további 150 pedig megsebesült.
„Egy gránát eltalálta a lokomotívraktár tetejét, amely félig beszakadt. Öt lokomotív könnyebben megsérült. A rakodópart félig tönkrement. Egyidejűleg egy másik osztrák-magyar

[3372] Grazer Volksblatt, Juli 1914-07-14
Grazer Tagblatt, Juli 1914-07-14
[3373] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)

hajó Sinigaglia és Ancona között a vasúti vonalat lőtte, egy katonai vonatot eltalált lövése; két vagon elégett."[3374]

A flotta hajói menetben[3375]



Az SMS Prinz Eugen horgonyon. Felette egy hidroplán repül el

A hajó legénysége 1915-ben[3376]

[3374] Pesti Hírlap 1915. május 27-ei száma
[3375] https://nagyhaboru.blog.hu/2023/10/05/szollosi_lajos_az_sms_prinz_eugen_fotuzere
[3376] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/466/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000030/1915-SMS-PRINZ-EUGEN-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-pre-dreadnought-csatahajo-teljes-legenysege~II3139804

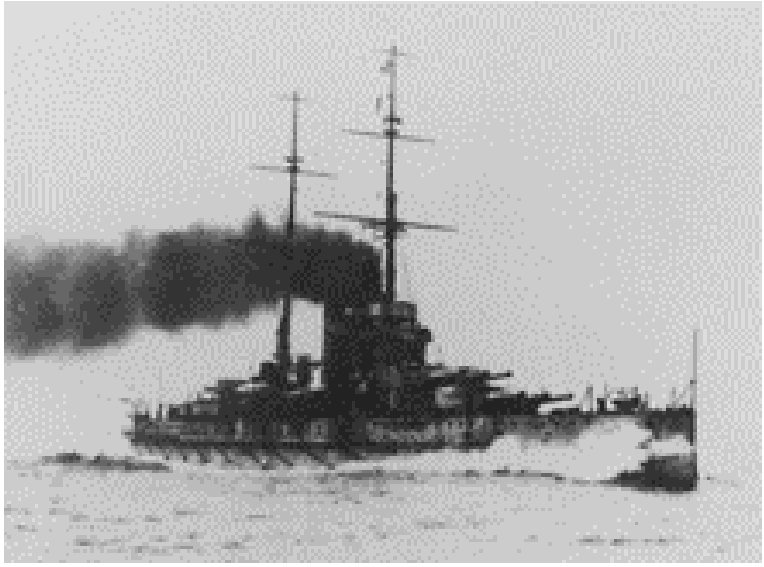
Maximilian Njegovant admirális volt az első csatahajókötelék parancsnoka.

1915-ben az SMS Prinz Eugen-nek a futballcsapata legutóbb szép anyagi eredménnyel több mérkőzést játszottak a Vörös Kereszt javára.[3377]

1915-ben Polát 35 légitámadás érte. A légvédelembe a flotta lövegei is bekapcsolódtak.[3378]

1916.
1916.12.15-én a hajót Polában felkereste I. Károly császár (IV. Károly magyar király). A hajóra viszont nem szállt fel.

1917.
Anton Willenik admirális vette át az első csatahajókülönítmény parancsnokságát Njegovant-tól. Ekkor, közel 400 000 tonna szén állt a flotta rendelkezésére, de továbbra is elmaradtak a nagyobb arányú bevetések.



1917.06.28-án kifutott a tengerre

1917 júniusában, Polában ismét felkereste IV. Károly király, a Monarchia flottájának felülvizsgálata alkalmával.
II. Vilmos német császár 1917.12.12-én kereste fel a hajót Polában.
Ezen látogatásokon kívül, a hajó nyugalmas életet élt, leszámítva az olasz hadüzenettől kezdődő, több, mint nyolcvan légitámadást Pola ellen.

1917-ben 42 légitámadás érte Polát. Annak ellenére, hogy időnként akár egy tucat léghajó és 150 repülőgép is részt vett ezeken a rajtaütéseken, az általuk okozott kár csekély volt: a kis sebességű és gyenge repülőgépek kénytelenek voltak nagy magasságban tartózkodni, de még ilyen körülmények között is az osztrák haditengerészeti légvédelmi tüzérek gyakran sikeresek voltak sikeresek. Érdekes, hogy a Monarchia tengerészeti légvédelmi tűzérei, zsákmány francia „Adrain" acélsisakot viseltek. 1917-től már gázálarc is a felszerelés része, tartva egy esetleges gáztámadástól.[3379]

[3377] Az Érdekes Ujsag, 3. évfolyam, 1915-02-21 / 8. szám
[3378] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)
[3379] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)

В в е р х у: план главной базы австро-венгерского флота Полы и маршрут итальянских диверсантов 31 октября 1918 г.

Pola hadikikötője[3380]

1918.
1918-ban megszaporodtak a lőgyakorlatok, Horthy flottaparancsnok utasítására.

1918.06.08-án Horthy flottájának zászlóshajóját, a Viribus Unitis-t és a Prinz Eugen-t déli vizekre vitte. Cél az otrantói zár szétrombolása.
Június 9-én este a Szent István és a Tegetthoff követték saját kísérőhajóikkal. Horthy terve szerint a Novara és a Helgoland a Tátra-osztályú rombolók támogatásával harcol az otrantói szorosban. Eközben a Spaun admirálist és Saida cirkálók és a flotta négy torpedócsónakja bombázzák az olasz légi és haditengerészeti állomásokat.
A német és osztrák-magyar tengeralattjárókat Valonába és Brindisibe küldték, hogy lesben álljanak az osztrák-magyar flotta ellen kivonuló olasz, francia, brit és amerikai hadihajók ellen, míg a cattarói hidroplánok légi támogatást nyújtanának, és átkutatják a hajók előre nyomulásának útvonalát.
A csatahajók, és különösen a dreadnought-ok, mint például a Prinz Eugen, a tűzerejükkel elpusztítanák a tengerzárat, és megtámadnák a szövetséges hadihajókat, amelyekkel szembe találkoznak. Horthy

[3380] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)

abban reménykedett, hogy ezeknek a hajóknak a bevonása kritikus fontosságú lesz a döntő győzelem megszerzéséhez. Dubrovniktól északra fekvő Slano kikötőjéig jutott ekkor az SMS Prinz Eugen.
A hadművelet azonban az SMS Szent István csatahajó elsüllyedése miatt félbeszakadt, így az SMS Prinz Eugen is visszatért Polába.

1918.07.17-én Polát érte a legnagyobb légitámadás, amelyet a város a háború alatt elszenvedett. Ekkor 66 szövetséges gép több mint 200 bombát dobott le, bár az SMS Prinz Eugen nem sérült meg a támadásban.

1918 októberére világossá vált, hogy Ausztria-Magyarország vereség előtt áll a háborúban. Mivel a nacionalista érzelmek csillapítására tett különféle kísérletek kudarcot vallottak, I. Károly császár úgy döntött, hogy megszakítja Ausztria-Magyarország szövetségét Németországgal, és a szövetséges hatalmakhoz fordul, hogy megóvja a birodalmat a teljes összeomlástól. 1918.10.26-án Ausztria-Magyarország közölte Németországgal, hogy szövetségük véget ért.

Polában az Osztrák-Magyar Haditengerészet etnikai és nacionalista alapon szétszakadt. Horthy 1918.10.28-án reggel értesült arról, hogy fegyverszünet közeleg, és ezt a hírt a rend fenntartására és a flotta zendülésének megakadályozására használta fel. A lázadást sikerült elkerülni, de a feszültség továbbra is magas maradt, a morál pedig soha nem látott mélyponton volt. A helyzet annyira megterhelő volt, hogy az SMS Prinz Eugen kapitánya, **Alekszandr Milosevics** sorhajókapitány öngyilkosságot követett el a csatahajó fedélzetén lévő szállásán.

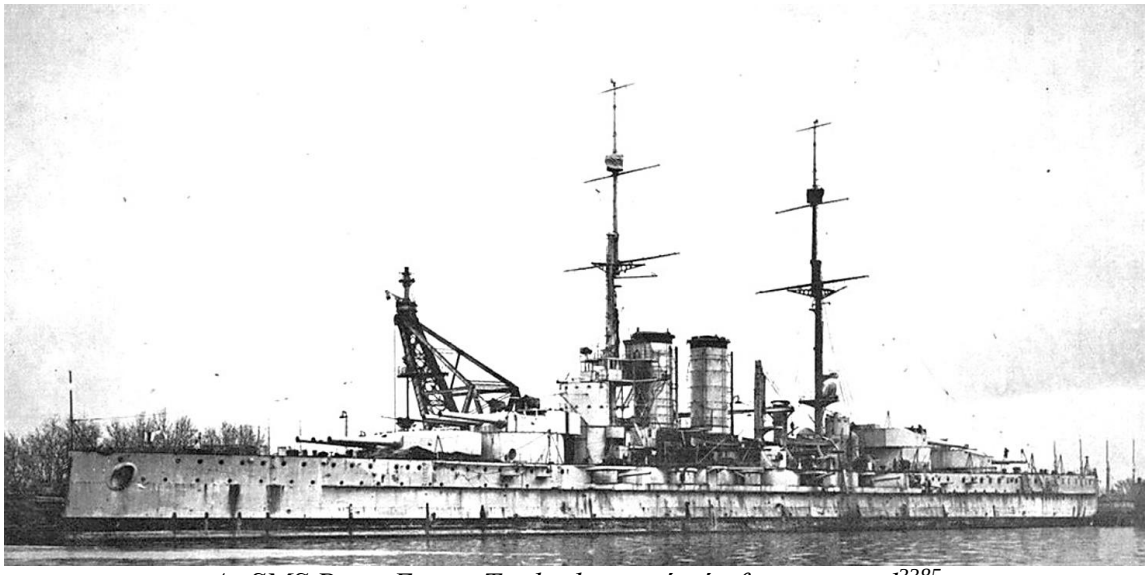
Az osztrák-magyar kormány így úgy döntött, hogy átadja flottájának zömét a szlovének, horvátok és szerbek államának. Ezt előnyben részesítették a flotta szövetségeseknek való átadásával szemben, mivel az új állam kinyilvánította semlegességét. Ezenkívül az újonnan megalakult állam még nem tette le nyilvánosan I. Károly császárt a trónjáról, életben tartva a Birodalom hármas monarchiává történő átalakításának lehetőségét.

A flotta átadása 1918.10.31-én reggel kezdődött, Horthy zászlóshajója, a Viribus Unitis fedélzetén, ahol Horthy találkozott a délszláv nemzetiségek képviselőivel. A "rövid és hűvös" tárgyalások után a megállapodások megtörténtek, és aznap délután befejeződött az átadás.

Pola röviddel az I. világháború vége után. Az öt hajó a sorban jobbról balra: az olasz San Marco cirkáló, jobbra középen, egy Radetzky-osztályú csatahajó, a Prinz Eugen és a Tegetthoff csatahajó, valamint a francia Waldeck-Rousseau cirkáló

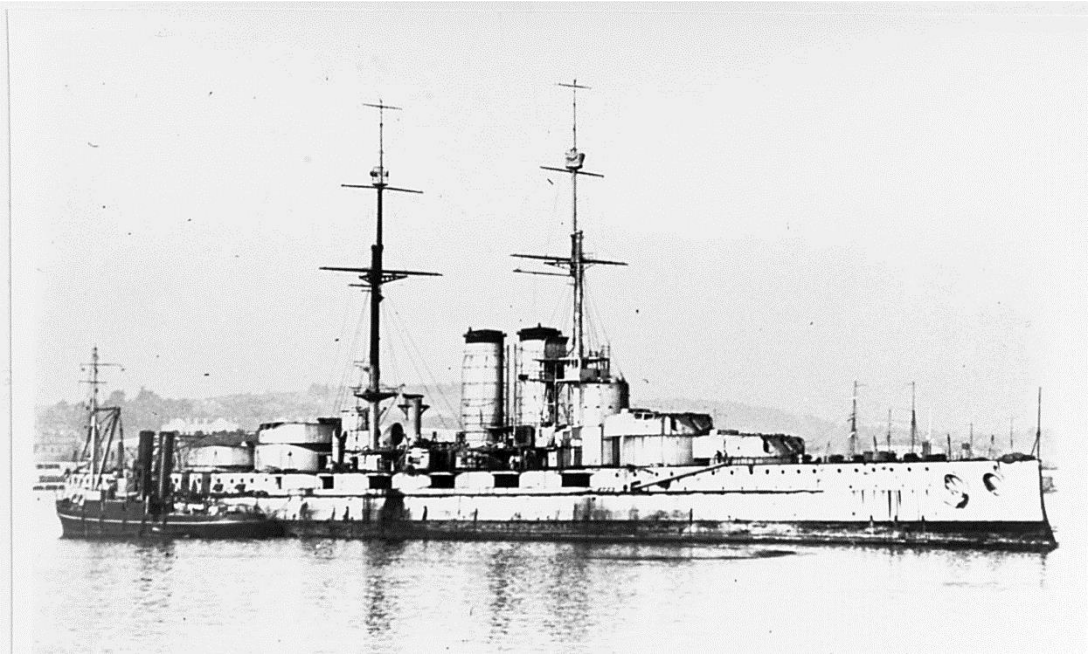
A pólai haditengerészeti bázison állomásozó hadihajók legénységének körében 1918 októberében szervezkedés indult, a matrózoknak elege lett a háborúból. Az SMS Prinz Eugen legénysége jelentette be elsőként, hogy november 1-jén a maguk részéről befejezettnek tekintik a háborút, elhagyják a hajót és hazatérnek. Röpiratot sokszorosítottak, amelyet a többi hajókon is terjesztettek. A röpiratban követelték a béke azonnali megkötését, a politikai foglyok szabadon bocsátását, a cenzúra eltörlését és a köztársaság kikiáltását. Hajónként bizalmi testületek alakultak, a tisztikart lefegyverezték. Október 31-én útnak indították a magyar és német nemzetiségű beteg tengerészek első csoportját.[3381]
1918.10.31-1918.11.04 (10). között a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság rendelkezett felette.
Az Olaszország és Ausztria-Magyarország között 1918.11.03-án aláírt Villa Giusti fegyverszüneti megállapodás megtagadta Ausztria-Magyarország hadihajóinak a szlovének, horvátok és szerbek államhoz való átadását. Ennek eredményeként 1918.11.04-én olasz hajók behajóztak Trieszt, Pola és Fiume kikötőjébe. 1918.11.05-én az olasz csapatok elfoglalták a pólai haditengerészeti létesítményeket és az ott lévő hajókat. A Délszláv Állam nem tudta a hajókat megvédeni, mert ekkorra azokon már alig volt legénység, mivel a többség hazament. A délszlávok az olaszok lépését diplomáciailag illegitimnek minősítették.
1918.11.09-én a Pola kikötőben megmaradt összes hajón felvonták az olasz zászlót. A szövetséges hatalmak egy korfui konferencián megállapodtak abban, hogy az Ausztria-Magyarország haditengerészetének átadását a szlovének, horvátok és szerbek államának nem lehet elfogadni.
1918.11.05/09-1918.12.01 között, olasz lobogó alatt hajózott.
Az egykori osztrák-magyar hadihajók átadásáról szóló ultimátum kilátásba helyezésével a Nemzeti Tanács 1918.11.10-től beleegyezett a hajók átadásába.
1918.12.02-1922.07.28 között, francia lobogó alatt állt. Más forrás szerint, 1920.08.25-én került a franciák kezére. A hajó Polából a tunéziai Bizerta-ba szándékoztak vinni.[3382] Polából a franciák a hajót vontatóhajókkal vitték el, de csak Toulonig jutott.[3383]
1920.09.05-én érkezett meg Toulonba.[3384]

Csak 1920-ban határozták meg a hajók végső elosztását a szövetséges hatalmak között a Saint-Germain-en-Laye-i szerződés értelmében. A két megmaradt Tegetthoff osztályú csatahajó közül az SMS Prinz Eugen formálisan Franciaországhoz került.



Az SMS Prinz Eugen Toulonban, még ép fegyverzettel[3385]

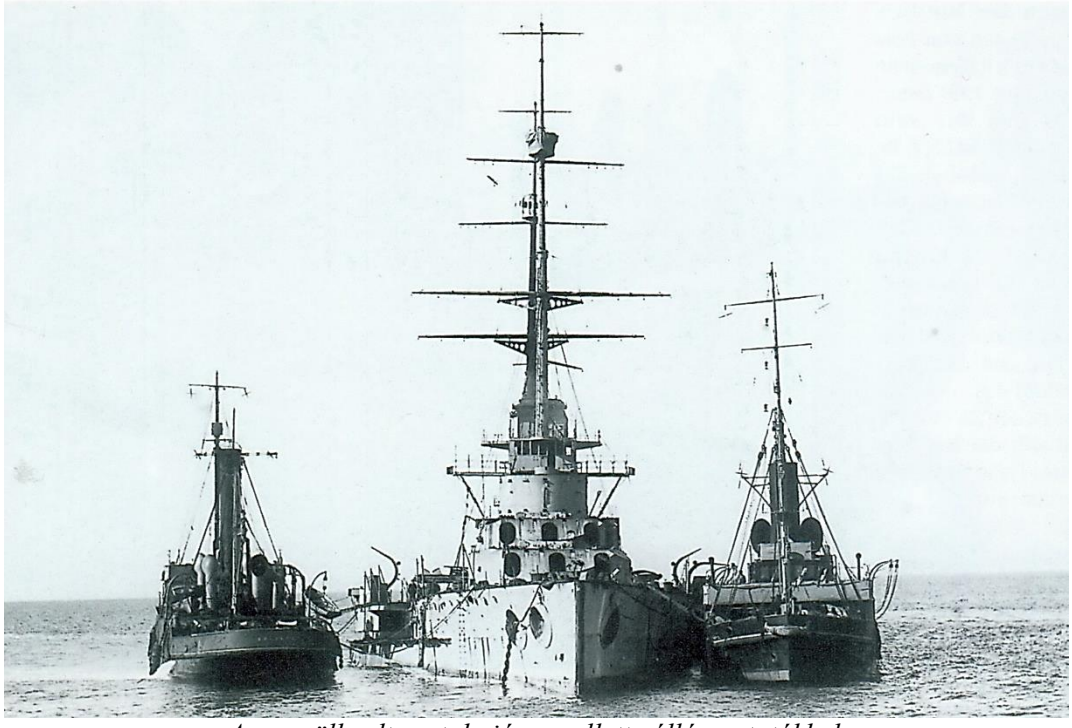
[3381] https://nagyhaboru.blog.hu/2023/10/05/szollosi_lajos_az_sms_prinz_eugen_fotuzere
Népszava, 46. évfolyam, 1918-11-08 / 262. szám
[3382] Bécsi Magyar Újság, 1920-07-14
[3383] Viitorul, iulie Anul 14, nr. 1920-07-16 / nr. 3696
Viitorul, iulie Anul 14, nr. 1920-07-17 / nr. 3697
[3384] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)
[3385] https://htenger.blog.hu/2022/06/26/korfu_hadmuvelet_390



1920-ban Toulon-ban, a fő lövegei nélkül

„Amennyire tudni lehet, a franciák nem is foglalkoztak a Prinz Eugen saját flottájukban való szolgálatba állításának gondolatával. Ők is annyira le voltak gatyásodva, hogy sem félkész csatahajóikat nem tudták befejezni, sem a meglevőket szolgálatban tartani. 1922-ben négy csatahajó kivételével az összes többit tartalékba állították, a haditengerészeti költségvetés ugyanis csak ennyit bírt el. A Bretagne osztályból csak a névadó egység maradt szolgálatban, míg a Courbet osztályból a névadó hajót vonták ki. Ilyen körülmények között a franciák nyilván nem is gondolhattak egy újabb csatahajóra.
Az SMS Prinz Eugent a **franciák négy vontatóval szállították Toulonba, ahová 1920.09.05-én érkezett meg.** A haditengerészet szakértői ezt követően alaposan átvizsgálták a hajót, és tanulmányozták annak technológiai megoldásait. Leginkább a háromágyús lövegtornyok érdekelték őket. Hogy vizsgálódásaik során milyen eredményre jutottak, és mennyire értékelték az osztrák-magyar csatahajó műszaki színvonalát, arról nincs feljegyzés. A háromágyús lövegtorony ötlete a húszas évekbeli francia csatahajóterveken később feltűnt néhányszor, a harmincas években épülő új csatahajóikon azonban a franciák végül a négyágyús tornyokat rendszeresítették. Hogy valami mást vettek e át a Monarchia hajókról, nem tudni. A vizsgálódások befejeztével, 1921.01.15 és 1921.03.15 között, a hajót leszerelték, fegyverzetét eltávolították. A 150 és a 66 mm-es ágyúkat eredetileg azzal a céllal szerelték le, hogy majd eladják őket külföldre. Miután azonban nincs nyoma annak, hogy ezek az ágyúk később feltűntek volna valamelyik másik ország haditengerészeténél vagy hadseregénél, valószínűleg a franciák nyakán maradtak. További sorsuk nem ismert. A 305 mm-es ágyúkat a francia partvédelemnek szánták. Az eredeti elképzelés az volt, hogy a komplett lövegtornyokat beépítik a St. Nazaire kikötőjét védő erődítményekben, különböző műszaki problémák miatt azonban erről végül lemondtak. Az ágyúkat ezután egy darabig tartalékként a haditengerészet touloni Arzenáljában tárolták, de miután nem voltak kompatibilisek a francia hajókon rendszeresített 305 mm-es lövegekkel, végül a hadseregnek adták át őket. Franciaország 1940-es megszállásakor az ágyúk német kézre kerültek, akik feltehetően az Atlanti Fal erődítményeibe építették be őket, bár erről igazából nincsenek ezt bizonyító dokumentumok. A szintén nem bizonyított híresztelések szerint néhány ágyú később, a háború alatt, a finn és a dán partvédelemhez került. További sorsuk szintén nem ismert, a háború után nyilván beolvasztották őket. A fegyverzet leszerelését követően, 1921 tavaszán, a franciák teljesen kibelezték az SMS Prinz Eugent. A hajóról minden használhatót, vagy értékesíthetőt kiszereltek. Eltávolították a gépi berendezéseket, a turbinákat, generátorokat, a csővezetékeket, leszerelték a villamos kábeleket, a tűzvezető berendezéseket, az optikai távolságmérőket, a fényszórókat, szinte mindent amit mozdítani lehetett. Gyakorlatilag nem maradt más, csak az üres hajótest, melyet robbantási kísérleteknél, és a

lőgyakorlatok célhajójaként kívántak hasznosítani. A lövegtornyok tetőlemezeit ezért visszaszerelték, a válaszfalakon és a fedélzeteken pedig a kiszerelt csövek és kábelek nyílásait eltömítették.
Május végén a csatahajót a Toulon előtt fekvő Porquerolles-sziget északi partján levő Alicastre-öbölbe vontatták, ahol a légierőnél használt bombákat akarták tesztelni a hajón. A sekély vízben az SMS Prinz Eugent a fenékszelepek megnyitásával leültették a fenékre, hogy a hajó ne sodródjon, és ne süllyedjen el, s a bombázásokat követően tanulmányozni lehessen rajta az okozott károkat. A franciák úgy vélték, a bombázások után a hajó annyira szét fog roncsolódni, hogy másra már nem is lehet majd használni, s a csatahajók számára eredetileg a leselejtezett Vergniaud páncélost jelölték ki célhajónak.
A sajtó addigra már világszerte lelkesen ünnepelte a légierőt, mely a sajtómunkások szerint elhozta a csatahajók tengeri uralmának a végét. A háborút követő bombázási kísérletek a firkászok szerint döntő csapást mértek az elavult tengeri dinoszauruszokra, és feleslegessé tették azokat. Valójában azonban ezek a kísérletek a szakértők számára éppen azt bizonyították, a korabeli repülőgépek képtelenek valóban súlyos károkat okozni egy erősen páncélozott, modern csatahajónak.
A bombázások ezúttal is azt igazolták, a légibombák pusztító erejét erősen túlbecsülték. A franciák akárhogy is hajigálták a bombákat a Prinz Eugenre, az nemcsak a süllyedésre nem mutatott hajlandóságot, hanem még csak komolyabb károkat sem tudtak okozni neki, még akkor sem, amikor az AT–9 léghajóról 400 kilós bombákat dobtak le rá. Miután a korábban elárasztott rekeszekből kiszivattyúzták a vizet, a Prinz Eugen ismét úszóképessé vált. Amennyire tudni lehet, a bombák sem a páncélfedélzetet, sem a lövegtornyok tetőlemezeit nem szakították át. (Bár a kísérletek lefolyásáról és eredményeiről részletes adatok nincsenek.)



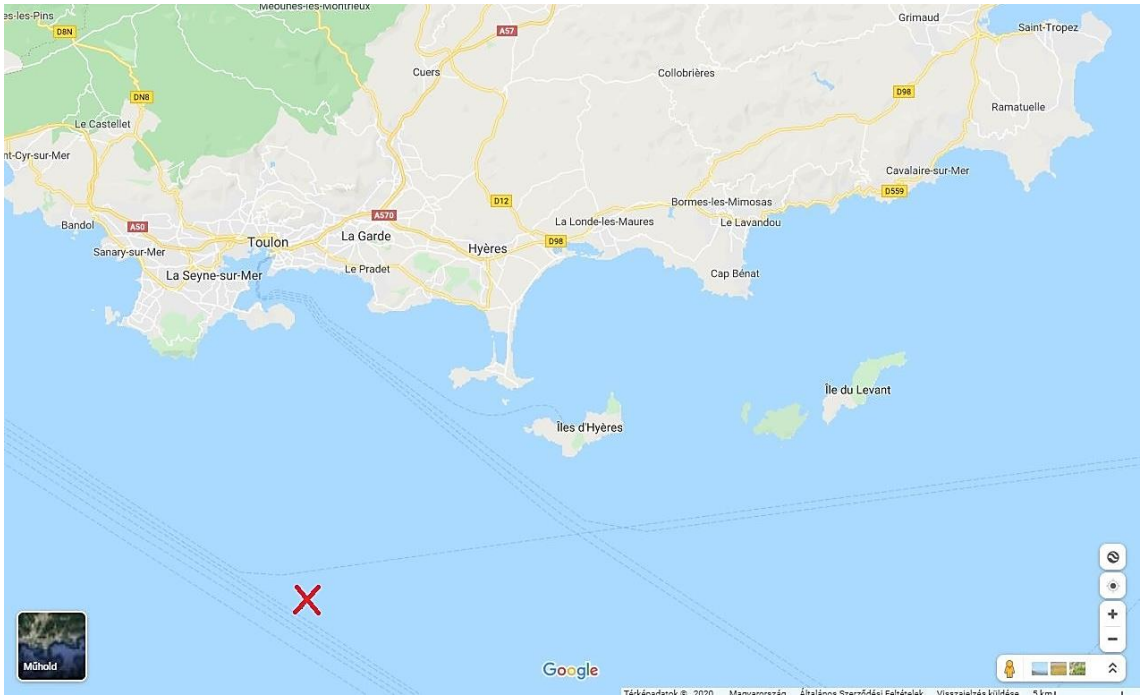
A megsüllyedt csatahajó, a mellette álló vontatókkal.

A Prinz Eugenen 1821.11.02-án tűz ütött ki, a kiürített hajóban azonban már nem volt sok minden, amit az megrongálhatott volna.
A csatahajót 1922.01.27-én átvontatták a Saint-öbölbe, ahol víz alatti robbantási kísérlethez használták fel. Egy torpedó leszerelt robbanófejét megfelelő mélységben a hajó oldalához erősítették, és távirányítással felrobbantották. Hogy a Tegetthoff osztály torpedóvédelme nem igazán megfelelő, ezúttal is bebizonyosodott. (Bár a francia csatahajóké még gyengébb volt.) A robbanás átszakította a belső válaszfalakat is, és a víz teljesen elárasztotta az érintett rekeszt. A leszerelt csövek és kábelek helyén maradt nyílások sebtében rögtönzött tömítésein és fedőlemezein át a vízbetörés tovább terjedt, és a csatahajó végül teljes hosszában leült a tengerfenékre. A hajó orra 10, tatja 13 méter mélyre merült. A kiemeléshez először egyenletesen el kellett osztani a hajóba betört vizet, mely nagyrészt a sérülés oldalán levő rekeszeket árasztotta el. Ha a hajót így emelik meg, felborult volna. Miután áttörtek néhány

válaszfalat, és a páncélfedélzetet, a csatahajó nagyjából egyensúlyba került, és tíz nagy teljesítményű szivattyú együttes munkájával sikerült megemelni, és a lékeket befoltozni. A Toulonba visszavontatott hajó helyreállítása több mint egy hónapig tartott.
A franciák tehát elégedettek lehettek az o-m csatahajóval, melynek felhasználása nagyon gazdaságosnak bizonyult. Egyetlen hajón sikerült elvégezni a bombázási teszteket, és a víz alatti találatok okozta sérülések tanulmányozását. Ráadásul még ezeket követően is elég jó állapotban maradt ahhoz, hogy fel lehessen használni a francia csatahajók célhajójaként is.

A Prinz Eugent **1922.06.28**-án vontatták ki utolsó útjára Toulonból. A dátum Ferenc Ferdinánd meggyilkolásának évfordulója volt, bár nem valószínű, hogy ebben valami szándékosság lett volna. A hajót Toulontól mintegy tíz mérföldre délre oldották le a vontatókötélről, hogy a gyakorlatra kivonuló francia csatahajók célpontja legyen. A lőgyakorlaton részt vett mind a négy, szolgálatban maradt csatahajó, a franciák azonban főleg a haditengerészet legütőképesebb, 340 mm-es ágyúinak teljesítményére voltak kíváncsiak.
A lövészetet ezért a Bretagne kezdte meg, mely 340 mm-es ágyúiból összesen 25 lövést adott le a Prinz Eugenre. A csatahajó nem gyakorló, hanem éles páncéltörő gránátokat használt. A franciák szétlőtték az egyik lövegtornyot, a 15 cm-es ágyúk egyik tűzvezető állását, egy gránát szétrobbantotta az egyik kéményt, két másik pedig átütötte az övpáncélt. Hogy ez teljes átütés volt e, vagyis a gránát ezt követően átment a páncélfedélzet lefelé döntött szélén is, és a hajó belsejében robbant, nem tudni.
A francia csatahajó tehát legalább öt találatot ért el a Prinz Eugenen. (Lehet, hogy többet is, de részletes beszámoló erről sincs, az orosz szerző könyve csak ezt az öt találatot említi meg.) A magas, legalább 20 százalékos találati arány, és az, hogy a gránátok gond nélkül átütötték az o-m csatahajó 280 mm vastag, elismerten kiváló minőségű páncéllemezeit, azt valószínűsítik, hogy a lőtávolság nem lehetett tízezer méternél nagyobb. Ez megfelelt a francia haditengerészet doktrínájának, mely a háború előtt legfeljebb 6-8 kilométeres lőtávolságokra készült. A francia csatahajók nehézágyúinak lőtávolsága ennek megfelelően nem is volt nagyobb 13-14 kilométernél, bár a háború után ezt azért megnövelték 21 kilométerre.
A Bretagne találatait követően a már amúgy is nagyon megviselt, lepusztult állapotban levő Prinz Eugen lassan süllyedni kezdett. Ekkor nyitott rá tüzet a másik három csatahajó, a Jean Bart, a Paris, és a France. Ezek a hajók már töltet nélküli gyakorló gránátokat használtak, s már nem a gránátok hatását, hanem csak a célzás pontosságát vizsgálták. Az első két csatahajó még végiglőtte a már süllyedőfélben levő Prinz Eugent, a France azonban már csak egyetlen sortüzet tudott leadni rá, mielőtt az végleg elmerült volna.
A Prinz Eugen roncsa jelenleg is Toulontól délre nyugszik. A város továbbra is a francia haditengerészet egyik legfontosabb támaszpontja, s állítólag nem adnak merülési engedélyt a kikötő előtti vizekre. (Könnyűbúvároknak persze nem is ajánlott próbálkozni. A Prinz Eugen süllyedésének helyén a tenger már sok száz méter mély.) Hogy maguk a franciák jártak e azóta a Prinz Eugen roncsainál, és ott mit láttak, nem lehet tudni. A felszínen a csatahajóból mára nem maradt más, csak a Prinz Eugen harangja, melyet a hajó Franciaországba való szállítása előtt sikerült elemelnie a csatahajó egyik tisztjének. A harang jelenleg a bécsi Hadtörténeti Múzeum gyűjteményében látható.”[3386]

[3386] https://htenger.blog.hu/2020/02/02/jeno_herceg_vegnapjai
Ruszinszkói Magyar Hírlap, 2. évfolyam, 1921-05-03 / 101. szám
https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Prinz_Eugen_(1912)



A Prinz Eugen süllyedésének helye

„A ‚Prinz Eugen" dicstelen halála. A párisi Havas-ügynökség a ‚Prinz Eugen" szomorú végéről ad hírt. A ‚Prinz Eugen" tudvalévően az osztrák-magyar monarchiának egyik legmodernebbül felszerelt páncéloshajója volt , a háború után többi hajótársaival együtt az entente hatalmak birtokába került. Június végén a Földközi-tengeri flotta nagy gyakorlatot tartott, melyen az egykor szebb napokat látott ‚Prinz Eugen" célként szerepelt. A derék páncélos — úgy látszik — nem bírta sokáig ezt a lezüllést ő, mert a negyedik lövés után a tenger fenekére sülyedt. Úgy mondják, rossz fülek hallották, hogy a ‚Prinz Eugen" hősi halála pillanatában csak azt fájlalta, hogy egykori admirálisa a szerencsétlenség idején nem volt a fedélzetén. A szegény Prinz Eugen meg fog azonban bocsátani Horthynak, ha a túlvilágon értesül, hogy a egykori Parancsnoka most igen el van foglalva: egy szerencsétlen ország hajójának elsüllyesztésén fáradozik."[3387]

A Német Birodalom 1938.08.22-én bocsátotta vízre a Prinz Eugen csatahajót (csatacirkálót) Kielben. A vízrebocsátásnál jelen volt vitéz nagybányai Horthy Miklós és felesége is. A csatahajó harangja azonos volt az SMS Prinz Eugen harangjával.

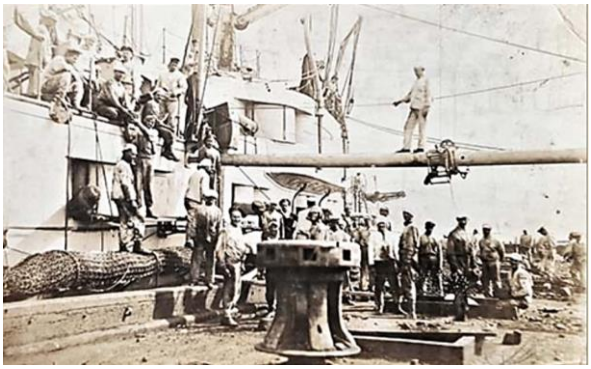
3388

[3387] Bécsi Magyar Újság, 1922-07-08
[3388] https://nagyhaboru.blog.hu/2023/10/05/szollosi_lajos_az_sms_prinz_eugen_fotuzere

Szöllősi Lajos 1914 tavaszán az SMS Prinz Eugen csatahajón, annak első – 1087 fős – legénységének tagjaként

Az SMS Prinz Eugen matrózainak egy csoportja.

A hajó matrózai egy torpedóval



Szénfelvétel

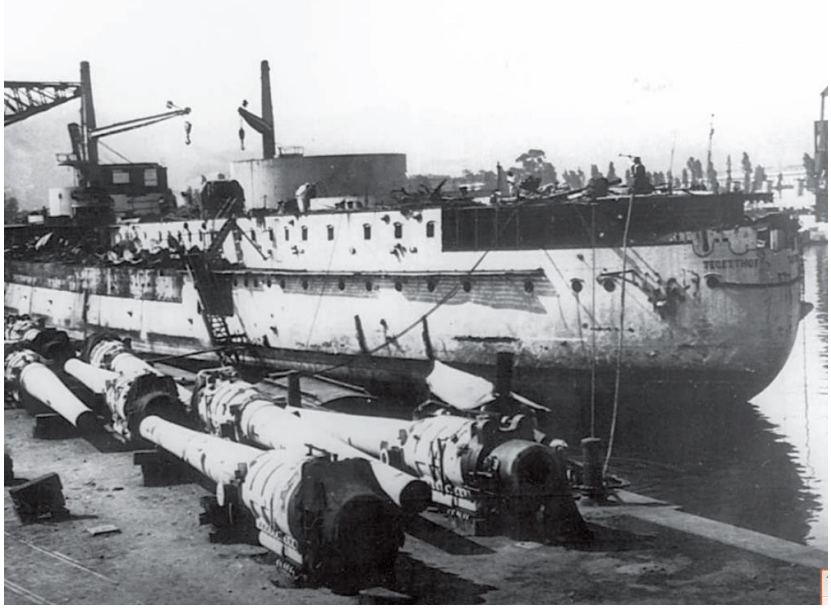
Fürdés a csatahajó árnyékában

Szöllősi Lajos 2. osztályú tüzér matróz. 1917-től főtűzér

Életkép a csatahajó fedélzetén

Eskütétel a fedélzeten

A legénység egy része 1918 februárjában



A bontás alatt álló Tegetthoff. A parton lévő lövegek az SMS Prinz Eugen lövegeinek testvérei, avagy azokkal azonos típusú

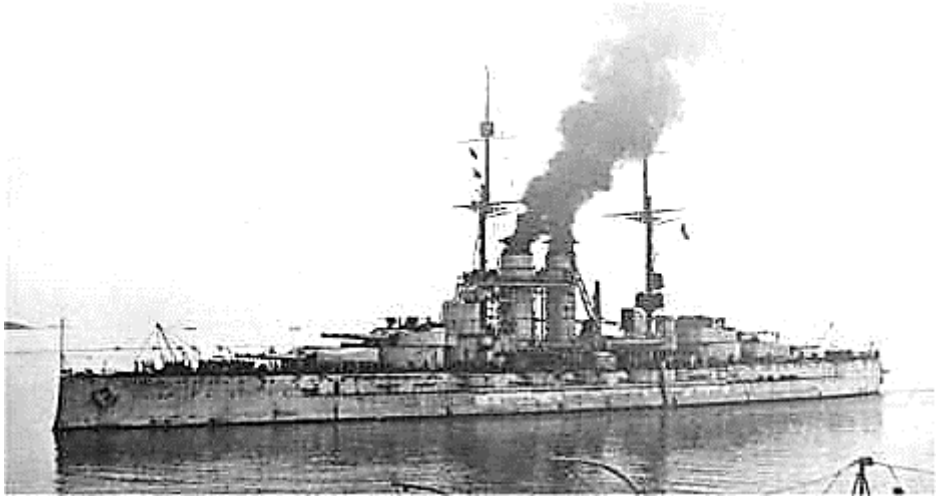
Parancsnokai:
1914.04.09-1917. április Firmian János (Johann) gróf sorhajókapitány[3389] (1917-től ellentengernagy)
1917.05.15. 1917. november[3390] Dragutin von Prica sorhajókapitány
1917.11.24 – 1918.03.01. nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitány [3391]
(Utóbb altengernagy, flottaparancsnok, Magyarország Főméltóságú Kormányzója, a Vitézek Főkapitánya)
1918.03.01-1918.10.26+ Alekszandr Milosevics sorhajókapitány (öngyilkos lett a hajóján)[3392]

[3389] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-03-06 / 56. szám
Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
[3390] https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
[3391] Bécsi Magyar Újság, 1920-03-02
[3392] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Prinz_Eugen_(1912)

SMS Szent István 1914

SMS Szent István csatahajó

Testvérhajói: Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen
A hajóról számos könyv és cikk jelent meg. Ennek ellenére fontosnak tartom, hogy a hajó történetét én is feldolgozzam. A hajó sorsa pedig szemléletesen szemlélteti a Magyar Királyság XX. századi kálváriáját. A magyar ipar egyik legnagyobb büszkesége, amely úgy pusztult el, hogy képességeit meg sem tudta mutatni. A hajó nevét maga Ferenc József császár és király választotta ki. Úgy veszett el a Monarchia flottája, hogy azt ellenfelei sohasem győzték le.
Hívójele AJ és 60 036



Az új hajóosztály – melyet Viribus Unitis osztálynak is szoktak nevezni – főtervezője Siegfried Popper hajóépítő főmérnök volt, munkatársai, Theodor Novotny I. osztályú hajómérnök, Julius Scharbert II. osztályú hajómérnök és Johann Schlesinger III. osztályú hajómérnök voltak.

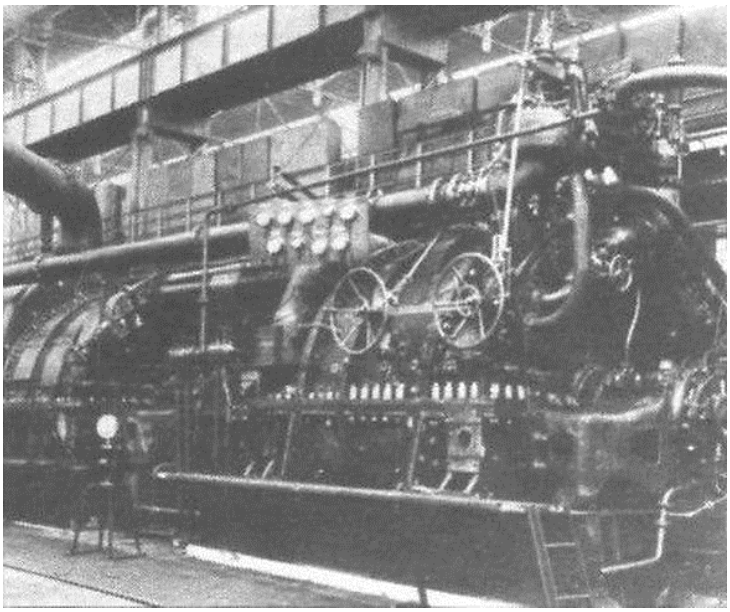
Vízkiszorítása: névleges: 20 014 t, tényleges: 20 008.3 t (19 684 hosszú tonna)
Konstrukciós vízkiszorítás 20 008.3 t (Ez 50% tüzelőanyag és 100% lőszerkészlet általában, de a Monarchia esetében 50% tüzelőanyag, 50% lőszer és 50% tartalék kazántápvíz.)
Metrikus tonna 20 013. 55 met. tonna
Maximális vízkiszorítás 21 689 long tonna – 21 595 met. tonna
long tonna = 1016 kg, metrikus tonna 1000 kg

Max. vízkiszorítása: 21 346 t – 21 689 t (21 346 hosszú tonna)

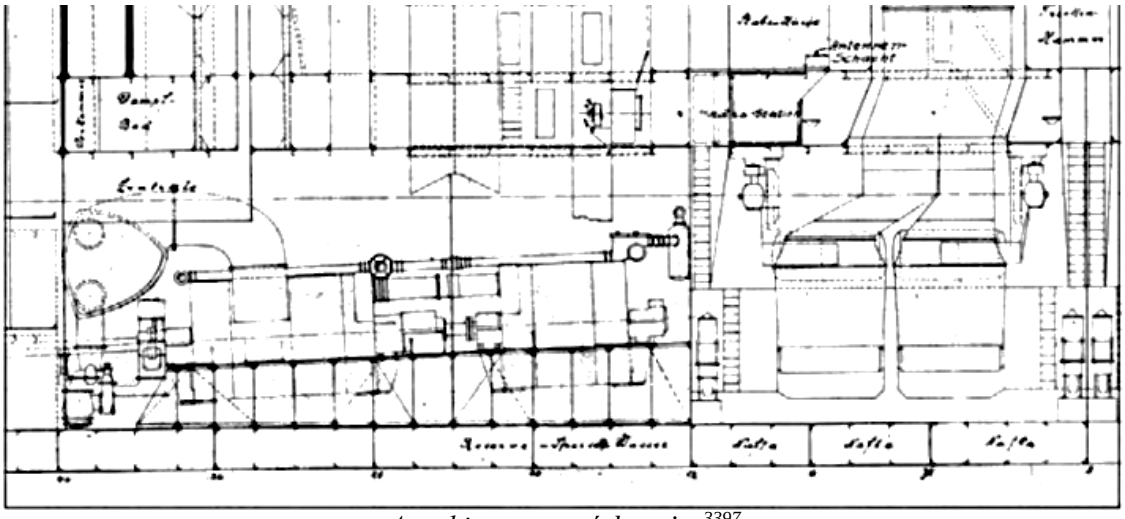
Hossza: 151.4 m vízvonalon (152.183 m teljes hossz) (498 láb 8 hüvelyk)
A függélyek között 143 m
Szélessége: 27.998 m (91 láb 6 hüvelyk)
Merülése: hátul 8.37 m – elől 8,588 m (28 láb 6-7 hüvelyk) (Így a hajó kissé orrnehéz.)
Szabad oldal: 6.044 m
Magassága a gerinctől a legfelsőbb fedélzet vonaláig: 14.15 m
Hat fedélzet: páncélfedélzet, alatta a 2-es, felette a 3-as fedélzet.[3393]

Hajtóműve: 12 db (18 atü) Babcock – Wilcox kazán széntüzelésű, vízcsöves kazán, 4 db kiegészítő olajfúvókával. (Ezek a kazánok a testvérhajókba beépített Yarrow kazánoknál 48 t-val voltak nehezebbek, viszont azoknál nagyobb hatásfokúak voltak.)
Anglia 1905-ben az addigi Belleville és Niclausse kazán helyett a dreadnoughtokba szintén Babcock & Wilcox kazánt épített be, mert szénfogyasztásuk kisebb volt, mint a többi típusé. Előnyös volt tehát a SZENT ISTVÁN dreadnought kazántípus választá-sa. Emellett „a Danubius gyártású Babcock-Wilcox kazán túlhevítővel készült, ezért teljesítménye 6%-kal volt több a szerződésben előírtnál: 26 550 LE (19 600 kW) lett, sebessége ezzel 21 csomóra emelkedett.” [3394]
A kazánok hatékonysága: Belleville típusú kazán 0,86 kg/LE/h; a Niclausse típusú kazán 0,76 kg/LE/h; a Babcock-Wilcox típusú kazán 0,69 kg/LE/h értéket adott.[3395]
Gőznyomás 18 atm
2 db kétfokozatú AEG Curtiss gőzturbina, Allg. Elektr. Gest. Berlin típus, amit Budapesten a Ganz gyártott le. A turbinák két külön gépterembe kerültek.
(A hajó turbinái AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) – Curtiss rendszerűek voltak. A négycsavaros hajóknál a két szélső nagynyomású, a két belső pedig kisnyomású turbina. Az AEG-Curtiss-turbináknál (kétcsavaros) viszont a kis- és a nagynyomású részt egy-egy külön egységben, egymás mögött helyezték el. Ezzel a megoldással a hosszú turbinatengelyek hő-tágulását is közömbösíteni tudták. A nyomcsapágy a kis- és nagynyomású egység között helyezkedik el. A turbinák viszonylag kis fordulatszámát a hajócsavarok hatásfokához kellett igazítani. Ezt úgy oldották meg, hogy az egyes turbinaegységekbe a gőz befúvásához nyomás- és sebességfokozatokat építettek be. Ám a turbinák csak egy irányba képesek forogni, így a kisnyomású részhez építették hozzá a hátrajáró egységet, biztosítva a hátramenetet. Az újfajta meghajtás előnye volt, hogy a csúcssebességet akár nyolc órán át is képes volt tartani, míg az osztály többi egységénél ez csak két órán át volt lehetséges.)
A Szent István dreadnought meghajtási rendszerében a kiegészítő olajtüzelést, a gőz túlhevítését és a kondenzátort is alkalmazták, emellett – a VIRIBUS UNITIS dreadnought-osztály többi hajóegységéhez képest – elméletileg nem 2, hanem 8 órán keresztül volt képes maximális, 21 csomós sebességgel haladni. Ez a próbautak szerint a gyakorlat-ban csak 20,3 csomó volt.[3396]
A főgépek turbinái közvetlen csatlakozással dolgoztak rá a tengelyekre, illetve a háromszárnyú hajócsavarokra.
Gőznyomás: 18 atü (atmoszféra)
2 db mangánbronz hajócsavar (átmérője 4000 mm)
(A hajócsavarok tengelyének felfüggesztését tengelynadrágokkal (pengeszerű összekötő elemekkel) oldották meg, nem úgy, mint a testvérhajói esetében, melyeknél a tengely rögzítését felfüggesztő gerendákkal oldották meg. E kialakítás okozta nyíró (transzverzális) ellenállás miatt a kormánylapátot maximálisan csak 15°-nyira lehetett kitéríteni a legnagyobb sebesség mellett, elkerülendő a hajó erős bedőlését.)
2 db kormánylapát
horgonyai darabonként 8000 kg

[3393] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 48. évfolyam (1914) 11. szám: Pivny Béla: A "Szent István" (az osztrák-magyar hadiflotta egysége))
[3394] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3, http://real.mtak.hu/81252/1/HT_2018_3_Book_cikk_11_u.pdf
[3395] Az első magyar építésű csatahajó, a SZENT ISTVÁN: Haditechnika 22. évgolyam1988 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[3396] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3, http://real.mtak.hu/81252/1/HT_2018_3_Book_cikk_11_u.pdf



A csatahajó kis- és nagynyomású turbinaegysége a próbapadon



A turbinaterem vázlatrajza[3397]

Teljesítménye: 26 400 LE (19 411 KW) a próbaúton (25 000 LE névleg) a két turbina össze teljesítménye.
Sebessége: 20.4 cs
(21 cs = 38 km/h-ra tervezték, de ezt a sebességet a turbinák túlmelegedése miatt nem érte el.)
Hatótávolsága: 4200 tmf – 4500 tmf /10 cs (7780 km/18 km/h)
Üzemanyaga: 267.2 t (263 hosszú tonna) nyersolaj (fűtőolaj)
1844.5 t (1815.4 hosszú tonna) szén vagy 1519 t brikett
(Az olajat a szénre fecskendezték, hogy az jobb hatásfokkal égjen.)

Óriási villamos-gépei lesznek a magyar dreadnoughtnak, mert nemcsak a villamosvilágitásra szolgálók, hanem a rengeteg munkagép, felhúzó, ágyú- és toronyforgató készülék hajtására szolgáló áramot is elő kell állitani. Azonkívül villamos kályhák fogják fűteni a nagy hajót, amelynek a drótnélküli

[3397] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

táviratozásnál és a jelzéseknél is nagy szüksége van a villamosságra. Villamosuton szellőztetik a helyiségeket és ugyanilyen üzemőek lesznek a száritó- és fagyasztó-készülékek is. [3398]
Személyzete: A csatahajó állandó személyzete: 962 főből állt. 1 sorhajókapitány.
1 korvettkapitány, 24 sorhajó- és fregatthadnagy, 12 gépésztechnikus. 2 adminisztrátor, 922 tengerész. Partraszálló különítmény: 150-180 fő tengerészgyalogos. [3399]
Teljes legénység: 1087 fő.
(Máshol 38 tiszt és 1056 fő legénység)

Páncélzata Krupp-féle cementált acél páncéllemezek: KC (KCA) = Krupp cementált páncél, K = régebbi típusú krómnikkelacél Krupp páncél:
A Krupp páncélzat a huszadik század elejére elavulttá vált a Krupp páncélzatának (szintén "Krupp cementacél", "KC páncél" vagy "KCA") kifejlesztésével, amely a Krupp páncélzatának egy változata. A gyártási folyamat nagyjából változatlan maradt, az ötvözet összetételében enyhe változások történtek: az összes szén% -ában - 0,35, nikkel 3,90, króm 2,00, mangán 0,35, szilícium 0,07, foszfor 0,025, kén 0,020. A KCA karbonizált gázok alkalmazásával megtartotta a Krupp páncél keményített felületét, de a lemez hátulján sokkal nagyobb rostos rugalmasságot is megtartott. Ez a megnövekedett rugalmasság nagymértékben csökkentette a bepattanások és repedések előfordulását a bejövő tűz alatt, ami értékes tulajdonság hosszú kapcsolások során. A ballisztikus tesztek azt mutatják, hogy a KCA és a Krupp páncél más szempontból nagyjából egyenlő volt. Krupp páncél.[3400]
A páncélzat anyaga 100 mm vastagság felett Krupp cementált acél (KC), ennél vékonyabb lemezek esetén Krupp acél (K), illetve a páncélfedélzetek esetében Siemens–Martin acél (SM) volt.[3401]

Vízvonalon az övpáncél az „A” és „D” lövegtornyok barbettáinak középpontja között.: 280 mm (288 mm) KC páncél (mögötte 80 mm teakfán, másképp tikfa kemény faborítás, amin 18 mm-es vaslemez van még a páncélzat alatt), ezen túl 150 – 180 mm (5.9-11 hüvelyk), de a tat és az orr nincsen páncélozva. A hajóorr irányában néhol a páncélzat csak 110-130 mm (4-5 hüvelyk). A páncélöv felső részének maximális vastagsága 180 mm (7.1 hüvelyk) volt, de az elülső barbettától 110 mm-esre (4.3 hüvelyk) csökkent a hajó orráig.
A 280 mm-es páncélzat erősebb volt az olaszok 250 mm-es páncélzatánál.
Páncélfedélzeten: 30-36 középpén - 48 mm a ferdén lehajló széleken, kétrétegű SM páncéllemez (1.2 – 1.9 hüvelyk)
Fedélzet: 30 mm SM (máshol 48 mm szerepel)
Lövegtornyon: 130-200 mm KC (6 hüvelyk) a torony döntött részein, 60 mm K (2 hüvelyk) teteje és 280 mm KC elől, oldalt és hátul (11hüvelyk)
Kazamata: 100 - 180 mm KC (7.1 hüvelyk) /15 cm-es lövegállások/
Barbetták: 280 mm KC
Elülső parancsnoki torony: 60-150 mm (2-6 hüvelyk) a teteje és 250-356 mm oldalt (más adat szerint elől és oldalt 280 mm KC, hátul 150 mm KC, tetején 60 mm SM. (SM = Siemens Martin acél) Ez is kapott tikfa borítást.
Hátsó parancsnoki torony: 250 mm oldalt (máshol a 15 cm-es lövegek ütegparancsnoki állásként 180 mm KC elől, oldalt és hátul, 40 mm SM a teteje)
Citadella: 180-200 mm
(A hajótörzs oldalán néhol a páncéllemezek 20-32 cm-es darabokban kerültek felhelyezésre.[3402]

A páncélzat súlyát 1913 végén 7000 tonnára becsülte egy újság[3403]
Torpedó válaszfal: 36 mm (máshol 25 + 25 mm SM torpedófal)
Keresztirányú válaszfalak: 110-120-130-150-170-180 mm

[3398] Világ, 4. évfolyam, 1913-11-22 / 276. szám
[3399] Az első magyar építésű csatahajó, a SZENT ISTVÁN: Haditechnika 22. évgolyam1988 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[3400] https://hu.qaz.wiki/wiki/Krupp_armour
[3401] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3, http://real.mtak.hu/81252/1/HT_2018_3_Book_cikk_11_u.pdf
[3402] Forrás: Állami főreáliskola, Kassa, 1913
[3403] Világ, 4. évfolyam, 1913-11-22 / 276. szám

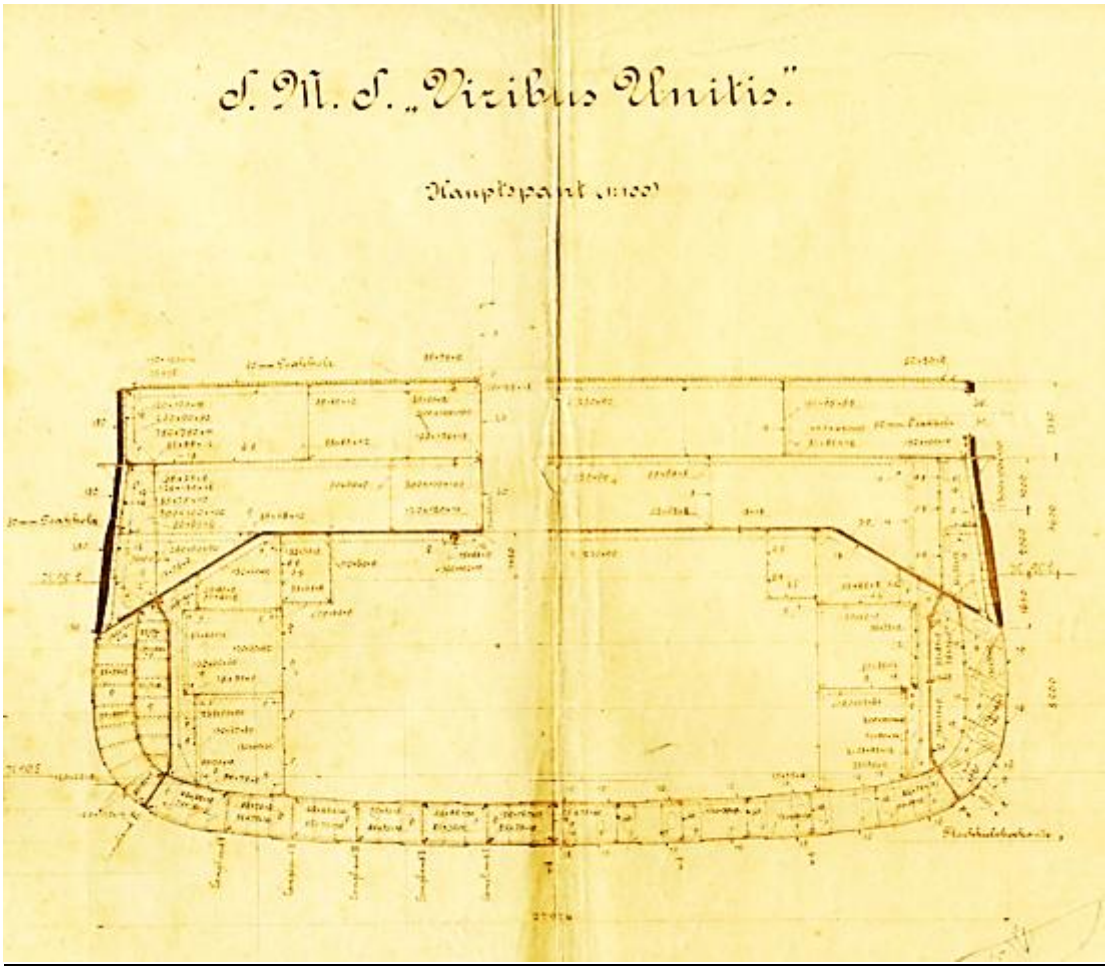
A víz alatti védelem rendszerének első vonalát képező külső héj a páncélöv alsó peremétől lefelé (2 méterrel a víz alatt) indulva 10 mm (0.4 hüvelyk) vastag volt. A 9 mm vastag belső héj a külső héj és a torpedóválaszfal kétrétegű (25+25 mm) (1-1 hüvelyk) lemezei közt félúton húzódott. A keskenyebb részeken a külső és a belső héj, valamint a belső héj és a torpedóválaszfal közötti távolság is egyaránt 0,85 métert tett ki, így a torpedóvédelmi rekeszek szélessége itt mindössze 1,6-1,7 méter (5 láb 3 hüvelyk) volt, de a legszélesebb részeken sem volt nagyobb 2,5 méternél - szemben a németek által tanácsolt minimálisan 4 méterrel. Habár maga a torpedóválaszfal 50 mm-es vastagsága kimondottan erősnek számított, a külső héjtól való kis távolsága miatt mégsem tudott ellenállni egy torpedó- vagy aknatalálat esetén bekövetkező robbanásnak. A torpedóválaszfaltól 1 méterre húzódott a szénraktárak 9 mm-es válaszfala. A torpedóvédelmet gyengítette, hogy a páncélfedélzet szélét az övpáncél felső peremével összekötő, kétrétegű (30+18 mm) döntött páncélzatnál az alsó egy méteren elhagyták a 30 mm-es lemezeket.[3404]

A hajófal és a torpedóvédő fal közötti távolság kevesebb volt a szükségesnél. A 2.5 m távolság helyett, 4 m távolság kellett volna. Ezen hiányosság azért is szembetűnő, mivel már 1909-ben Alfred von Tirpitz tengernagy, többször felhívta a figyelmet arra, hogy a torpedóvédelmi rekeszek széles kialakításúak legyenek. A külső héj és a torpedóválaszfal közötti távolság legalább négy méteresre való meghagyására, illetve a belső héj és a torpedóválaszfal között szénraktárak kialakítására. Siegfried Popper e figyelmeztetések ellenére ragaszkodott a saját elképzeléseihez, a személyéhez ragaszkodó haditengerészet pedig nem lépett fel kellő eréllyel a kérdésben, így a német tapasztalatokat nem vették figyelembe. A külső héj és a torpedóválaszfal közötti távolság Popper terveinek megfelelően mindössze 1,7-2,5 méter maradt. További hiba volt, hogy a vízhatlan válaszfalakba több rést is vágtak, így azokat vízhatlan ajtókkal gyengítették meg.
A háború miatt a hajó nem kapta meg az angol gyártmányú torpedóvédő hálókat. A hálók felszerelését eleve nehezítette volna, hogy valamivel a főárboc előtt, az osztály többi hajójától eltérően, ventilátorokat helyeztek el.

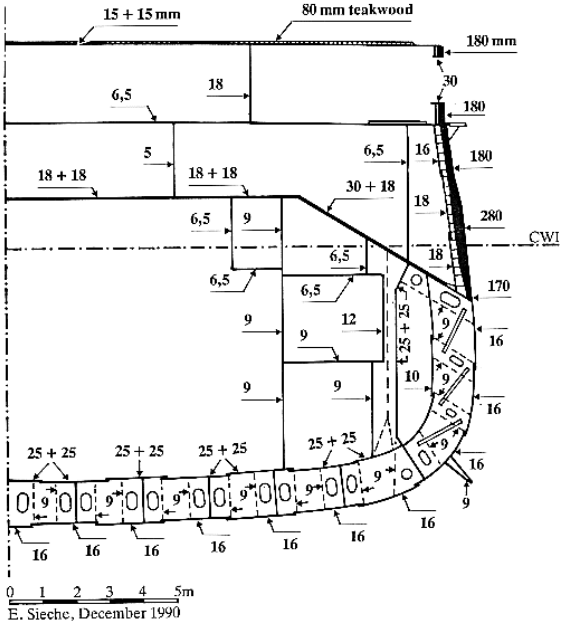
A **hajótest** 1,22 m mélységű kettős fenékkel készült és a torpedóválaszfalat két réteg 25 mm (1 hüvelyk) vastag páncéllemez alkotta.
19 rekeszfal a hajótestet 20 vízhatlan kamrára osztotta fel, növelve a harci túlélő-képességet.

„A páncélzat tömege, a lövegtornyok forgó részének páncélzata nélkül, meghaladta az 5000 tonnát. A teljes tömeg 7000 tonna. (A RADETZKY-osztálynál ez az érték 3700 tonna volt.”)[3405]

[3404] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 48. évfolyam (1914)11. szám: Pivny Béla: A "Szent István" (az osztrák-magyar hadiflotta egysége)
[3405] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3, http://real.mtak.hu/81252/1/HT_2018_3_Book_cikk_11_u.pdf

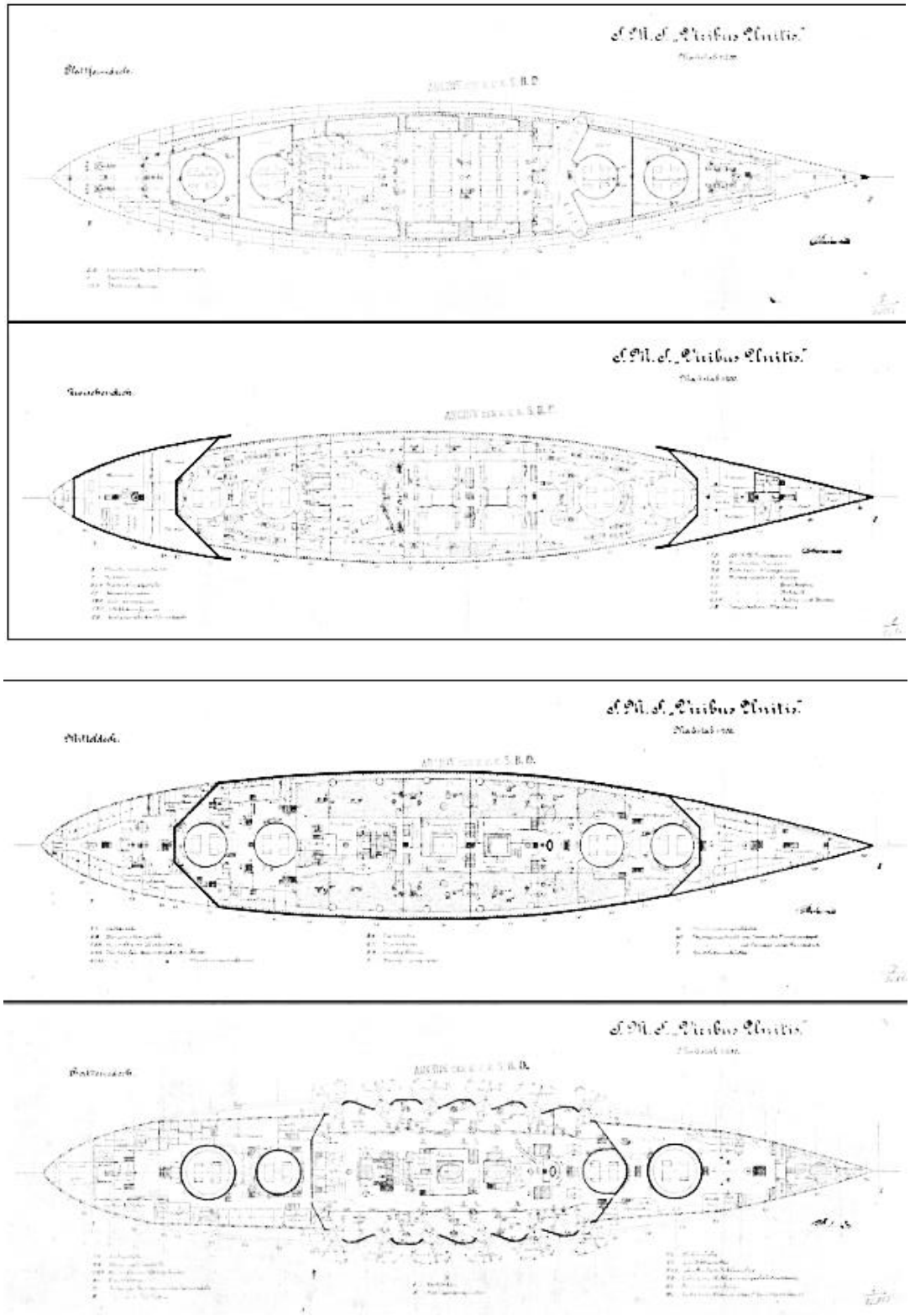


A TEGETTHOFF-osztály főborda metszete, jól látható a túl közel lévő torpedófal és a páncélfedélzet hiányossága. [3406]



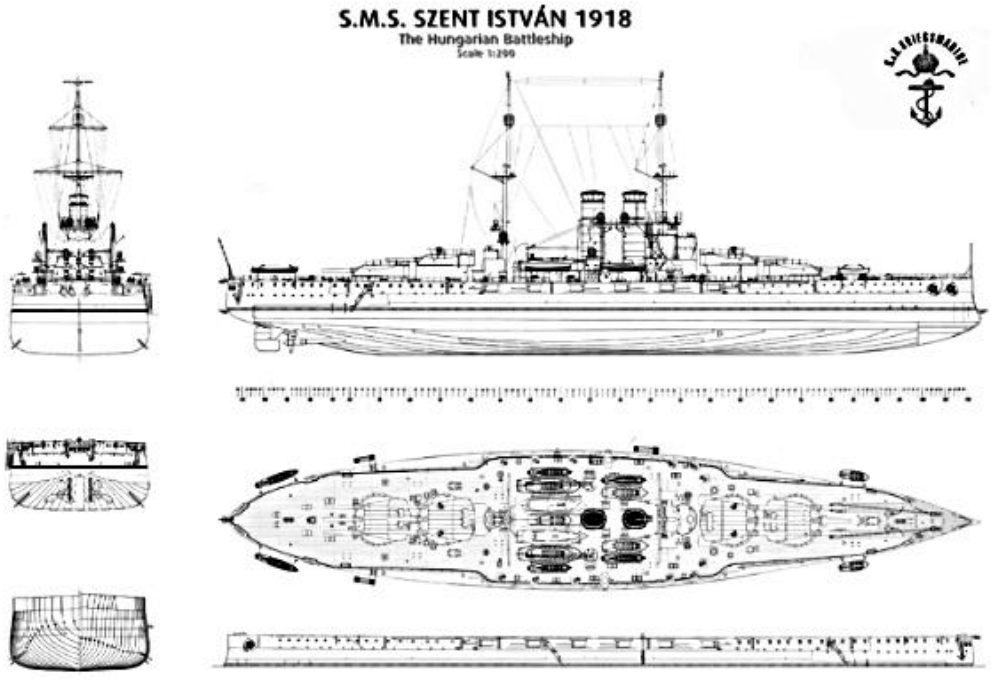
A fenti ábra kirajzolva. (Erwin F. Sieche)

[3406] Krámeli Mihály: A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók torpedóvédelmének tesztelésére végzett szekciókísérlet és jegyzőkönyve; Hajózástörténeti közlemények http://www.kriegsmarine.hu/hk/km00902.html

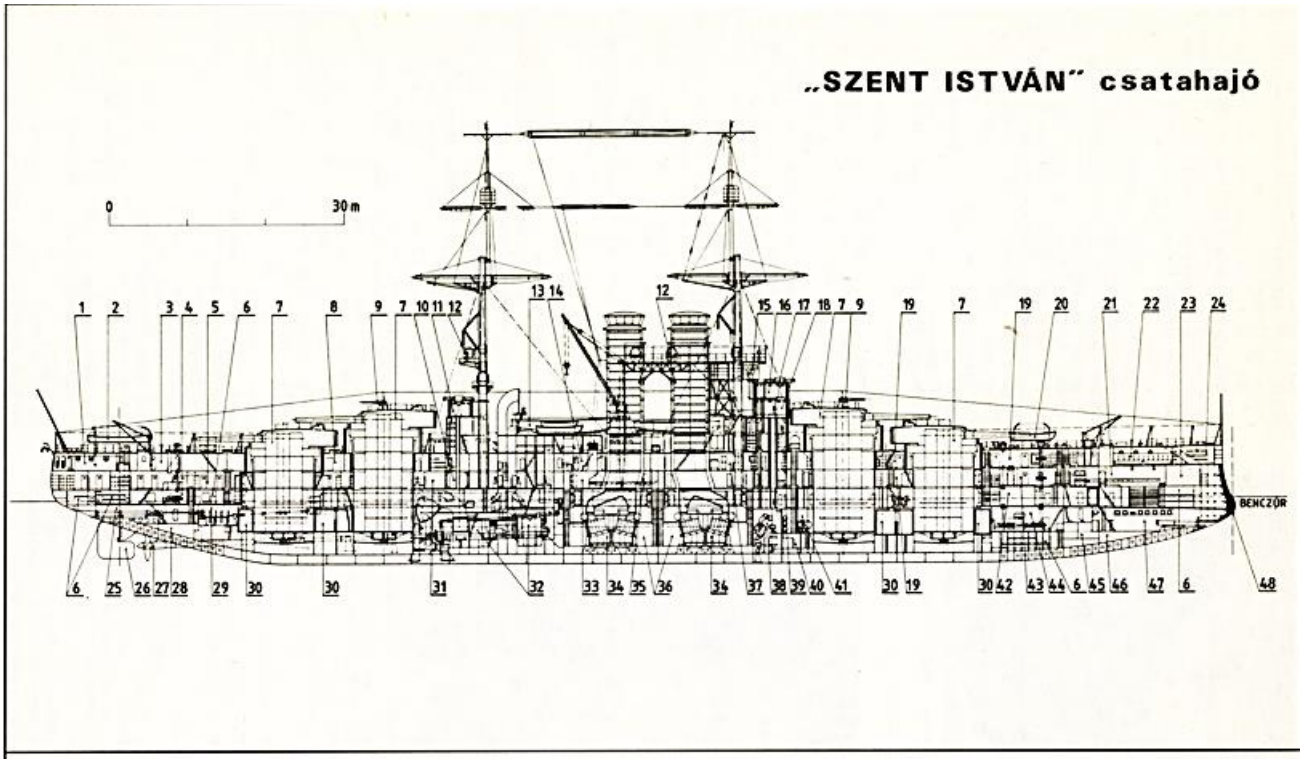


Az SMS Szent István fedélzetei[3407]

[3407] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021



[3408]



6. ábra: A SZENT ISTVÁN *csatahajó hosszmetszete:* 1 – *parancsnoki szalon;* 2 – *Gigg;* 3 – *előtér;* 4 – *gépi csörlőterem;* 5 – *tiszti kabinok;* 6 – *raktár;* 7 – *30,5 cm-es lövegtorony;* 8 – *fogadószalon;* 9 – *7 cm-es gyorstüzelő ágyú;* 10 – *pörgettyűs tájolóközpont;* 11 – *hátsó tüzérségi irányító központ;* 12 – *110 cm-es fényszoró;* 13 – *8,5 l-ás gőzbárka;* 14 – *tiszti konyha;* 15 – *parancsnoki híd;* 16 – *tüzérségi irányító központ;* 17 – *távmérő;* 18 – *páncélozott harcálláspont;* 19 – *legénységi szállás;* 20 – *Jolle;* 21 – *altiszti mosdó;* 22 – *legénységi WC;* 23 – *elektromos műhely;* 24 – *lámparaktár;* 25 – *hátsó torpedóvető terem;* 26 – *kormánylapát;* 27 – *hajócsavar;* 28 – *hátsó kiegyenlítőtartály;* 29 – *kézi kormányterem;* 30 – *30,5 cm-es lőszerraktár;* 31 – *gőzfürdő;* 32 – AEG *gőzturbina;* 33 – *rádiószoba;* 34 – BW *széntüzelésű kazán;* 35 – *mosoda;* 36 – *kazánterem;* 37 – *legénységi konyha;* 38 – *segédgépterem;* 39 – *központ;* 40 – *torpedóraktár;* 41 – *oldalsó torpedóvető terem* 42 – *lánckamra;* 43 – *altiszti szállás;* 44 – *gépi csörlőterem;* 45 – *ivóvíztartály;* 46 – *első kiegyenlítőtartály;* 47 – első torpedóvető terem; 48 – *orrtőke (sarkantyú);*

[3408] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

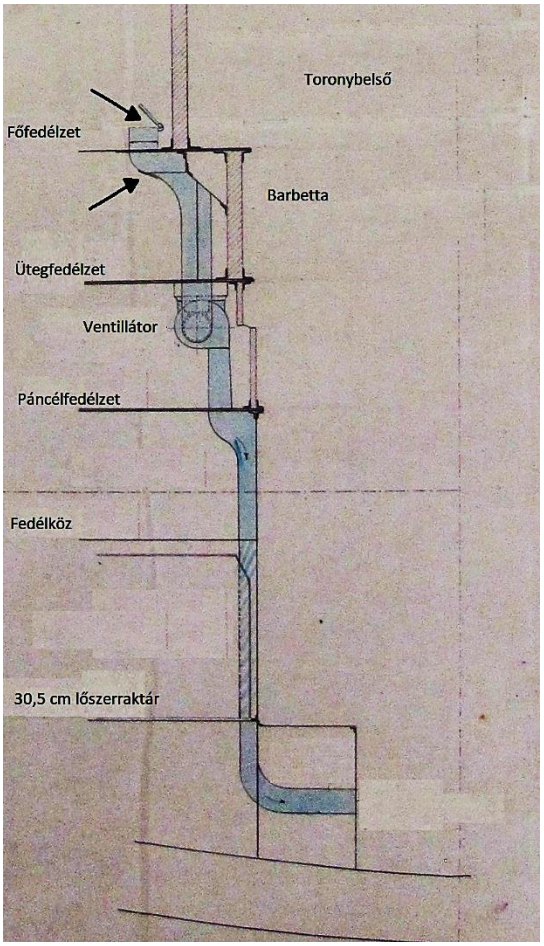
Fegyverzete:[3409]
12 db (3x4) 30.5 cm L/45 K10 ágyú SK (Skoda) (12 hüvelyk)
A főtüzérség Skoda gyártmányú, béléscsöves rendszerű lövegei 305 mm-es űrméretűek voltak. A cső hossza L/45 mm, 13,725 m; a huzagolt rész: 10,606 m. A csőben 92 db huzag volt, iránya jobbra forduló, huzag menetemelkedése 6,9 mm; a barázdák szélessége 3,5 m. A huzagolás progresszív, a véghuzagolás L/25 hosszú, a cső tömege a zárral együtt 54 300 kg. Gyorstüzelő ékzáras rendszerű volt, fémhüvelyes lőszerrel tüzelt. Tűzgyorsasága 2 lövés/min. Míg a Monarchia a legnagyobb űrméretig is képes volt lőszerhüvelyeket gyártani, az antantállamok ipara csak 15 cm űrméretig alkalmazta ezt a módszert. Nehéztüzérségünk általában az úgynevezett zsáktöltényt használta, amely nem volt olyan biztonságos, mint a hüvelytöltény. A 305 mm lőszerek adatai: Páncélgránát tömege: 450 kg, hossza:1036 mm (3,4 űrméret), legnagyobb átmérője: 311 mm, robbanótöltet tömege: 240 kg. Gyújtógránát tömege=450 kg (máshol 650 kg), hossza= 1229 mm (4 űrméret) legnagyobb átmérője: 311 mm, robbanótöltet tömege= 26,7 kg. A sárgaréz töltényhüvely hossza= 1400 mm, tömege üresen 69,3 kg, teljes töltettel 209,6 kg, résztöltettel 138,6 kg, átmérője a talpnál 386 mm, a szájnál 351,1 mm. A lőpor az 1897. M csöves lőpor melynek tömege a teljes töltetnél 140 kg, mérete 25/660 mm. A résztöltet tömege 69 kg, mérete 21/700 mm. A hüvely falvastagsága 8,3 mm. 800 m/s torkolati sebességgel hagyta el a lövedék a lövegcsövet.

A 305 mm-es ágyúk hármasával voltak elhelyezve a lövegtoronyban. A torony tömege kompletten a lövegekkel, lövegtalpakkal és a páncélzattal 652,9 t volt. Máshol a lövegtornyok súlya: alsó 688 t, felső 692 t., vagy a torony tömege kompletten a lövegekkel, lövegtalpakkal és a páncélzattal 652,9 tonna szerepel.
A 3 löveg tömege: 162,9 t Lövegtalpak tömege: 310,01, Páncélzat: 180,0 t
Lövegcső emelkedése: +20’ -4’ Toronyelforgatás: jobbra-balra 150'-150 fok.
Lőszerjavadalmazás csövenként: 305 mm-nél 48 db gránát, 48 db gyújtógránát.
Más forrás szerint 912 darabos a lőszerjavadalmazás (azaz az induláskor betárolt, rendelkezésre álló lőszermennyiség) mellett minden csőre 76 lövedék jutott.)
A Monarchia a legnagyobb űrméretig is képes volt lőszerhüvelyeket gyártani, ezzel szemben az antantállamok csak 15 cm űrméretig alkalmazták ezt a módszert.
A lövegcső hossza 13.5 m. A több mint 600 tonnás lövegtornyok vízszintes irányzási szöge 280° volt, azaz mindkét irányban 140°-ra (más adat 180°-ok ír) lehetett elforgatni elektromos motorral a középvonaltól 3°/sec forgatási sebességgel. Minden torony elektromos ellátását egy darab 300 KW-os gőzdinamó biztosította. Szükség esetén a torony kézi erővel is forgatható, de ekkor a középső löveget nem lehetett használni. A lövegek töltése fix +2°-os csőemelésnél történt. Gyorstüzelő ékzáras rendszerű volt a löveg, és fémhüvelyes lőszerrel tüzelt. [3410]
A 30,5 cm-es gránátok 50 m-ről képesek voltak átütni az 1065 mm-es Krupp cementált páncélzatot, 6000 m-ről pedig a 470 mm vastagot KC páncél. A lövegek maximális lőtávolsága 20 000 m volt. Rögzített csövekkel 18 500 m. Lövegcső élettartalma kb. 100 lövés. E lövedék ára 2 600 korona.)
A hajó minden oldalössztűz alkalmával **5400 kg tömegű gránátot lőtt ki**. A torkolatnál keletkező gáznyomás olyan erős volt, hogy egy alkalommal a hátsó fedélzetet is behorpasztotta…(a gránátok kezdősebessége 800 m/s.
Egy 305 mm-es lövegtorony kiszolgálásához 91 főre volt szükség: 1 tiszt toronyparancsnok, 38 tüzér, 50 fedélzeti matróz, 1 villanyszerelő és 1 tüzér-műszaki beosztott.

[3409] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[3410] Haditechnika 22. évfolyam 1988 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

Maga lövegtorony igen összetett szerkezet volt, amelynek páncélozott aknája a hajó gerincétől a felső fedélzetig nyúlt. Az aknában csak két aknanyílás volt, amelyek vízhatlanul zárhatók. Ezen nyílások a lőszerkamrába nyílnak. A személyzet a lövegtorony padlóján kialakított hüvelykivető-nyíláson tudott bejutni a toronyba. A főfedélzeten, az akna torkolata körül a hatalmas golyóscsapágy perselye volt, amin az egész torony forgott. Az akna fenekén helyezték el a tengelyágyat, amin keresztül vezették be az elektromos vezetékeket. A torony maga különböző fedélzetekre oszlott. A legfelső szinten volt a három ágyú talapzata, a töltő és az irányzó készülék. Az angol hajóktól eltérően, nem hidraulikus rendszer működtette a lövegzár nyitását és a töltőrúd és lánc mozgását, hanem kézi erő. A fogaskerék-áttétellel hajtott töltőlánccal, mely a töltőrudat mozgatta, először a töltőkocsiról a gránátot nyomták be a csőbe, majd az addig leereszthető felső részen várakozó, sárgaréz hüvelyben elhelyezett lőportöltet következett. A gránátokat és a hüvelyeket külön raktárban tárolták. Ezek, láncos daruk és csúzdák segítségével jutottak el a torony alsó szintjére. Innét három felvonó vitte őket felfelé. Harc közben a felvonók igen lassan működtek, ezért a nagyobb tűzgyorsaság érdekében, a lövegek alatti szinten, egy átrakodót alakítottak ki. Az itt készenlétben álló gránátok és hüvelyek már gyorsan eljutottak a lövegekhez. A lövegirányzó – lövegparancsnok a torony hátsó részén állt. A lövegeket vízszintesen forgatta el a cél irányába. Az irányzó a páncélozott kupolán keresztül látta a célt. A kupolában kapott helyet a torony saját távmérője, ami az önálló tűzvezetést tette lehetővé, ha megsérült a központi távmérő. A központi tűzvezető állást a toronnyal, telefon kötötte össze, amin keresztül folyamatosan érkeztek a korrigált lőelemképek. A torony közepén volt a forgató, illetve a lőszerfelvonó, illetve a lövegcsöveket mozgató villanymotor.

1909 januárjában nyilvánossá vált a hír, amely szerint az új olasz „Dreadnought”-ot – a későbbi Dante Alighieri-t is – hármas lövegtoronnyal szerelik fel. A Szent Istvánnál-nál alkalmazott, eltolt magasságú toronyelrendezés helyett azonban kedvezőtlenebb módon, az egy síkba épített toronyelrendezést alkalmazták, ami csökkentette a tűzerőt. Később az amerikai dreadnought-építés is a Viribus Unitis osztálynál alkalmazott megoldást alkalmazta, igazolva a lövegtorony-elrendezés helyes megválasztását. A SZENT ISTVÁN csatahajó toronyszellőztetésének próbájáról készült jegyzőkönyvből tudjuk, hogy rossz idő, vagy a lövegekkel való tüzelés esetén a főfedélzeten lévő nyílást a fedéllel lezárták, és az ütegfedélzeten lévő nyílást nyitották ki. A rendszer ekkor az ütegfedélzetről szívta a levegőt. E fedélzet szellőztetője távol volt a lövegtornyoktól, így kevésbé szívta be a füstöt. A SZENT ISTVÁN-on két órán keresztül járatták így problémamentesen a toronyszellőztetést.
Maga a rendszer úgy működhetett, – bár szabatos leírása nem áll rendelkezésre – hogy a lövegtorony-forgórészbe alulról folyamatosan fújták be a levegőt, míg a felfelé áramlást elősegítette, hogy a legfelső szinten, a lövegtérben állandóan járatták a három löporgázelszívó ventillátort, melyek légbeszívói a lövegcsövek mellett, a lövegzár vonalában voltak.



A III. számú, azaz a hátsó-felső lövegtorony toronyszellőztetésének vázlata.
A két nyíl mutatja a légbeszívás két alternatív helyét.
(A Stabilimento Tecnico Triestino eredeti rajza nyomán)[3411]

12 db 15 cm L/50 ágyú SK (Skoda) K10 kazamatákban (2160 db lövedék) (5.9 hüvelyk)
(A lövegcsövek tömege 6085 kg volt, és -6° +15° emelkedési tartományban, illetve 120° vízszintes irányzási szögben lehetett velük célozni. A lövedékeik tömege 45,5 kg volt, és ezeket 880 m/s torkolati sebességgel lőtték ki. Tűzgyorsaságuk 6 lövés/min volt, és minden csőre 180 darab lövedék jutott. A lövedékek 100 m-ről 195 mm KC, 1000 m-ről 145 mm-es cementált páncéllemezt tudtak átütni. Legnagyobb lőtávolságuk 15 000 m volt.)
12-18 db 7 cm (66 mm) L/50 ágyú K10 (7200 db lövedék) légvédelemre is használták ezeket, bár nem légvédelmi lövegek.
(A löveg középforgópontos, védőpajzs nélküli állványokon a felső fedélzet kazamaták feletti részén. A lövegek tömege az állvánnyal együtt 2300 kg, és -6,5° +20° emelkedési szögben lehetett őket mozgatni. A lövedékek tömege 8,5 kg és 850 m/s torkolati sebességgel lőhették ki őket 20 lövés/min maximális tűzgyorsasággal. A készletekből a 18 löveg mindegyikére 400 darab lövedék jutott.)
1917-ben kap **4 db 7 cm (66 mm) (2.8 hüvelyk)-es L/50-es légvédelmi löveget, 4 db L/48 helyett.**
(A légvédelmi löveg középforgópontos állványon elhelyezett légvédelmi ágyú alkotta. Ezek tömege állvánnyal 2030 kg volt, és -5° +90° emelkedési szögben lehetett őket mozgatni. A lövedékeik 4,5 kg tömegűek voltak és 830 m/s torkolati sebességgel lőtték ki őket maximálisan 20 lövés/perc tűzgyorsasággal. Minden löveget 200 lövedékkel láttak el. Más forrás 400 db-ot ír.)
2 db 7 cm (66 mm) (2.8 hüvelyk) L/18 SK (Skoda) ágyú

[3411] Gonda Béla szerk.: A Tenger 6. évfolyam 1916, Éves tartalomjegyzék
Földi Pál: A Szent István csatahajó története, Anno Kiadó
Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3, http://real.mtak.hu/81252/1/HT_2018_3_Book_cikk_11_u.pdf
https://htka.hu/2008/10/02/sms-szent-istvan
https://arsmilitaria.blog.hu/2020/04/05/erdekessegek_a_tegetthoff-osztalyrol_i

1915-ben **felszereltek még plusz 6 db 66 mm L/48 légvédelmi löveg** a B és Y tornyok tetejére. Ekkor két löveget kicseréltek, feltehetőleg meghibásodás miatt. 1917-ben 4 löveget leszereltek és L/50-re cserélték.

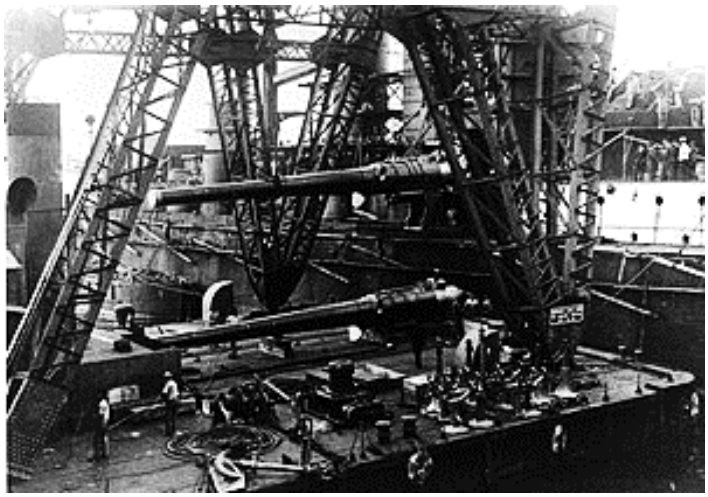
2 db 4.7 cm (1.9 hüvelyk) Skoda SFK L/44 S (44QF) gyorstüzelő ágyú torpedónaszádok és tengeralattjárók ellen.

2db 8 mm-es (0.31 hüvelyk) Schwarzlose M.07/12 légvédelmi géppuska 2 db 2743 mm (9 láb) bázistávolságú optikai távmérő páncélozott kupoláján.

2 db golyószóró is került a hajóra

4 db 53.3 cm torpedó (21 hüvelyk)

(A csatahajó rendelkezett még négy víz alatti 53,3 cm-es torpedóvető csővel is, melyek közül egyet-egyet építettek be a hajó orrába, illetve egyet – egyet a tatjába két oldalt. Lőszerkészletük 12 db éles és 2 db gyakorló torpedó volt.)



A lövegek beszerelése.
(Máshol ezt a képet a Viribus Unitis-hez teszik)

Egy torpedó ára 15 000 korona.
A hajóra kerültek állítólag kerekes, 7 cm-es, ún. lafettás ágyúk, hogy azok a partraszálló tengerészgyalogosokat a parton tudják támogatni.[3412]

Lőszerkészlet:
Lőszer (csövenként és ágyútípusokként)
305 mm: 48 db gránát, 48 db gyújtógránát (576 db AP, 576 db HE)
150 mm: 180 db gyújtógránát (2160 db HE)
70 mm: 400 db gyújtógránát (4800 db)
288 db shrapnel (srapnel)

Torpedók:
12 db 533 mm-es éles,
2 db 533 mm-es gyakorlópéldány

1897-től a magyar hadiipar is beszállt a haditengerészet lőszerellátásába, és 1914-re már annak 50%-át a magyar gyárak adták.

Tűzvezetés:
A tűzvezetés Barr&Stroud optikai távmérőket használt, ezekből 1-1 darab 3658 mm bázistávolságút a parancsnoki tornyokban helyeztek el. A 6 darab 2743 mm (9 láb) bázistávolságú közül kettő az ütegparancsnoki állásokba (hátsó hídra), négy a lövegtornyokba került. A távmérőket páncélozott kupolával védték. A távmérőket az osztály többi tagjához képest 90 fokkal elforgatták, hogy kisebb

[3412] Világ, 4. évfolyam, 1913-11-22 / 276. szám

találati felületet mutasson oldalról. A hajón két fő tűzvezető központot hoztak létre, az első, illetve a hátsó parancsnoki toronyban. Kialakítottak két adatfeldolgozó központot a páncélfedélzet alatt, illetve megfigyelőállást az árbockosárban, aminek beceneve „varjúfészek”. Az éjszakai célzást 11 darab 110 cm-es fényszóró volt hivatott segíteni. A találatok pontossága érdekében később bevezettek egy olyan rendszert, amely tengely-kapcsolók segítségével egymáshoz rögzítette egy-egy torony lövegcsöveit. Az együtt mozgó, összekapcsolt csövekkel a lőtávolság ugyan 20 km-ről 18,5 km-re csökkent a kisebb csőemelkedési szög miatt, viszont megnövekedett a találati valószínűség. Az 1914 tavaszán kipróbált rendszert az osztály első két hajójába utólag építették be.[3413]

Csónakok:
4 db motorbárka, 2 db vitorlás bárka, 14 db kutter (cutter), gigg és jolle.

A Szent István soha sem kapott torpedóvédő hálót.[3414]

Olaszország és Ausztria-Magyarország hadereje 1909 májusában					
típus	Olaszország		Ausztria-Magyarország		Olasz / osztrák-magyar tonnatartalom
	Szám	Űrtartalom	Szám	Űrtartalom	
Csatahajók	10 (2 építés alatt)	124 112 metrikus tonna (122 152 hosszú tonna)	9 (3 építés alatt)	73 836 tonna (72 670 hosszú tonna)	1.7: 1
Páncélos cirkálók	8 (2 építés alatt)	59 869 tonna (58 923 hosszú tonna)	3	18 992 tonna (18 692 hosszú tonna)	3,1: 1
Védett cirkálók	6 (1 fejlesztés alatt)	14 605 tonna (14 374 hosszú tonna)	6.	16 727 tonna (16 463 hosszú tonna)	0,9: 1
Torpedó hajók	6.	3110 metrikus tonna (3061 hosszú tonna)	6.	2730 metrikus tonna (2687 hosszú tonna)	1.1: 1
Pusztítók (rombolók)	17 (2 építés alatt)	5698 tonna (5 608 hosszú tonna)	8 (4 építés alatt)	3200 tonna (3149 hosszú tonna)	1,8: 1
Nyílt tengeri torpedóhajók	8 (8 építés alatt)	5936 metrikus tonna (5842 hosszú tonna)	17 (7 építés alatt)	3400 tonna (3346 hosszú tonna)	1.7: 1
Tengerparti torpedóhajók	59	5 254 tonna (5 171 hosszú tonna)	28 (14 építés alatt)	2410 metrikus tonna (2 372 hosszú tonna)	2.1: 1
Tengeralattjárók	7 (5 fejlesztés alatt)	1 155 tonna (1137 hosszú tonna)	2 (6 építés alatt)	474 tonna (467 hosszú tonna)	2.4: 1
Teljes	121 (20 építés alatt)	219 759 tonna (216 288 hosszú tonna)	79 (34 építés alatt)	121 769 tonna (119 846 hosszú tonna)	1,8: 1

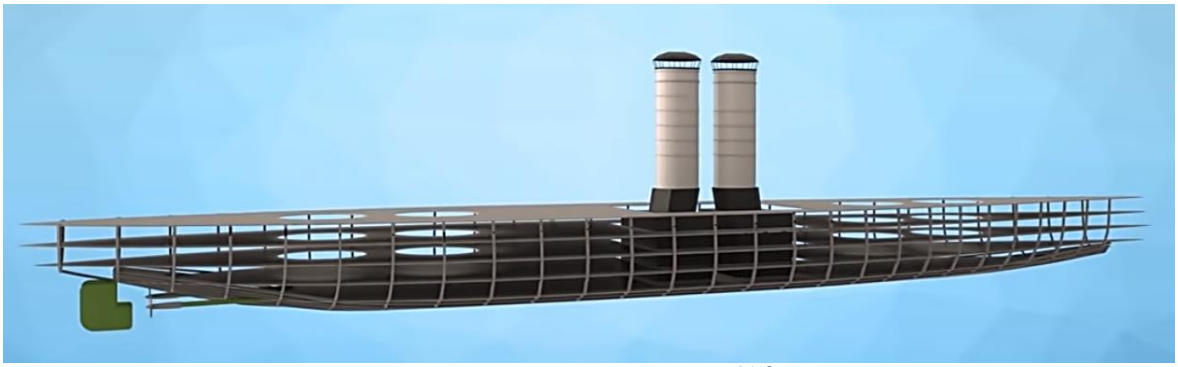
[3413] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3,
[3414] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

A tervezés problémája:
Miközben zajlottak a tárgyalások a Danubius-szal és a magyar kormánnyal – a kvóta alapján az osztrák és a magyar kormányok között évekig tartó pénzügyi vita volt a hadsereg és azon belül a flotta fejlesztéséről – gőzerővel folytak az új hajóosztály tervezési munkálatai. A tengerészeti műszaki bizottság (Marienetechnische Komitee) 1908 júniusában látott hozzá a IV-VII. számú csatahajó alap konstrukciójának a kidolgozásának. Az első tervek szerint a hajók 18 000-20 000 tonnásak, fő fegyverzetük pedig 8 db. 30.5 cm-es löveg lett volna. Korábban gondolkodtak 24 és 28 cm-es fő fegyverzetben is, de ezt végül elvetették. A terveket Siegfried Popper készítette, aki az első hét változattal 1909 márciusára készült el. A változatok között szerepelt 8-10 db 30.5 cm-es L/50-es és 12 db 30.5 cm L/45-ös löveggel szerelt hajóegység. Popper a két hármas és két ikerlöveges 10 löveggel szerelt hajótervet támogatta. Ennek oka, hogy az alsó háromlöveges tornyok fölé kerülő ikerlöveges tornyok, nem helyezték magasra a hajó súlypontját, miáltal egy stabil és tengerálló hajót lehetett volna kapni. Popperrel ellentétben, Montecuccoli admirális, a Monarchia flottájának főparancsnoka, a négydarab háromágyús lövegtoronyú elképzelést támogatta, miáltal a hajó 12 db nagylöveg kerülhetett. Ennek oka, hogy az épülő Dante Alighieri olasz dreadnought-re 12 db fő löveget terveztek. A Dante Alighieri-n a lövegtornyok egy síkban voltak elhelyezve, ún. Cuniberti-elrendezésben, miáltal a lövegek egymás felett nem tudtak tüzelni, viszont a hajó súlypontja alacsonyan maradt. A leendő Tegetthoff (Viribus Unitis) osztály hajóin viszont előre és hátra került egy-egy toronypár. A lövegtornyok két síkba lettek elhelyezve, miáltal azok egymás fölött is tudtak tüzelni. Ez a ma ismert klasszikus toronyelrendezés. Ezen elrendezés előnye, hogy a kazán- és a gépház kényelmesen elfér a hajó középső részén, viszont az egyenként 692 tonna súlyú lövegtornyok, a hajó súlypontját veszélyesen magasra helyezték. Ezt a súlypontnövekedést, csak nagyobb méretű és nehezebb hajótesttel lehetett volna ellensúlyozni. (Hasonló okok miatt süllyedt el egykor az 1626-1628 között épült svéd Vasa 64 ágyús vitorlás sorhajó. Utóbb ugyan is a sérült Szent István épp úgy dőlt meg, mint a svéd hadihajó, miáltal a túl alacsonyra került kazamatákba beáramlott a víz.)
A korszak dreadnought-jai esetében a hajó egy tonnájára általában 200 kg páncél jutott, addig a Tegetthoff osztály esetében ez az arány elérte a 250 kg-ot. Így igen erős páncélzatú hajókról beszélhetünk. Bár az ugyan ekkor épülő Queen Elisabeth angol csatahajó páncélzata ekkor már 330 mm-amihez képest az osztrák – magyar hajók 280 mm-es páncélvastagsága eltörpült, viszont a közvetlen ellenfélnél, az olasz hadihajók 250 mm-es páncélzatánál erősebb volt. A torpedóvédelem viszont nagyon gyenge volt, noha ezt már a tervezés során jelezték a németek. Az úgynevezett torpedófal 30-40 mm-es páncéllemeze a hajóoldaltól mindössze csak 1.7 m-re került, míg ez a távolság a hasonló német hajókon 3-4 m volt. A hajó felépítményeit igyekeztek a lehető legkissebbre méretezni, hogy minél kisebb célfelületet jelentsenek.
„A kétturbinás megoldás miatt át kellett tervezni a hajó gépházát és a farát, mert 4 hajócsavar helyett csak 2 db 4 méter átmérőjű példány volt. A hajó áttervezését magyar mérnökök végezték (Kaplanek József főkonstruktőr, Zimlitz József főmérnök, Mazurka, Ferdinánd és Hegedűs mérnökök). A két hajócsavaros megoldás (a négy helyett) a sebességnek nem használt, a hajó tartós maximális sebessé-ge alig érte el a 20 csomót. A hajótest alakja kedvezőtlen volt, mert az alaptípust a Stabilimento Tecniko Triestino gyárhoz tervezték, ezért lett a hossza 152 méter, amely a 28 méteres szélességhez kevés. A trieszti gyárban a sólya mérete nem engedett többet. Fiumében még ennyi hely sem volt, a domboldalból lerobbantottak 40 métert, hogy a sólyát meghosszabbítsák, így éppen hogy elfért."[3415]
A tervezési és konstrukciós hibák már 1914 májusában politikai vitákat váltott ki.[3416]

Építésére a szerződést 1911.04.20-án kötötték meg, és az elkészülés határideje 1914.07.10 volt.
A tervezés során, takarékosságból, csak 1:10 arányú modelleken vizsgálták a vízalatti sérülések eredményét.
Építésének kezdete: 1912.01.29. Ganz-Danubius Hajógyár Fiúmei telepe. Építéséhez új sólyateret kellett készíteni, mert a telep nem volt felkészülve ekkora hajó megépítésére, továbbá a telepet is bővíteni kellett, mivel ott eddig, csak torpedónaszádok és rombolók épültek.
Vízrebocsátása: 1914.01.17. Fiume

[3415] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3,
[3416] Világ, 5. évfolyam, 1914-05-27 / 123. szám

Épült: Ganz és Tsa. Danubius Gép, Waggon- és Hajógyár Rt., Budapest, Fiume - Bergudi
Hajótest és kazánok a Ganz fiumei gyárában készültek. A hajógépek, turbinák és elektronika a Ganz budapesti üzemében készült. A páncélzat Vitkowicében készült, míg a fő tüzérség lövegeit a Skoda pilseni gyárában gyártották. A Vitkowicei Vasmű és a Skoda Művek mellett, a Creditanstalt Bank és a Stabilimento Tecnico Triestino is, jórészt a Rothschild család tulajdonában volt. Így jórészt ők hitelezték meg a Tegetthoff osztály hajóit, így a Szent Istvánt is.
„Számos magyar cég szállított be részegységeket (Ganz: villamos berendezések, Weiss Manfréd: tüzérségi lőszerek, különféle budapesti gyárak – pl. Schoeller – és Diósgyőr: kovácsolt fém-áruk, lemezek és öntvények.) A Ganz-Danubius mérnökei önálló kutatás-fejlesztés keretében hozták létre a SZENT ISTVÁN gőzturbinájának „zárt rendszerű, pumpából, tar-tályból és vízhűtő rendszerből álló kenőolajozó rendszerét, amelynek a tengerészeti műszaki bizottság előírta utólagos beépítését a még épülő TEGETTHOFF és PRINZ EUGEN dreadnoughtokba is. A Szent István 60 millió koronás költségvetéséből a magyar vállalkozások összességében 32,34 milliós részegység-beszállítói részaránnyal rendelkeztek, 14 milliós értékben beszállítva a hajótest építésébe, illetve 7 milliós értékben a gépészetei rendszerekbe……. A teljes tüzérséget a csehországi Škoda ágyúgyár, az acélanyagát a Witkovitzi Vasművek, a 12 db kazánját a Babcock-Wilcox típusból részben Svájcból, a 2 db AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) – Curtiss gőzturbináját német üzemből hoz-ták be. A nagy távmérők Barr & Stround darabokból álltak, osztrák üzem rakta össze, a rádiók nagy része Telefunken alkatrészekből állt.”[3417]
Tervezte: Popper Szilárd (Siegfrie) császári és királyi hajóépítési vezérfőmérnök, mint már fentebb írtam.
Építési költsége: 60 600 000 korona (kb. 10 millió USA dollár). A Költségek felét a Magyar Királyság állta. Ebből a hajótest ára 14.5 millió korona, és a gépek ára 6.6 millió korona volt. Ehhez jön még a hajógyár bővítésének 14 500 000 koronás bővítési költsége.



A hajó szerkezeti vázlata[3418]

[3417] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3,
[3418] https://www.youtube.com/watch?v=4TToBUrgF9M

Az építési költség a 2000-res évek Euro árfolyama szerint, 260 millió Eurot tenne ki. A Tegetthoff osztály 4 hajójának össz költsége 74 tonna arany árának felelt meg körülbelül.

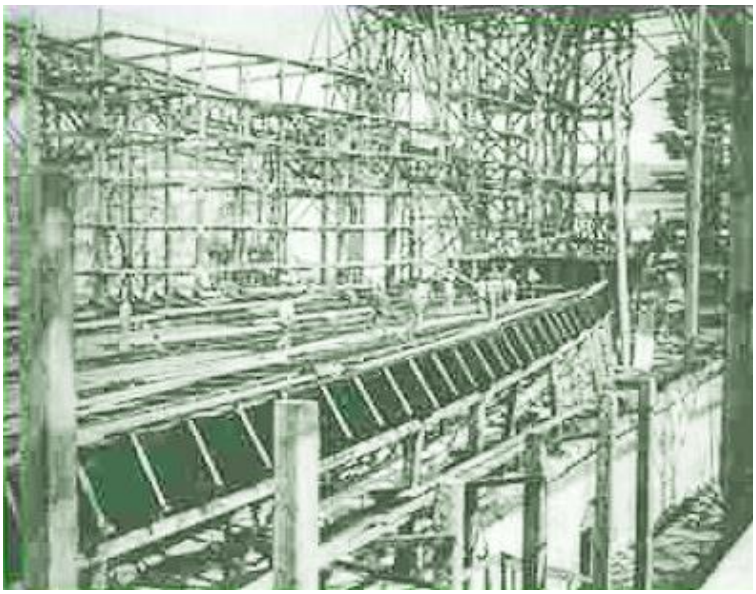
A hajó vízrebocsátása[3419]

[3420]

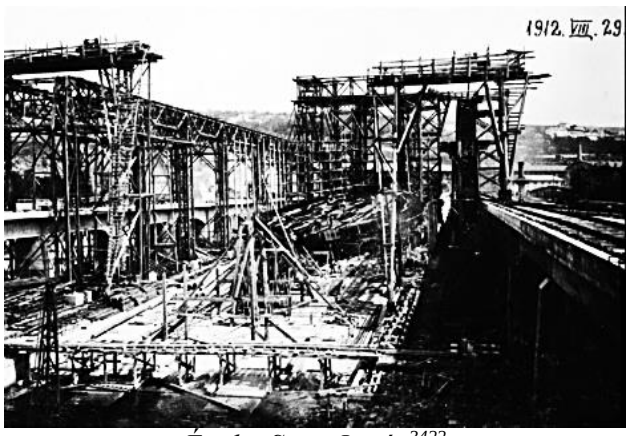
Az építést nagyban hátráltatta, hogy ugyan a megrendelést a Danubius elnyerte, a hajógyár még nem állt készen ekkora volumenű munka elvégzésére. 1911 áprilisában a csatahajó-sólya még csak 10%-ban készült el, noha az építéséről a megállapodást, már 1910 szeptemberében aláírták. Az építését nagyban lassította a sziklás talaj. A sólya 1911. november elején még mindig csak 72%-ban volt készen. A sólya még 1912 januárjában sem készült el, de ennek ellenére 1912.01.29-én lefektették a VII. számú csatahajó, a későbbi Szent István csatahajó gerincét. A sólya építési nehézségei mellett, a beszállítások sem történtek meg időben. Például a Witkowitz-üzem késve szállította a páncélanyagokat. Ráadásul a beérkezett anyagokat nem a beépítési sorrendnek megfelelően küldte, miáltal már 1913 nyarán megtelt anyagokkal a gyár udvara. Például a lövegtorony páncélzatát küldték el jóval korábban. A páncélzat elkészítésével is problémák voltak. A Danubius munkásai eddig ekkora hadihajót még nem építettek, a munkásoknak nem volt gyakorlata ekkora hajó építésében és ilyen páncélzat elkészítésében. Emiatt például a szegecseléshez szükséges lyukakat nem megfelelő fúróheggyel fúrták ki, túl magas fordulatszámon, miáltal fúróhegy gyakran eltörött. Így a munka csak lassan haladhatott. A Witkowitz-gyár mellett, több hónapos késéssel szállította a Ganz budapesti üzeme a turbinákat, míg a Schoeller-gyár a kovácsoltvas alkatrészekkel például négy hónapot késett. A budapesti Wertheim-cég a 15 cm-es lövegek lőszerfelvonóit szintén késve szállította le. 1913 tavaszán már látszott, hogy a hajó építése minimum 11 hónapos késedelemben van. Mint később kiderült, ez igen csak optimista becslés volt akkor. A VII. számú csatahajó –Szent István- 1913 végén, még csak 60%-ban készült el. Az építést a beszállítói késedelmek mellett, sztrájkok is lassították. Így a hajó elkészültét már 1915.01.20-ra tolták ki.

[3419] https://www.youtube.com/watch?v=4TToBUrgF9M
https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Szent_Istv%C3%A1n
[3420] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

A hajó építése során 38 komolyabb baleset történt és két fő halt meg. Ez a szám, csak kevéssel lépte túl a hasonló hajóépítéseknél bekövetkező balesetek számát. A balesetek hátterében gyakran az állt, hogy a különböző nemzetiségű munkások, nehezen értették meg egymást. Az újságok viszont 724 sebesültről írtak az építés során. 400 komolyabb sérülés, 36 fő lett munkaképtelen és 6 fő halt meg.[3421]



A Szent István a sólyán

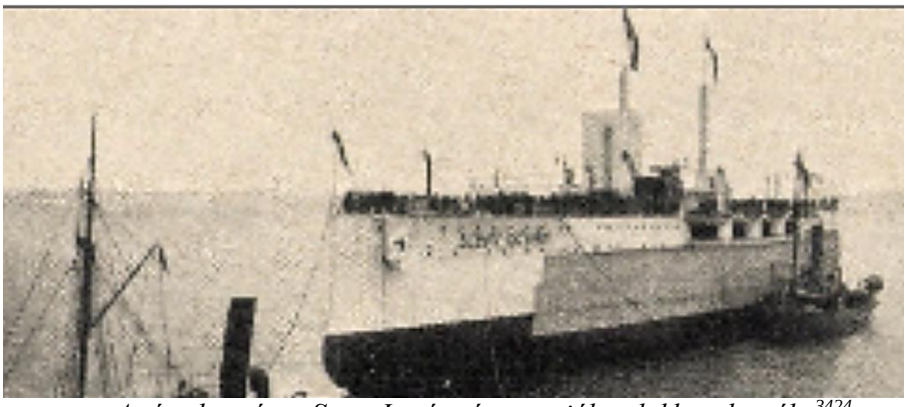


Épül a Szent István[3422]

A hazai beszállítók mellett, a Tegetthoff osztály hajóinak építése során, külföldi beszállítókat is igénybe vettek. Így például német gyártmányú volt a hajók horgonya és horgonylánca, angol gyártmányú volt a torpedóvédő-háló (ezt a Szent István már nem kapta meg) és német gyártmány volt a mangánbronz hajócsavar.
A Danubius gyárában a hajón néha 250 fő is dolgozott egyszerre az építése során.[3423]

A Szent István a **vízrebocsátásakor** 1914.01.17-én, 66%-os készültségi állapotban volt. Ekkor a hajótest súlya meghaladta a 10 ezer tonnát.

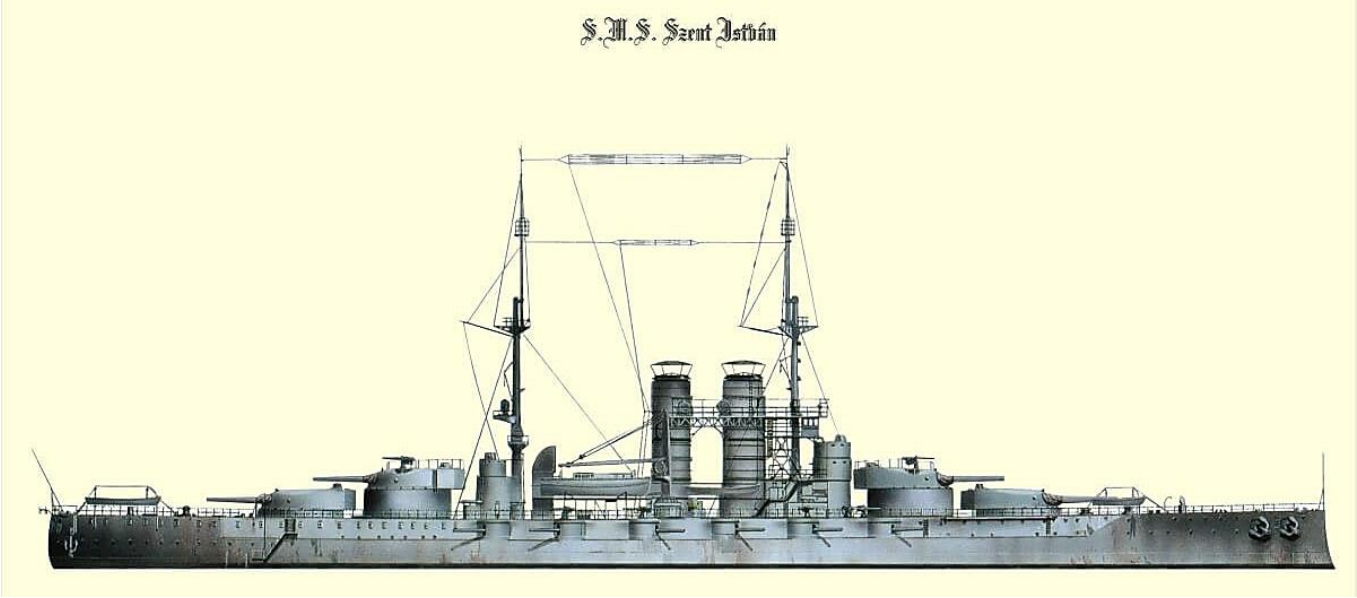
[3421] Világ, 5. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
3422 Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
3423 Állami főreáliskola, Kassa, 1913



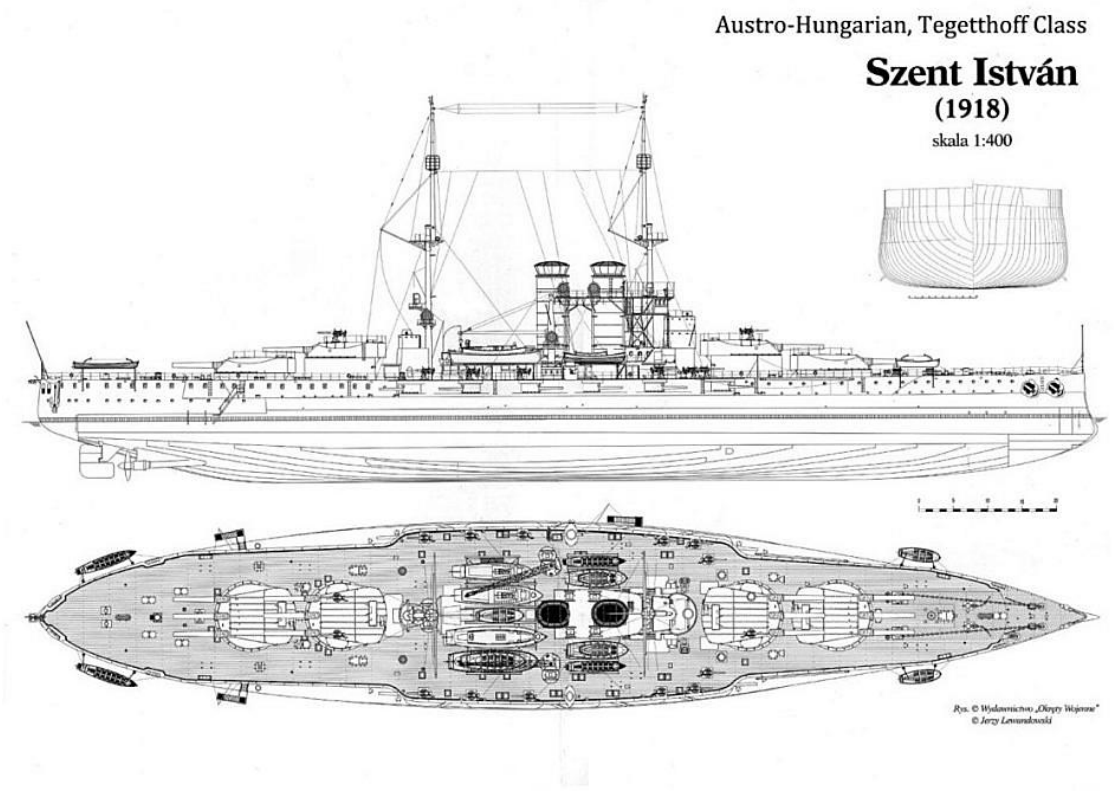
A vízrebocsátott Szent Istvánt átvontatják a dokkmedencébe[3424]

Vízrebocsátásakor a Világ című újság felrótta, hogy a hajó bekerülési költségéből, inkább az ország közoktatását és egészségügyét kellett volna fejleszteni.[3425]

A VIRIBUS-sorozat egyes úszóegységeinek vízrebocsátási tömege a következő volt: VIRIBUS UNITIS 8 0001, TEGETTHOFF 9 0001, PRINZ EUGEN 8 000 t, SZENT ISTVÁN 13000 t.[3426]



[3424] Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1. szám, Szent István csatahajó
[3425] Világ, 5. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3426] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET



A hajó vízrebocsátásánál az uralkodóházat Habsburg Mária Terézia főhercegnő képviselte. A hajót a vízrebocsátáskor piros – fehér – piros és piros – fehér – zöld lobogóval díszítették fel.
Magyar részről a vendégek között volt Burián István, a király személye körüli miniszter és Tisza István miniszterelnök is. A korabeli tudósítás szerint -1914.01.18-án- délelőtt 11:00 órakor Anton Haus tengernagy, a flotta főparancsnoka a hercegnőt a keresztelésre felkérve a következő beszédet mondta:

> *Császári és király fenség! Eddigi legerősebb csatahajó hadosztályunk negyedik egységét készülünk ma elemére bocsátani. Ilyenképpen ez a vízrebocsátás nagyfontosságú és jelentős esemény a császári és királyi hadiflotta fokozatos kiépítésében. Az új hajó Ő Felségének, legkegyelmesebb császárunknak és királyunknak legfelsőbb parancsára elévülhetetlen nevét fogja viselni Magyarország első keresztény királyának, annak a szent férfiúnak a nagy uralkodónak, a kinek minden keresztény dicsőítéssel adózott. Császári és királyi fensége kegyeskedett az ünnep fényét a keresztanyai tisztség vállalásával emelni és ezért császári és királyi fenségednek a haditengerészet leghódolatteljesebb köszönetét teszem lábai elé. És most kérem császári és királyi fenségedet, kegyeskedjék a keresztelést elvégezni.*

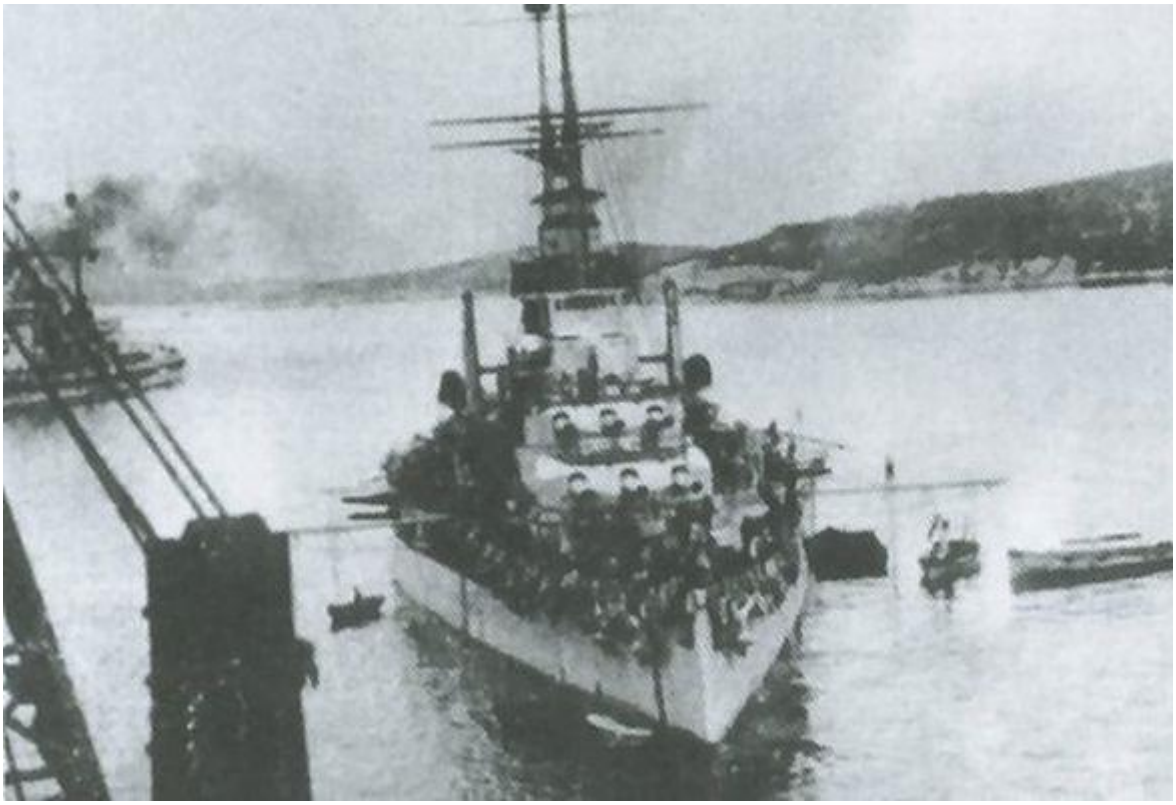
Mária Terézia hercegkisasszony erre a következőképpen felelt és cselekedett:

> *Ő császári és apostoli király felsége legkegyelmesebb felhatalmasodott, hogy az új hajó vízrebocsátásánál a keresztanyai tisztséget elvállalhassam. Büszkeséggel és őszinte örömmel teszek eleget.*- Ő fensége erre megnyomta a keresztelés fölírású gombot e szavak kíséretében: *Legfelsőbb parancsra elkeresztellek Szent István névre.* – Majd megnyomta a vízrebocsátás fölírású gombot e szavakkal: *Menj elemedre és a mindenható oltalmazzon minden utadon.*

Vízre bocsátáskor a jobb oldali horgonyt le kellett engedni, hogy elkerülhessék az eseményre érkező vendégeket szállító gőzhajóval való ütközést, de a horgonylánc szemeit nem illesztették megfelelően, és a horgonnyal együtt egy része a vízbe esett. –Másnap a 48 m (157 láb) mély vízből kellett a horgonyt kiemelni. Visszaszerelése szintén késleltette a hajó elkészültét. - A csonkon maradt rész a levegőben himbálózva megsebesített két munkást. A balesetben egyikük olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy

hamarosan a kórházban elhunyt, a másiknak amputálni kellett a bal lábszárát. A gőzössel való ütközést a kormánylapátok erőteljes elfordításával sikerült elkerülni, viszont így a hajótest kevés híján a Tegetthoffal ütközött össze.
Az ezt követő ünnepségen olvasták fel Ferenc József gratuláló táviratát. Ebben az uralkodó a magyar ipar teljesítőképességét dicsérte, amit a magyarok „Éljen!" kiáltásokkal üdvözöltek. A főhercegnő keresztelő beszédéből a magyar ipar méltatására vonatkozó passzust a készülő hajón folyó munkák minőségével szemben szkeptikus Ferenc Ferdinánd előzetesen kihúzatta, így a táviratot a trónörökös nyers visszautasításának kellő ellensúlyozásaként értékelték Fiumében.

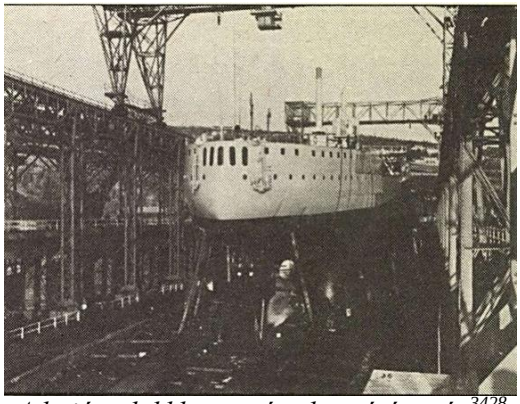
A Szent István Dreadnought súlyosabb, mint a hasonló nagyságú hadihajók szoktak lenni a vízrebocsátás pillanatában. Ugyanis ebbe a csatahajóba eddig ötezer tonnával több anyagot építettek bele, mint amennyit például a hasonló nagyságú Prinz Eugén hajóba, amelyet a múlt év folyamán bocsátottak vízre Pólában. Ez a hajó, noha, mint említettük, ötezer tonnával kevesebb súlyú volt, mégis teljes félórán keresztül nem tudott a vízbe lesiklani.[3427]



Az épülő hajót 1914.02.09-17 között a 100 km-re lévő Polai (Pula) dokkba vontatták Fiuméből, hogy megvizsgálják rajta az esetleges hibákat. Átvizsgálás után visszavontatták Fiumébe.

A hajó tovább építése és felszerelése csak ez után folytatódhatott. Érdekesség, hogy a hajót építő Danubius cég bergudi gyára, csak 1914.06.02-án készült el. Ekkorra a Szent István már 71.4%-ban volt készen. Ez igen rossz eredmény, mert ezek szerint a vízrebocsátás utáni fél évben az építés alig haladt. Az I. világháború kitörése miatt, az összes épülő hadihajót, köztük a Szent Istvánt is, átvontatták Polába, és ide szállították át az építési anyagokat is. A Danubius hosszas tárgyalások után itt a helyi infrastruktúrát igénybe véve a saját munkásaival folytathatta a munkát. Itt az építést a munkások szándékosan lassították azért, mert féltek attól, hogy ha elkészül a hajó, akkor elveszítik munkahelyüket és behívják őket katonának.

[3427] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-01-18 / 15. szám



A hajó a dokkban a vízrebocsátás után[3428]

A hajó utolsó nehéz lövegeit 1915 februárjában szerelték be a lövegtoronyba. A Skoda-gyár mérnökeinek feltűnt, hogy, a Danubius munkatársai, a rivális hajógyárakhoz képest, ezt a munkafolyamatot dupla idő alatt tudták csak elvégezni.

1915 februárjában változtatásokat eszközöltek a terveken, amely változtatás tovább rontotta a hajó stabilitását, és így nagyban hozzájárult a hajó pusztulásához.
A hajó konstrukciós hibája a magas metacentrikus középpont volt és túl kicsi volt a vízkiszorítása.
– Az ugyan ekkor épülő Queen Elisabeth osztály hajói 30 000 tonna, az Orion osztály 22 500 tonna, míg az angol csatacirkálók 27 000 tonna vízkiszorításúak voltak. A Queen Elisabeth osztály 8 db 38.1 cm, az Orion osztály 10 db 34.3 cm és az angol csatacirkálók 8 db 30.5 cm-es lövegeket kaptak. Így a Tegetthoff osztály egységei ugyan sokszor kisebb lövegeket kaptak, mint ellenfeleik, de ezt ellensúlyozta, hogy több löveggel rendelkeztek. Ugyan a nagyobb lövegek elvben messzebb hordtak, ez a különbség nem nyilvánult meg az I. világháború csatahajókkal vívott ütközeteiben.-

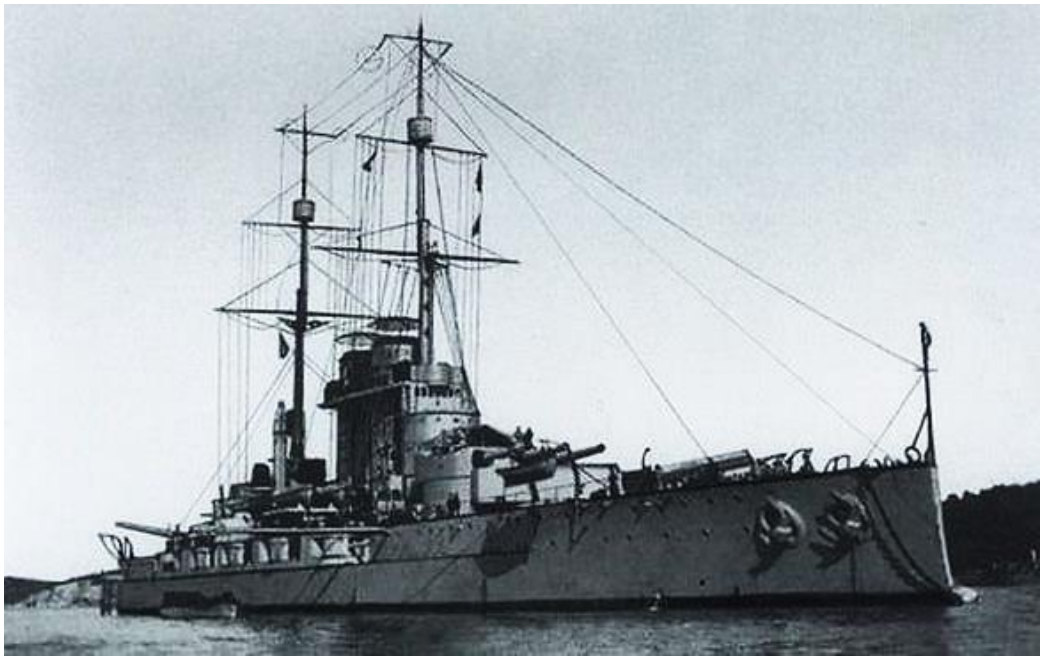
Külső ismertetőjele az elülső kémény köré épített platform volt, mely a parancsnoki hídtól a hátsó kéményig terjedt, és 3-3 db. síneken mozgó fényszórót helyeztek el rajta. Ezt úgy érték el, hogy a kéményeket 1.5 m-rel megmagasították, és az elülső kémény köré egy platformot építettek, mely a parancsnoki hídtól a hátsó kéményig ért, és erre helyezték el a fényszórókat. Ez a kialakítás 54,4 tonnás többletsúlyt eredményezett és 8 mm-rel feljebb helyezte a hajó súlypontját, kis mértékben tovább rontva az átlagosnál némileg amúgy is gyengébb stabilitását.
Ezek a fényszórók és a hozzájuk épített platform, tovább rontották a hajó stabilitását, mivel nagy súly került, viszonylag nagy magasságba. Megkülönböztethető volt továbbá a főárboc előtti módosított szellőzőnyílások alapján is. A fényszórókat éles helyzetben soha sem használták.

Az osztály egyetlen egysége volt, melyet nem láttak el torpedóvédelmi hálókkal, mivel a brit gyártó azokat a háború kitörése után már nem szállíthatta le.
További tervezési hiba volt, hogy a hajó össz tömegéhez képest a 12 db 30.5 cm-es ágyú, nagyon nagy tömegű volt.

1915.04.25-én a hajó még mindig csak 83%-ban volt készen. A lövegtornyok 1915 júniusában készültek el. Az Arzenál szerint, ekkora készült el teljesen a hajó.

Az építése során sok baleset és haláleset történt. Ezt a baloldali lapok igen gyakran hangoztatták.

[3428] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET



A Szent István a szolgálatba állásakor

A gépek állópróbáját 1915.09.14-én sikeresen teljesítették.
Ez után vette kezdetét a hajó próbaútja, amelyek után ismét átvizsgálták a vízalatti részeket Polában. Ekkor derült ki, hogy a hajótest alsó része nagy felületen eldeformálódott.

A haditengerészetnek 1915.11.17-én adták át, és november 20-21-én végrehajtotta próbajáratait a Fasana-csatornában. A gépei 26 400 lóerő teljesítmény leadására voltak képesek, de az elért végsebességről nem maradtak fent iratok. Azt a becslések alapján 20,4 csomóra teszik. A nagyobb instabilitása miatt teljes sebességnél 35°-ra kitérített kormánylapátoknál 19,75°-ra megdőlt, és a 15 cm-es ágyúk kazamatáiba víz került. Emiatt a kormány kitérítését még a testvérhajóinál alkalmazott 20°-os értéknél is jobban, 15°-ra kellett korlátozni. Az instabilitáshoz kisebb mértékben a magasabb súlypont, nagyobb mértékben a módosított hajótat, illetve a két hajócsavar nagyméretű tengelynadrágján keletkező áramlások járultak hozzá. A hajócsavarok okozta áramlások és a magas súlypont miatt, a kormánylapátot, teljes sebesség mellett, csak 10 fokig lehetett eltekerni. Ez nagyban rontotta a hajó manőverezési képességét.

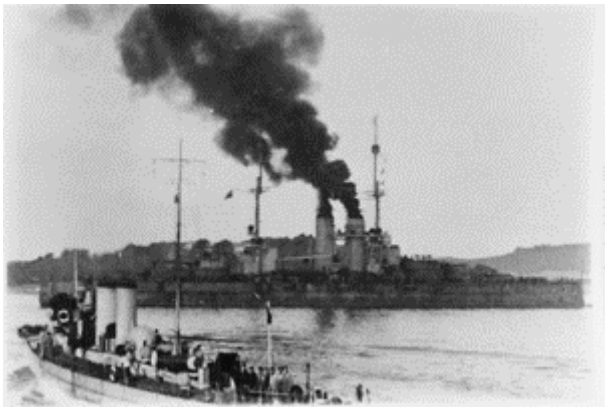
A hajót a haditengerészet **1915.12.11-én** vette át és **1915.12.23**-án **állt hadrendbe**. Az átvételi jegyzőkönyvbe bekerült, hogy a Danubius egyes részek esetén, nem az előírt anyagokat használta fel, és ez okozta a hajó torzulásait. Továbbá leírták, hogy több helyen nem megfelelőek a ventillátorok és a lőszerkamrák hűtőgépei. Egyes helyeken a linóleumot rosszul rakták le, a fedélzet deszkaborítását újra kellett tömöríteni. Több berendezéshez hiányzott a pótalkatrész. (A Szent Istvánon, testvérhajóitól eltérően, a főárboc előtt is volt ventilátor.)
Az építés során több helyen a szegecselésekkel is gondok voltak, amik elősegítették a hajó elsüllyedését. Több szegecs, ami a hajótest alsó részén volt, megrongálódott, vagy kiesett, a hajó saját tüzelésének következtében. További hiba volt, hogy a 15 cm-es lövegek kazamatái, túl közel voltak a vízvonalhoz, ami a megdőlt hajó esetén újabb vízbetörési pontotokat jelentett.

A hajó szolgálati ideje 1915.11.17 (1915.12.13)- 1918.06.10+:
Edmund Grassberger sorhajókapitány, a csatahajó kijelölt parancsnoka a hajót „fenntartásokkal" (unter Vorbehalt) vette át a számos tapasztalt probléma miatt. A lövegeit már az átvételt követő két nap során belőtték. A próbajáratok után a dokkba rendelt hajó vízvonal alatti részein nagy mértékű deformációkat találtak, ami a nem megfelelő minőségű anyagok beépítésére volt visszavezethető. Az építés késedelmei miatt a haditengerészet 312 500 korona kötbér megfizetését követelte a Danubiustól, amit a cég kérésére a háború utánra halasztották, és a tartozást végül sohasem egyenlítették ki. Aktív szolgálatba 1915. december 13-án állították.

Annak ellenére, hogy 937 nap aktív háborús időt szolgált, mindössze csak 54 napot (5.7%)-ot töltött a tengeren. A hajó leginkább a Pola (Pula) közeli, kb. 15 km-re (45 perces hajóút) lévő Fasana (Fazana) szorosban (csatorna) végzett lőgyakorlatokat. Egyetlen alkalommal volt távol két napra kikötőjétől, amikor a 8 órai (150 km) hajózásra (10 csomóval) lévő Pago (Pag) szigethez ment.
Egy 30.5 cm lőszer kilövése 2600 koronába került.

Aktív szolgálata során szárazdokkba egyszer sem került, hogy az alját megtisztítsák. Ez a hiányosság később, a hajó elsüllyedésekor sok tengerésznek fog súlyos sebeket okozni, mivel megsérülnek a hajó aljára tapadt kagylóktól.

A háború során a Tegetthoff osztály képezte az 1. csatahajó osztályt.
A Magyar Adria Egyesület zászlót adományozott a hajónak.



A Szent István 1915.12.15-én Polában

Annak oka, hogy a hajó nem vett részt nagyobb bevetésekben, jórészt a szénhiánynak köszönhető. Az Osztrák-Magyar Monarchia szénigényének 75%-át ugyan is Nagy-Britaniából szerezte be. Ez a szénforrás azonban a háború kirobbanásával megszűnt. Ugyan így kiesett az USA virginiai szállítása és a német bányák is inkább saját célra termeltek.

A Szent István fő lövegei lőgyakorlaton

1915.11.18-án csütörtökön és 19-én pénteken szólaltak meg először a Szent István lövegei délután 1 és 5 óra között.
1915.11.20-án szombaton reggel 8 órakkor kifutott Pola-ból és áthajózott a Fasana csatornába. Pola-ban délután 4 órakkor kötött ki.

1915.11.22-én hétfőn reggel 8-kor elhagyta Pola kikötőjét és a Fasana csatornában tesztelte gépeit. Azok teljesítménye ekkor 26 400 SHP és a hajó sebessége talán 21 csomó. Ezen a napon torpedóvető gyakorlatot is tartottak. Fasana-nál (Fazana) délután 4 órakkor vetett horgonyt. Fasana település 8 km-re van Észak-nyugatra Pola-tól. Pola-ban 1915.11.25-én szerdán, délután 8 órakkor vetett horgonyt.

1915.12.15-én hétfőn délelőtt 9.30-kor kihajózott Pola-ból, és Fasana elé ment lőgyakorlatra. Pola-ban másnap, kedden tért vissza.
1915.12.23-án szerdán 12 órakkor futott be egy rövid út után Pola-ba. Ekkor lépett hivatalosan az I. csatahajó kötelék sorába.

1916.01.06-án az Adria Társaság, Szent István plakettet adott át a hajó kapitányának. A plakettet a hajó szalonjában helyezték el. Az ünnepségen ott volt Haus Anton tengernagy tengerészeti parancsnok, Fidler Pál altengernagy, Rodler József altengernagy. A plakettet Sági József hajólelkész áldotta meg.[3429]

1916.01.10-én és 17-én, hétfői napokon légiriadó volt Pola-ban.
(Pula (Pola)-t 1915.05.30-án érte az első légitámadás, léghajóról. Ezt követte az 1915.06.06-07-i léghajóról végrehajtott támadás. 1915 nyarán jelentek meg a Caproni olasz bombázók.
1915.08.05-én Pola légvédelme lelőtte az olasz Citta di Jesi léghajót.)

1916.01.26-án szerdán, délután 1 órakkor kifutott a Fasana csatornába, és ott másnap, 27-én lőgyakorlaton volt.
1916.02.10-én szerdán tért vissza Fasana-ból Pola-ba.
1916.02.16-án, 22-én és 26-án légiriadó volt.
(A 16-i légitámadás során a kikötői légvédelem lelőtt egy-kettő olasz bombázót. A személyzetük fogságba esett. Az Est, 1916. február (7. évfolyam, 32-60. szám) 1916-02-21 / 52. szám)
1916.03.15-én hétfőn, hajnali 1.38-kor kifutott Pola-ból. Ekkor a Tb 75, 76 és 79-es torpedónaszád kísérte. A kötelék 3.15-kor 12 csomóval haladt, majd 5.45-kor 16 csomóval, dél Grucia előtt. Itt csatlakozott hozzá a Magnet. Pago-ba 10 órakkor futottak be. 1916.03.16-án kedden, délelőtt 8 órakkor légvédelmi lőgyakorlatot tartott. Délután 8.05-kor Grucia közelében találkozott az Scharfschuetze-vel és 4 torpedónaszáddal. Este 11.40-kor kötött ki Pola-ban.
1916.03.20-án, 27-én, 1916.05.23-án légiriadó volt.
1916.06.29-én légiriadó volt.
1916 júniusában a Szent István plakett melletti két ablakot, négy üvegfestménnyel díszítette az Adria Társaság. A festményeket a budapesti Palka János üvegfestő készítette el. [3430]

1916.07.10-én, 11-én, 26-án és 31-én légiriadó volt.
1916.08.12-én és 16-án légiriadó volt.
1916.08.17-én szerdán a Monte Grande-n erdőtűz volt. Eloltásában a hajó legénysége is segédkezett.
1916.08.25-én és 28-án légiriadó volt.
1916.08.31-én torpedógyakorlatra kifutott a Fasana csatornába délelőtt 8.42-kor. Délután 12.15-re ért vissza Pola-ba.
1916 nyarán egy gyakorlat során, a hajó teljes elektromos rendszere felmondta a szolgálatot. A dinamókat szállító Ganz-nak garanciálisan kellett kijavítania a hibát. A hátsó csörlőt is cserélni kellet, mert teljesen tönkrement. Ennek oka, hogy a beszereléskor –hanyagság következtében- homok és kövek kerültek a szerkezetbe.

[3429] Gonda Béla szerk.: A Tenger 16. évfolyam 1926, Éves tartalomjegyzék: A „Szent István" csatahajó elsüllyesztés
[3430] Gonda Béla szerk.: A Tenger 16. évfolyam 1926, Éves tartalomjegyzék: A „Szent István" csatahajó elsüllyesztése

1916.09.03-án, 04-én a Fasana csatornában volt, ahol légiriadót rendeltek el.
1916.09.09-én vasárnap, 8.14-kor a Fasana-ból Pola-ba indult, ahol 9.05-kor kikötötték a 33-as bójához.
1916.09.13-án és 25-én légiriadó volt.
1916.09.27-én szerdán, egy 7 cm-es löveggel felszerelt motorhajója, 100 lövéssel támadta meg az olasz Giacinto Pullino tengeralattjárót, de nem tudta elsüllyeszteni.
1916.10.07-én, 14-én, 16-án, 19-én, 23-án, 26-án, 28-án és 30-án légiriadó volt.
1916.11.07-én, 11-én és 12-én szintén légiriadó volt.
1916.11.23-án csütörtökön, a hajót felkereste a későbbi IV. Károly magyar király, akkor még csak I. Károly néven osztrák császár.
1916.11.30-án ismét légiriadó volt.
1916.12.15-én pénteken, a hajót felkereste a már magyar királlyá koronázott IV. Károly (I. Károly császár).
1916.12.21-én, 22-én és 30-án légiriadó volt.

Pola napjainkban

1917.01.08-án, 12-én, 22-én és 30-án légiriadó volt.
(Olasz és francia repülők 12-éu Pola fölé repültek és bombákat dobtak ellenséges hajóegységekre.)[3431]

1917.02.11-én ismét légiriadó volt. Ekkor találat érte az Arzenált a három támadó olasz repülőtől.[3432]
1917.02.14-én szerdán, délelőtt 9 órakkor kifutott Pola-ból a Fasana csatornába, manőverező és lőgyakorlatra. Fasana-nál délután 4 órakkor vetett horgonyt.
1917.02.22-én csütörtökön, délelőtt 8.50-kor hagyta el Fasana-t, és 10.15-kor vetett horgonyt Pola-ban a 33-mas bójánál.
1917.02.24-én légiriadó volt. (Február 27-én egy léghajó támadta Pola-t, de ez elkerülte a kikötőt.)
1917.03.18-án légiriadó volt.
1917.04.04-én, 05-én, 13-án és 17-én légiriadó volt.
1917.05.05-én vasárnap, reggel 7.30-kor indult útjára Pola-ból testvérhajóival, manőverező és lőgyakorlatra. Ekkor eldördültek a 30 és a 15 cm-es lövegei a hajóknak. A Szent István délután 2.46-kor tért vissza Pola-ba a 33-as bójához.
1917.05.18-án és 25-én légiriadó volt.
1917.06.13-án a Pola elleni olasz légitámadás elhárításában kiemelkedő szerepe volt.
1917.06.19-én és 30-án légiriadó volt.
1917.07.13-án, és 25-én légiriadó volt.
1917.08.02-án, 03-án, 04-én, 06-án, 09-én, 12-én, 16-án és 18-án légiriadó volt.
Augusztus 2-áról 3-ára virradóra éjszaka körülbelül 16—20 ellenséges repülőgép kerekszámban 60 bombát köztük 20 gyújtóbombát dobott le Polc városára és kikötőjére. A város magánházain főbb helyen kár esett és polgári lakosság közül 2 meghalt és 12 megsebesült, köztük főleg asszonyok és gyermekek.

[3431] Somogyvármegye, 13. évfolyam, 1917-01-16 / 11. (3462.) szám
[3432] Somogyi Hírlap, 14. évfolyam, 1917-02-16 / 37. szám

Katonai műveken nevezetesebb kár nem történt. Tengerészeti kórházra és tengerészeti temetőre is estek bombát. Katonai személyek között mindössze 2 sebesülés történt. Más cikk 100 bombáról ír. Egy másik támadásban 36 olasz gép támadott, összesen 6.5 t bombát ledobva. Több találat érte az Arzenált. A légitámadás elhárításában a hajónak kiemelkedő szerepe volt.[3433]

E, hó 8-áro1 9-ére virradó éjjel mintegy 25 ellenséges repülőgép körülbelül 90 bombát vetett Pola a. Az okozott kár katonai berendezéseken semmi és a városban is csak jelentéktelen. Két személy könnyen megsebesült.[3434]

Augusztus 3-án 36 repülőgép megtámadta Pólát. Összesen 7 és fél tonna súlyú bombát vetettek az arzenálra, a búvárhajók bázisára, a horgonyzó flottára. Kiterjedt tüzeket figyeltek meg az arzenálban.[3435]

Az olasz repülők augusztus 08-ról 09-re virradólag, illetve a nap során különös hevességgel, éjjel és nappal is támadták Pola-t. Ekkor 25 repülő, 90 db bombát dobott le, de nem okoztak komolyabb károkat. Személyi sérülés 2 fő.[3436]

(Az 1917.08.02-08 közötti több nappali és éjjeli támadásban 78 olasz repülő vett részt és 24 t bombát dobott le Pola „Pula”-ra.)

1917.09.03-án, 04-én, 05-én, 11-én, 16-án, 17-én, 18-án, 27-én, 28-án, 29-én és 30-án légiriadó volt.
(Szeptember 3-áról 4-ikére virradó éjjel nagyobb számú -30 db- ellenséges repülőgépekről Pólóra mintegy 100 bombát, mintegy 9 tonnát vetettek, amelyek a városban némi magánkárt okoztak. A városon kívül egy kisebb szalmaraktár kigyulladt. Katonai műtárgyak csak csekély anyagi kárt szenvedtek. Emberéletben nem volt veszteség. A gépek támadták a Fasana csatornában lévő hajókat is.) [3437]

A szeptember 4-én a támadó olasz gépek közül többet megrongált a légvédelmi tűz.[3438]

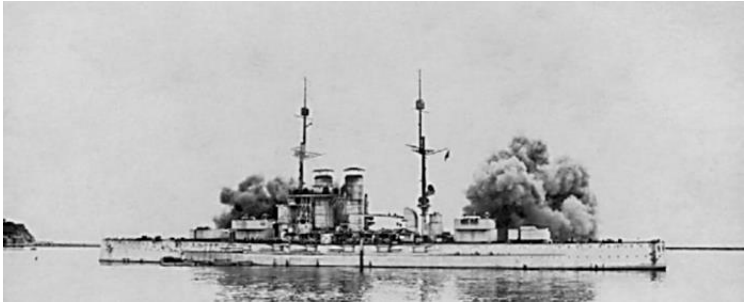
1917.10.02-án, 03-án és 04-én légiriadó volt.

Egy érdekes hír 1917.10.18-ről:
WASHINGTON, október 18. Ideérkezett hivatalos diplomáciai jelentések mondják, Pólában lázadás történt az osztrák haditengerészek között, és hogy az osztrák tengerészek, meg a pólai német szubmarin flotta legénysége között véres összeütközések voltak. Az összeütközésekben mindkét részről tisztek is megölettek, aminek az lett a következménye, hogy a német flotilla bázisát áthelyezték Pólából. Dacára annak, hogy az osztrák admiralitás mindent megtett a hír elnyomására, az mégis ideérkezett ma Bernen keresztül. Az osztrák tengerészek, állítólag, a tisztek rossz bánásmódja és a rossz élelmezés miatt lázadtak fel, mig a német szubmarin-legénységgel való összeütközések, az utóbbiaknak kihívó viselkedése miatt történtek. A jelentés azt mondja, hogy a német és osztrák legénység közötti viszony olyan aggodalmat keltő, hogy a további összetűzések megakadályozására rendkívüli rendszabályokat kellett tenni, beleértve a német szubmarin-flotilla bázisának Pólából való áthelyezését is, egy távolabbi adriai kikötőbe.[3439]

1917.11.03-án és 05-én légiriadó volt.

[3433] Pécsi Napló, 26. évfolyam, 1917-08-05 / 175. szám
Ellenőr, 11. évfolyam, 1917-08-07 / Rendkívüli kiadás
[3434] Magyarország, 24. évfolyam, 1917-08-11 / 200. szám
Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-08-05 / 178. szám
Az Est, 8. évfolyam, 1917-08-07 / 196. szám
[3435] Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-08-07 / 179. szám
[3436] Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-08-11 / 200. szám
Székely Nép, 35. évfolyam, 1917-08-11 / 57. szám
[3437] Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-09-06 / 203. szám
Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-09-30 / 223. szám
Budapesti Hírlap, 37. évfolyam, 1917-09-06 / 222. szám
[3438] Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-09-08 / 224. szám
[3439] Előre, 13. évfolyam, 1917-10-19 / 1774. szám

1917.12.12-én szerdán, a Pólában állomásozó német tengeralattjáró-flottillát meglátogató II. Vilmos császár, felkereste a Szent István csatahajót.



Az SMS Szent István lőgyakorlaton 1917-ben a Fasana –csatornában[3440]

Egy fontosabb átépítés zajlott le rajta. 1917-ben a B és C lövegtorony tetején még 2-2 db 7,5 cm-es légvédelmi ágyút szereltek fel, amelyek új típusok voltak. Ezzel egy időben az A és D lövegtorony tetejére szerelt régi lövegeket leszerelték. A VIRIBUS UNITIS és a SZENT ISTVÁN a kémények tetején, a felső sík felett 1,5 m-rel felszerelt kb. 1,0 méter magas kúpos védőtetőt kapott, repülő-bombák elleni védelemül. [3441]

1918.04.12-én pénteken, a Viribus Unitis csatahajóval volt lőgyakorlaton a Rovinjtől délre lévő apró San Giovanni in Pelago szigetnél, ami Pelago közelében van.

1918 májusában Pola-ban is volt kisebb lázadás.
„A lázadás Pólában keletkezett, de egyúttal majdnem ugyanabban az időben Cattaroban is kitört. Úgy látszik, a két kikötő legénysége között erre nézve megegyezés történt. A forrongás a pólai arzenál munkásai között vette kezdetét. Azt követelték, hogy a fegyelmi rendszabályokat töröljék el és engedjék el a büntetéseket. A tengerésztisztek egy héten át tárgyaltak a legénységgel és végül úgy a munkásoknak, mint a matrózoknak összes követeléseit teljesítették. Cattaroban a lázadás sokkal komolyabb természetű volt.”[3442]

1918.06.01-én léghajó támadta sikertelenül Pola-t.[3443]

1918.06.09-én indult végzetes útjára a Szent István csatahajó.

937 napig volt szolgálatban. Ebből 54 napig (5.6%) volt távol Pola-tól, míg pályájának 94.4%-át Pola-ban a 33-as bójánál töltötte. A Fasana csatorna 45 perces hajózásra van Pola-tól. Messzebbre csak a Pago szigethez hajózott két napra.

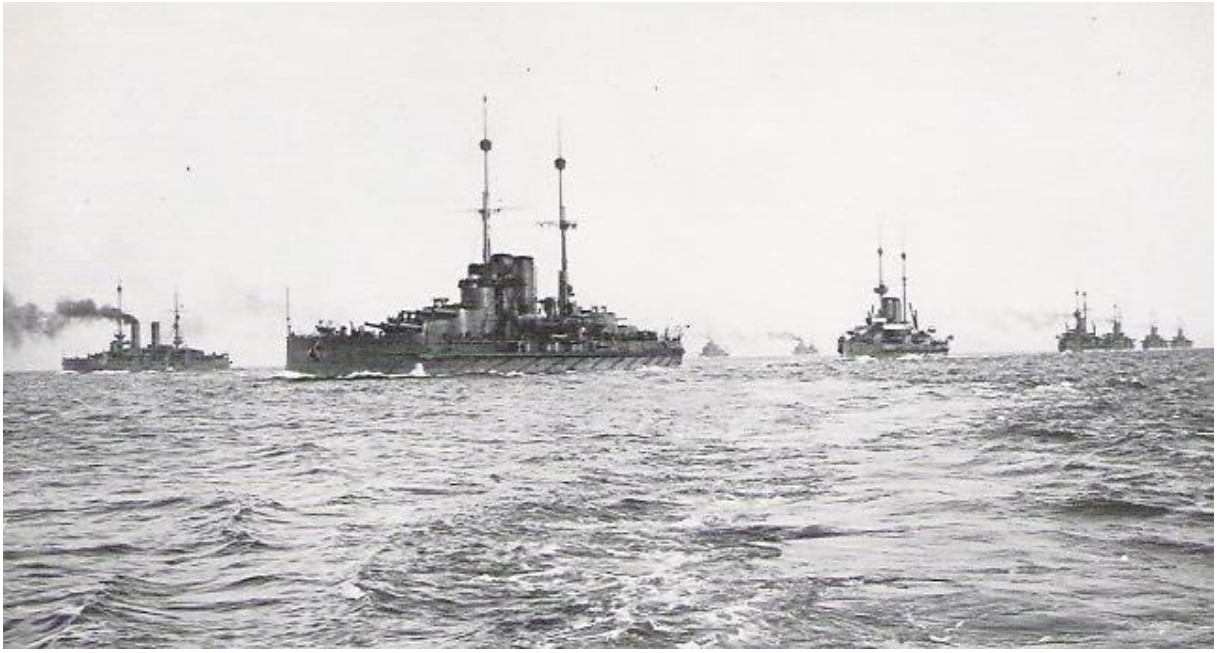
A háború alatt Polát 41 légitámadás során 391 olasz gép bombázta. [3444]
Más forrás szerint az olasz légierő 1915-1917 között, 80 légitámadást hajtott végre a polai haditengerészeti bázis ellen.

A Fažana csatorna az első világháborúban, amely lényegében Pola előre tolt bázisa volt.
Az első világháború kitörése előtti években Veli és Mali Brijun, valamint Barbariga településeknél megerősítették a pozíciókat. Új, kifinomultabb erődök épültek, és új nagy hatótávolságú tüzérséget telepítettek a parti erődökbe.

[3440] Mihály Krámeli: Austro – Hungarian battelships and battelship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
[3441] Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3,
[3442] Előre, 14. évfolyam, 1918-05-15 / 1952. szám
[3443] Ellenőr, 12. évfolyam, 1918-06-05 / 88. szám
[3444] https://encyclopedia.1914-1918-online.net/article/air_warfare_italy
Olasz Lajos PhD: A hátország légvédelemének kiépítése az első világháború időszakában
http://www.belvedere-meridionale.hu/wp-content/uploads/2015/tel/02_Olasz_2015_04.pd
https://www.firstworldwar.com/airwar/bombers_italy.htm

A csatorna védelmi maximálisan megemelték, ami bizonyítja a csatorna fontosságát. Az első világháború elején Pula vizein egy zárat állítottak fel, összesen 1450 víz alatti aknával. A lefektetett aknamezökön kívül északon és délen a Fažana-csatornát láncakadály és tengeralattjáró-akadályok védték.
A Fažana csatorna, amely tökéletes védelmet nyújt mind az ellenség, mind a szél ellen, tengeralattjárók és hidroplánok bázisa is lett.
A háború kezdetén a pulai kikötőből a tengeralattjáró századot Veli Brijun szigetére viszik át. 1917-ben a bevetésre váró tengeralattjárók visszatérnek Pula kikötőjébe, míg a tengeralattjárók iskolája Brijuniban működik a háború végéig. Már 1912-ben Kuk Kriegsmarine megveszi a tengerparti „Valbandon" települést és a Kozada-szigetet, ahol iskolát hoz létre a hidroplán pilóták számára. A Fažana csatornán, Puntižela területén új tengeri hidroplán bázist építenek és nyitnak meg 1915-ben. Puntižela lesz az új hadműveleti haditengerészeti légibázis, de a régi Sv. A Katarina-sziget légi bázis is használatban marad.[3445]

Csoportkép a Szent Istvánon



A Tegetthoff osztály egységei menetben

[3445] https://www.infofazana.hr/en/explore/cultural-heritage/fazana-through-history/austro-hungarian-period/the-fazana-channel-in-world-war-i/

A hajó elsüllyedése, avagy a sikertelen otrantói támadás:
Horthy admirális 1918 júniusában elhatározta az otrantói tengerzár szétzúzását. Ehhez fel kívánta használni a Tegetthoff osztály 4 hajóját, köztük a Szent Istvánt is. Továbbá az Erzherzog Karl osztály három egységét, a Novara osztály három cirkálóját, a Spaun Admiral cirkálót, a Tátra osztály négy rombolóját és négy + huszonnyolc (össz: 32 db) torpedónaszádot. A támadást három tengeralattjárók és négy repülő egészítette ki.

1918.06.08-án a Viribus Unitis, a Prinz Eugen csatahajók és kíséretük elhagyta Pola kikötőjét.

A Szent István kifutásról így emlékezett meg Karl Mohl, első osztályú gépészparancsnok: „A hatalmas turbinákat órákig kell lassan előmelegíteni, hogy megakadályozzuk az esetleges anyagkárosodást. Miután 20 percen át a hajócsavarok is kipróbálásra kerülnek és az összes kazán teljes gőznyomásra állítva, este 10 órakor 'kész'-t jelentek." A távíró „lassan előre"-t jelzett, mire „a hajócsavarok lassan beindulnak és az óriási hajó csendes vibrálás közepette a kikötő kijárata felé veszi az irányt."

A Szent István és Tegetthoff tehát, több, mint 24 órával később, 9-én indult. Eredetileg 7 órakkor indultak volna, de műszaki okok miatt késtek, később pedig a kikötői védgátat nem tudták kinyitni időben, így még tovább késtek. Az előbbit kísérte egy (Velebit) romboló és 5 torpedónaszád (1, 76, 77, 78, 79), míg a Tegetthoff-ot öt torpedónaszád (89) kísérte. A Tenger című újság 1926. évi cikke szerint, a 10 torpedónaszád helyett, csak 6 futott ki a hadműveletre.[3446]

(Kilencedikén olasz felderítőgépek jelentették, két dreadnought eltűnt a polai kikötőből, a másik kettőn pedig, a kémények füstjéből ítélve, éppen a kazánokat fűtik fel, tehát ezek is kifutásra készülődnek. A kifutás időpontját is elég jól meg lehetett saccolni, nyilván a sötétedést követő órákban, este kilenc után. A pontos útvonalat aligha ismerhették, de a csatahajók szokásos menetsebességéből – 12-14 csomó – nagyjából kiszámíthatták, mikor és hol érdemes keresgélni azokat.)[3447]

A Velebit romboló haladt elől, mögötte 1 km-re jött a Szent István. A Velebittől két oldalt hátrább 500 m-re jött egy-egy torpedónaszád. A Szent István mellett kétoldalt 800 m távolból jött egy-egy torpedónaszád. Az első (Velebit) és a második (Szent István) mellett haladó naszádok között kb. 800 méter volt. A Szent István után 600-800 m-re jött a Tegetthoff, amit kicsit elötte kétoldalt 5-600 m távolból kísért egy-egy torpedónaszád. A Tegetthoff torpedónaszádjai kb. 500 m-rel voltak a Szent István naszádjai mögött.

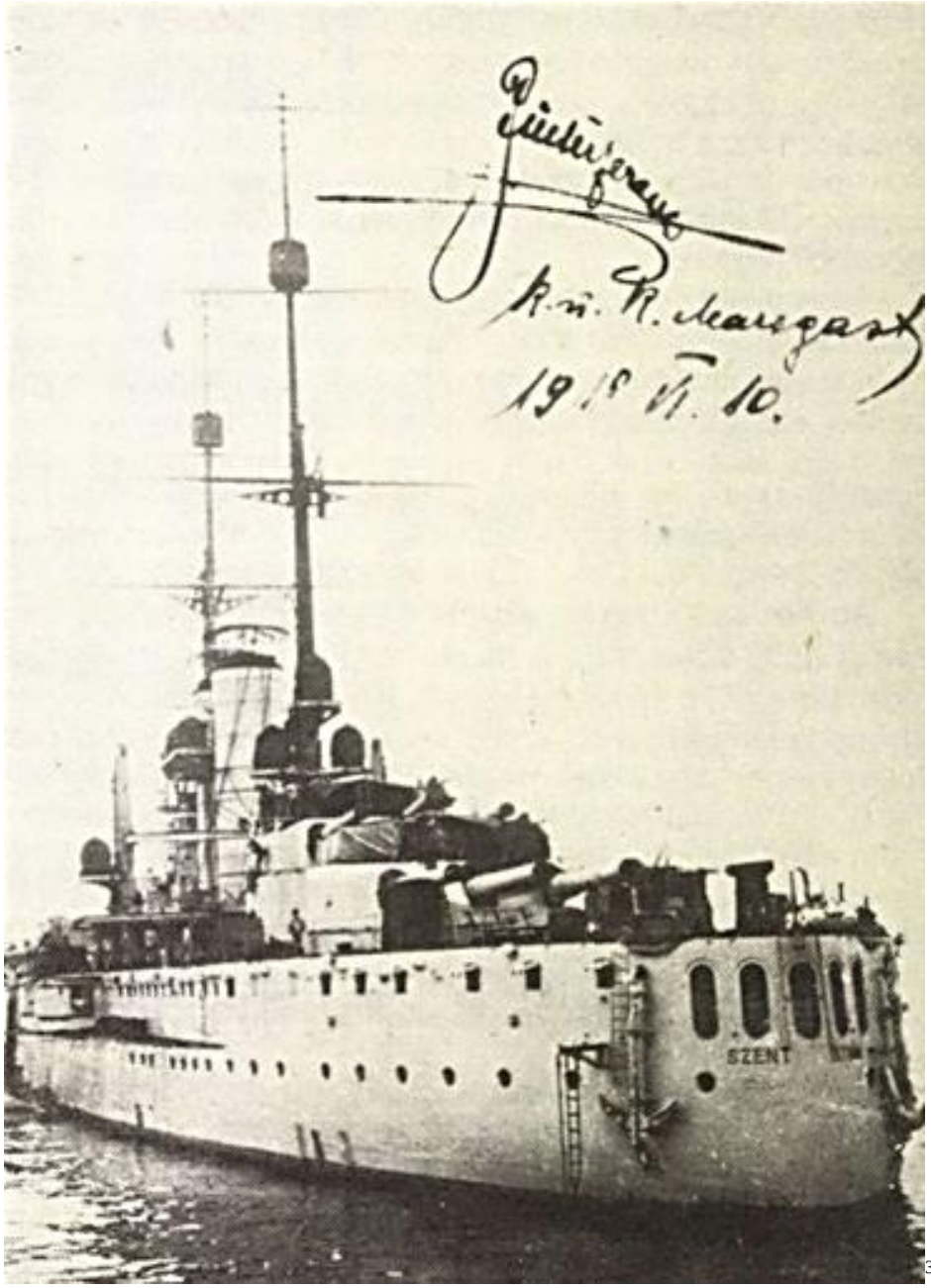
A terv szerint a Novara és a Helgoland a Tátra osztály rombolóival Barrage-t támadja meg. A Spaun Admiral és a Saida, négy torpedónaszádtól kísérve Otranto-t támadta volna meg. Német és Osztrák-Magyar tengeralattjárók Valona ellen indultak. A Brindisi-ben lévő olasz-francia-britt és USA hajók ellen Cattaro-ból induló hidroplánokat kívántak bevetni. A Tegetthoff osztály hajói és kíséretüket szintén Barrage ellen küldték, illetve, hogy lecsapjanak a kifutó antant egységekre.

A támadásba viszont hiba csúszott, mivel a Szent István vezette raj indulásakor a Pola-i hadikikötőt védő tengerzárat nem nyitották ki időben. Ezt sokan olasz szabotázsnak tekintették. Így viszont a hajók késve tudtak csak kifutni. A Szent István és a Tegetthoff, Ragusa magasságában, Islana közelében a késedelem behozása végett, teljes sebességre kapcsolt. Idővel a kötelék 10.40-kor, 15-16 csomóra (30 km/h) gyorsított, majd 17.5 csomóra. A Szent Istvánból nagy füstoszlop emelkedett fel, amit még a sötétben is lehetett észlelni. 12.20-kor a Szent István turbinái túlmelegedtek, így a sebességet 12 csomóra (24 km/h) kellett csökkenteni. 12.50-kor már ismét 14 csomó volt a sebesség.

Ezt a füstöt észlelte 1918.06.10-én 3 óra 15 perckor két járőröző MAS torpedós motorcsónak. – A MAS hajók alapvetően polgári motorcsónakokból lettek átalakítva. Felszereléssel együtt, amely két torpedóból, nehéz géppuskákból és könnyű fegyverzet állt 20-30 tonnát nyomtak. Személyzete 10 főt

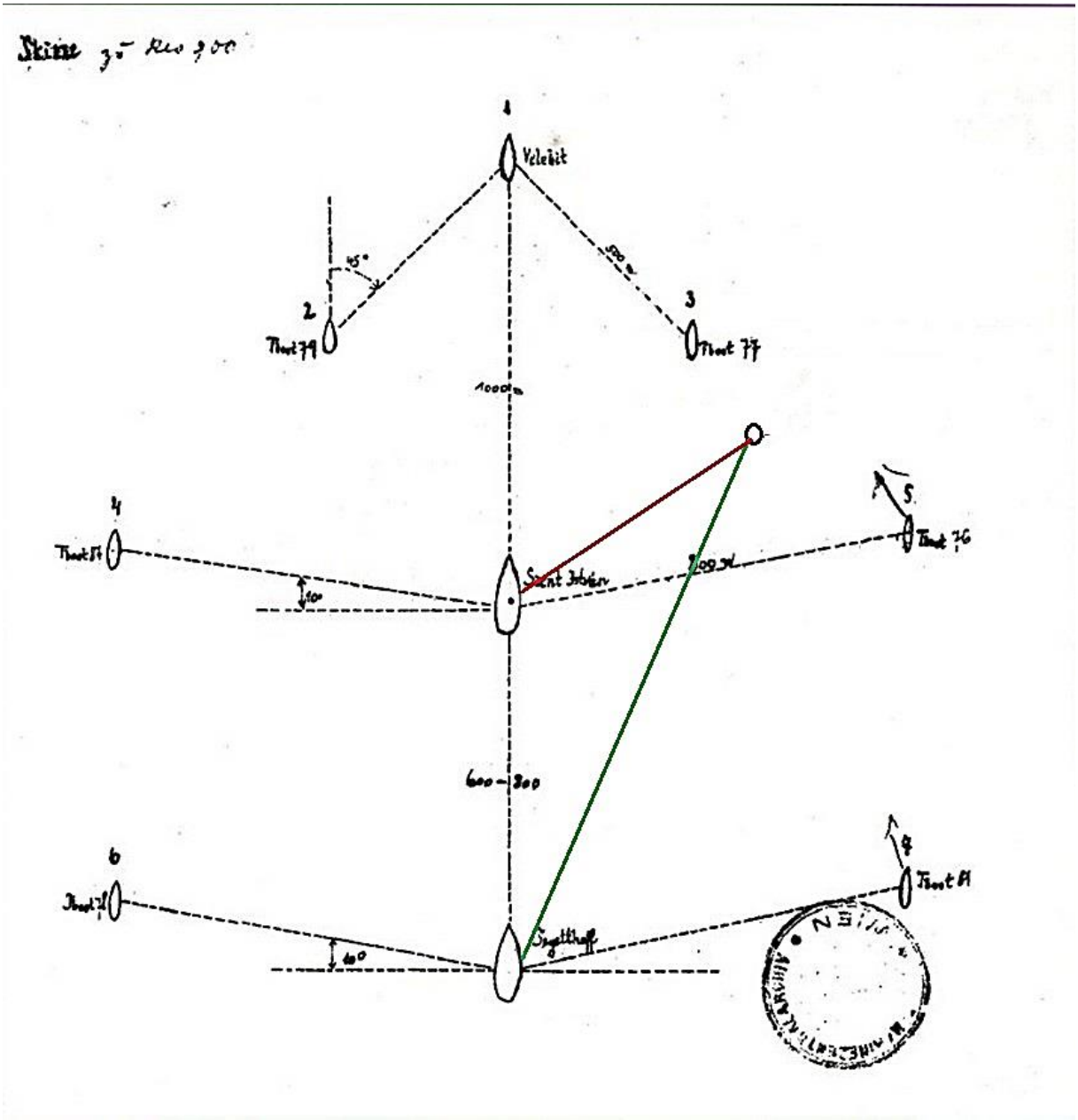
[3446] Gonda Béla szerk.: A Tenger 16. évfolyam 1926, Éves tartalomjegyzék: A „Szent István" csatahajó elsüllyesztése
[3447] https://htenger.blog.hu/2018/06/16/a_legmagyarabb_701

számlált. Elsősorban járőrhajóként alkalmazták őket, azonban gyakran részt vettek a Monarchia haditengerészete elleni támadásokban. – A MAS-15 és a MAS-21 elindult a füstoszlop felé. Az olaszokat Luigi Rizzo korvettkapitány kötelékparancsnok vezette, aki korábban már elsüllyesztette az SMS Wien páncélost (5672 t) a MAS-9-el. A két támadó MAS parancsnoka Armando Gori és Giuseppe Alonzo volt. A sötétben a MAS egységek észrevétlenül átjutottak a torpedónaszádok alkotta védőgyűrűn. A MAS-21 sikertelenül támadta meg a Tegetthoff-ot, míg a MAS-15, 3 óra 25 (30) perckor két torpedóval eltalálta a Szent Istvánt. A MAS hajók a támadást 300 m távolságból hajtották végre. A támadás után a két MAS-t a 76-os torpedónaszád észlelte és támadta meg őket, de azok el tudtak menekülni. A Tegetthoff tengeralattjáró támadásra gyanakodva kezdett el cikázni, és csak közel egy óra elteltével közelítette meg a Szent Istvánt.



[3448]

[3448] Petneházy Zalán ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET



A képen fekete kör jelzi a torpedóvetés feltételezhető pontját, a piros vonal a Szent István, a zöld a Tegetthoff felé vezet[3449]

A két 45 cm-es torpedó egymás közelében csapódott be a gépterem és a kazánházak vonalában, 5 méterrel a vízvonal alatt, és közel 200 m magas vízoszlop tört ekkor fel. A hátsó kazánházat gyorsan elöntötte a víz, és a hajó 10°-al megdőlt. A csatahajó közel háromórás küzdelmet folytatott a testébe betörő-beszivárgó vízzel, mely egyre több kazánt tett használhatatlanná, ami miatt a szivattyúk sem üzemelhettek már megfelelő hatásfokkal. A találat után például 6 kazán azonnal leállt, de egy óra elteltével, még a maradék hat kazán üzemelt. Végül a kazántermek közötti válaszfalak átszakadása után a hajó átfordult és elsüllyedt. Az ellenkező oldali rekeszek elárasztásával a dőlést 7°-ra lehetett csökkenteni. A lékeket viszont nem tudták betömni. A Szent István lassan haladt, kb. 4.5 csomóval a Brgulje öböl felé, de végül leállította gépeit, hogy minden energiát a szivattyúkra lehessen összpontosítani. Ezek óránként 6000 tonna (5 905 hosszú tonna) vizet tudtak kiszivattyúzni. A víz azonban tovább szivárgott az elülső kazánházba, és végül a kikötő oldalán lévő két kazánt leszámítva az összeset elöntötte. Ekkor leálltak a szivattyúk, mert csak annyi áram maradt, hogy működjön a hajó

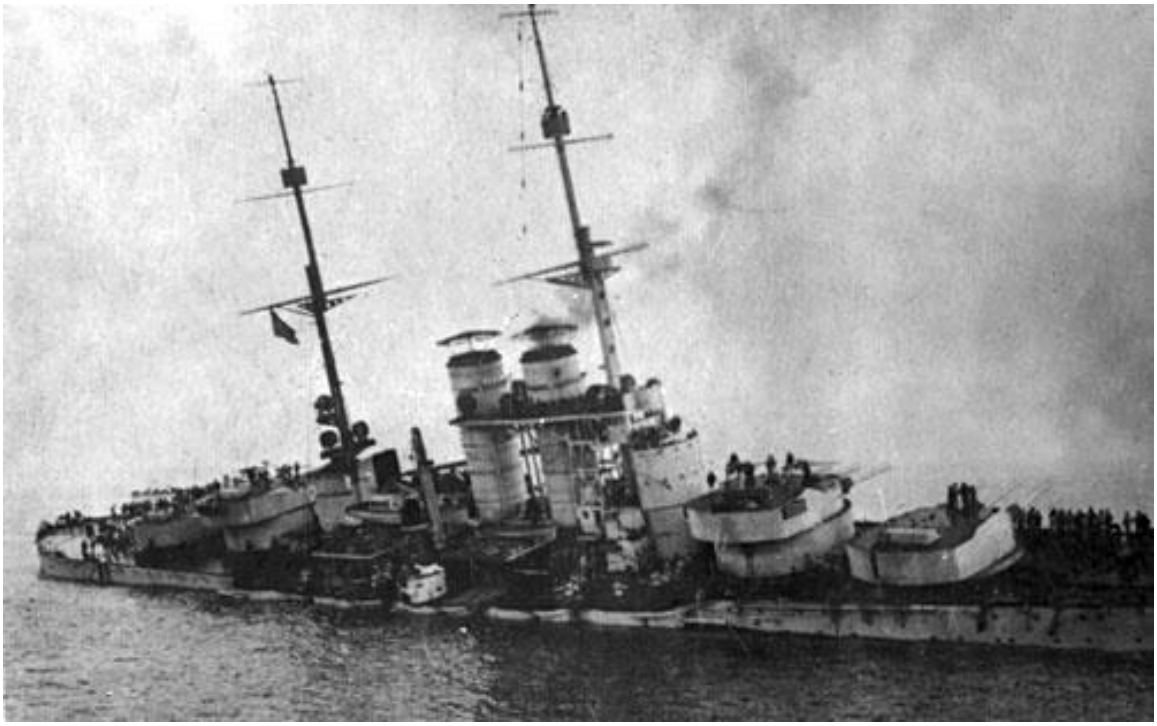
[3449] https://htenger.blog.hu/2018/06/16/a_legmagyarabb_701

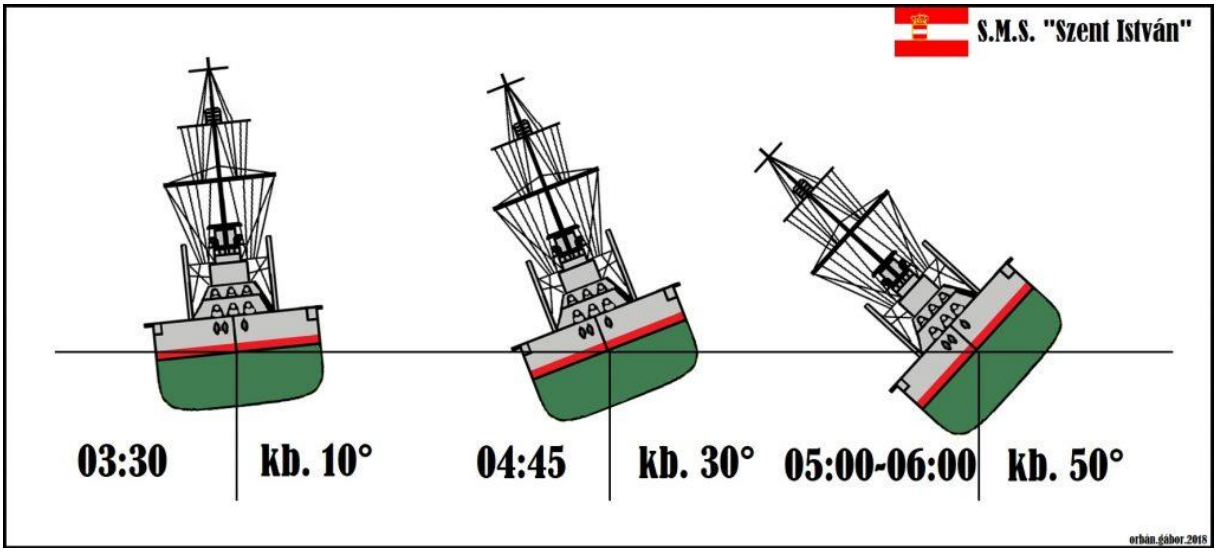
világítása. A fő lövegtornyokat kézi erővel elforgatták –ez körülbelül negyed órát vett igénybe-, hogy a dőlésfokot így csökkentsék, illetve a legénységet is átvezényelték a dőlés elleni oldalra. A Tegetthoff 4 óra 45 perckor megpróbálta vontatókötélre venni a Szent Istvánt, hogy az partra tudjon futni a 10 tmf-re lévő Premuda szigetnél.
A vontatás azonban nem járt sikerrel a közelben megjelenő olasz tengeralattjárók miatt. Félő volt, hogy a Tegetthoff is találatot kap.
Közben a vízzáró rekeszek egymás után szakadtak át. A hajólelkész egy végső áldást adott. A hajó 6 óra 5 perckor felborult és 6 óra 12 perckor elsüllyedt, noha a Tegetthoff korábban megpróbálta vontatókötélre venni, hogy a hajót partra futtassák. Elesett 89 fő - 4 tiszt és 85 matróz-, közülük 41 magyar volt, és megsebesült 29 fő. Heinrich Seitz von Treffen sorhajókapitány a hajóval együtt akart elsüllyedni, de őt akarata ellenére a tengerészek bedobták a tengerbe. Az elesettek közül 20 holttestet tudtak csak kiemelni.

A lékeket lékponyvával nem lehetett lezárni, mert a ponyvák 5x5 m-esek voltak, míg a lékek 8x5 m-esek. A géptermek legénysége meg felért a borulás előtt, elvégre volt rá bőven idejük. Utolsóként az első kazánház személyzete ért fel, akik a még működő gépek számára végig fejlesztették a gőzt, és szó szerint az utolsó pillanatban hagyták csak el a kazánházat. [3450]

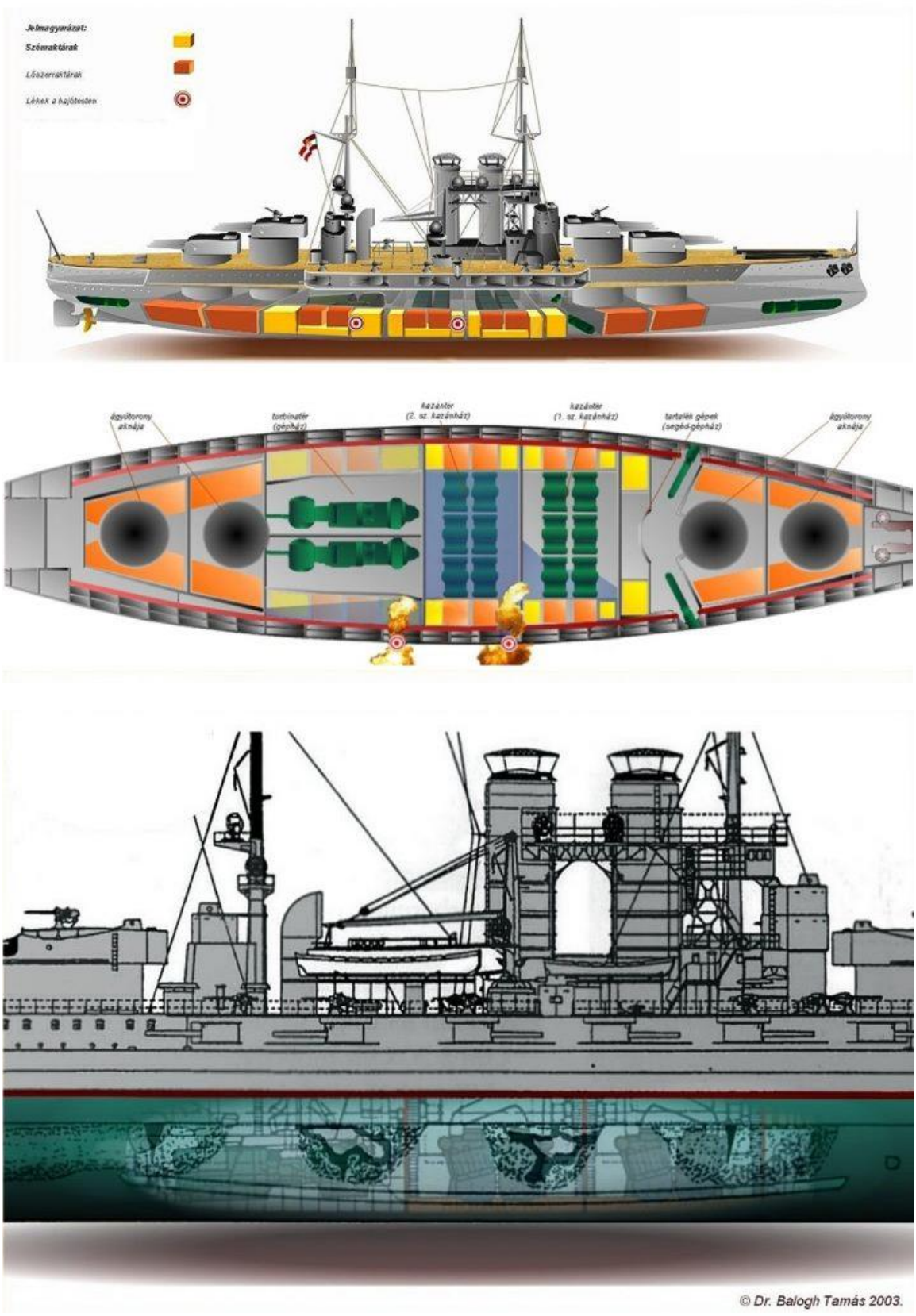
A Szent István haláltusájának utolsó félórájáról filmfelvétel készült. Ezen látszik, hogy a legénység mennyire nyugodt volt. A végérvényesen harc- és mozgásképtelenné vált csatahajón a személyzet nagy többségének már semmilyen teendője nem maradt, és mint a korabeli felvételeken is látható, az utolsó órában csak fel-alá sétálgattak a hajó fedélzetén. Ilyen esetekben a szokásos eljárás mindenhol az volt, hogy a személyzet nagyobb részét leküldik a hajóról, és ott csak azok maradnak, akikre a kárelhárításnak szüksége van. Rejtély, Seitz miért nem ezt tette. A közelben ott keringtek a kísérőhajók, és azonnal fel tudták volna venni azokat az embereket, akikre a csatahajón folyó mentési munkálatoknál már nem volt szükség. Seitz azonban még csak a mentőcsónakokat sem engedte le.
Hogy a hajó elhagyására szóló parancsot Seitz mikor adta ki, és hogy kiadta e egyáltalán, megint nem egyértelmű. A süllyedő hajó tömeges elhagyását a tengerészek akkor kezdték meg, amikor elsült az egyik ágyú. Ezt a hajó elhagyására felszólító jelnek gondolták, holott az egyik ideges tüzér csak véletlenül, vagy egy képzeletbeli periszkópot látva sütötte el a fedélzeti löveget. Saját bevallása szerint Seitz csak közvetlenül a borulás előtt rendelte el a hajó elhagyását. Mások visszaemlékezései szerint viszont a kürtös még ekkor sem a „Hajót elhagyni", hanem a „Vigyázz" jelzést fújta. Ez alapján akár még az is lehet, a jelzéssel Seitz az ágyúlövés hatására a hajót elhagyó tengerészeket akarta visszatartani, tehát még ekkor sem akarta engedélyezni a csatahajó elhagyását. Ironikusnak is tekinthető, hogy a kürtös ezt a jelzést már be sem tudta fejezni, mert a hajó közben felborult.
A sokat emlegetett Maxon Róbertet, a borulás előtt pár perccel még a fedélzeten látták. Nem tisztázott, végül hogyan halt meg, általában azt feltételezik, a még a fedélzet alatt tartózkodó néhány embert akarta felhívni. Miután ugyanis az erősen megdőlt hajó ekkor már több mint két órája tartotta magát változatlan helyzetben, senki nem számított arra, hogy ilyen hirtelen felborulhat. Néhányan ezért lementek a fedélzet alá, talán hogy a holmijaikat kimentsék. Mentési munkákról, meg léktömésről viszont nem volt szó ekkor. Az áldozatok túlnyomó többsége nyilván azok közül került ki, akik a boruláskor a hajó dőlés felőli oldalán álltak, vagy itt a hajó mellett úsztak. Ezekre a hajó ráborult, és maga alá temette őket. Ez nagyrészt a parancsnok, Seitz sorhajókapitány felelőssége, aki nem rendelte el időben a hajó elhagyását.
A Szent Istvánt ért találat után Horthy lefújta a támadást, mert azt hitte, hogy az antant erők ismerik a támadási tervet. Horthy tévedett, mert az antantnak fogalma sem volt arról, hogy mire készül az Osztrák-Magyar hadiflotta. A MAS hajók csak rutinszerű járőrútjukon voltak, és véletlenül észlelték a Szent István vezette köteléket. Az olaszok még 10-én sem tudták, hogy Pola-t elhagyták a nagy hadihajók.

[3450] https://htenger.blog.hu/2018/06/16/a_legmagyarabb_701



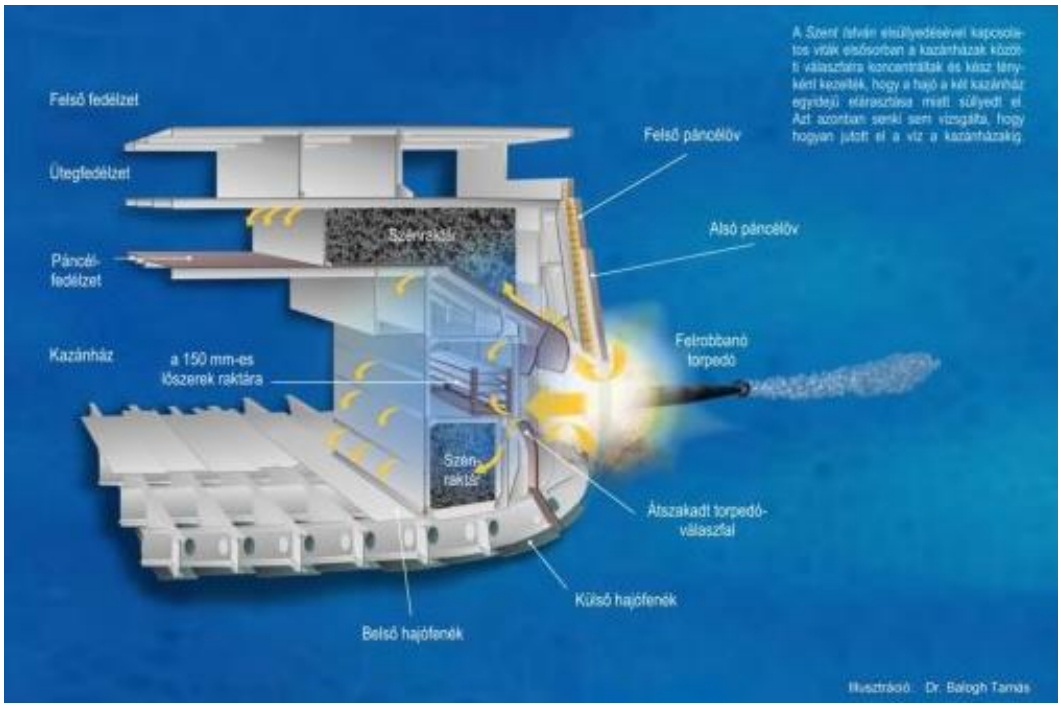


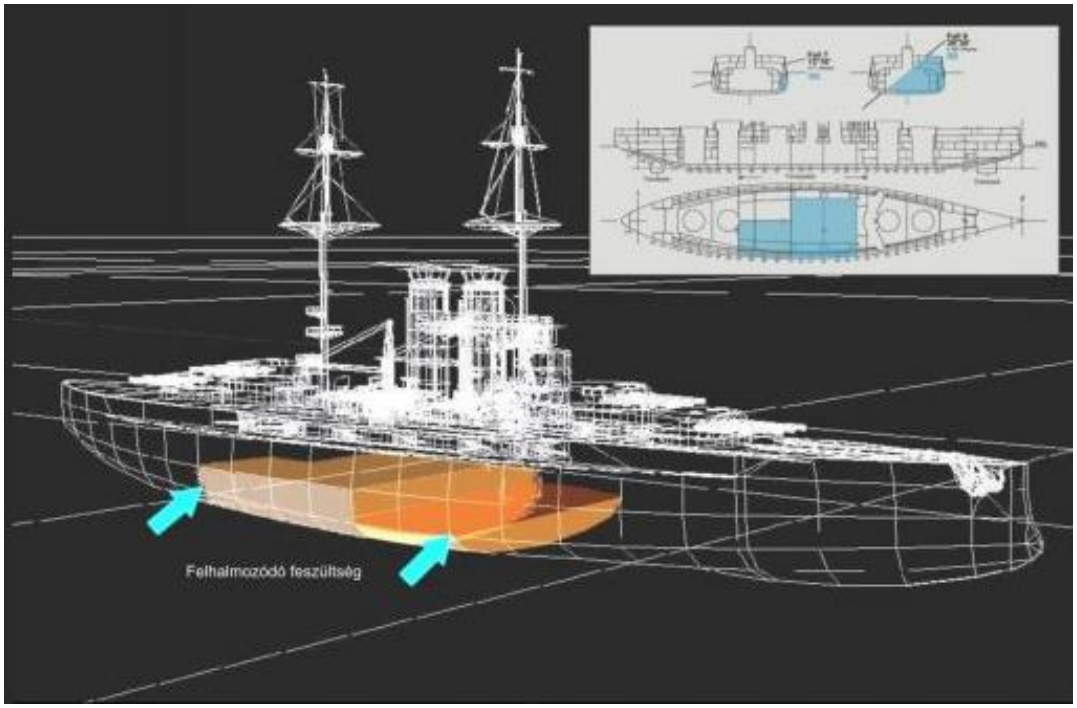
A Szent István dőlésének változása

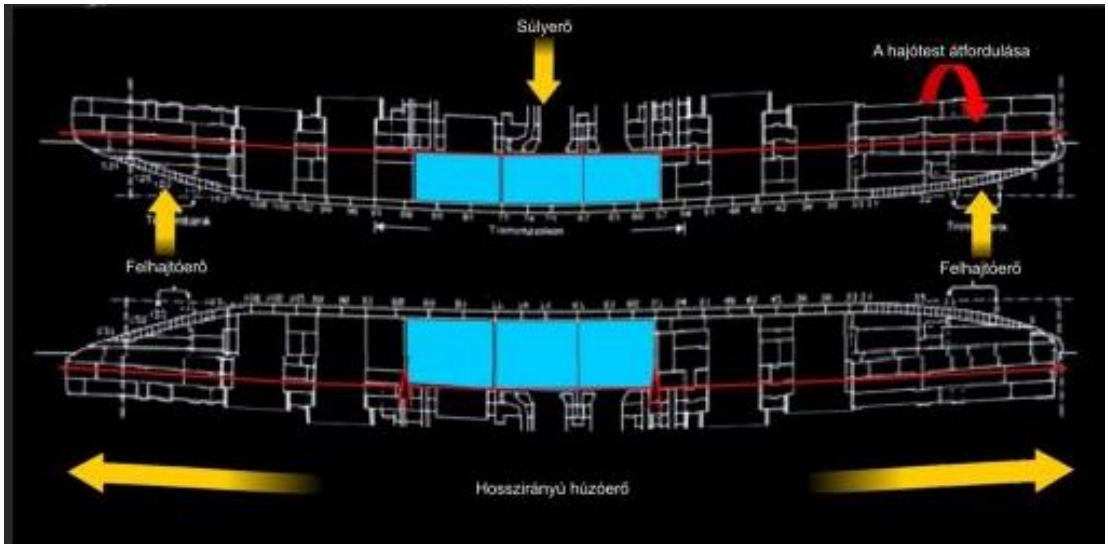


A Szent István csatahajót ért torpedótalálatok helye és hatása (fent és középen), valamint a két lékkel egy vonalban azonosított két ék alakú szakadás pozíciója a mögöttes hajóterek ábrázolásával.

A hajó katasztrófájához a gyenge minőségű válaszfalak is hozzájárultak. A vízmentes válaszfalak gyenge kivitelezéséért a Ganz és Danubius hajógyárat lehet okolni, mivel a hajó építésekor a felügyelő tisztek több konstrukciós hibát is feljegyeztek, azonban ezeket nem vették figyelembe az építők. Ilyen volt a külső burkolat elhelyezése, amelyet az előírás szerint hideg állapotban kellett összeilleszteni, azonban időmegtakarítás miatt ezt melegítve tették meg, ezért az erősen feszült. A hajóburkolat a lékkel szomszédos részein is meglazult, ezért ott is beáramlott a víz. Ennél fogva a léket nem lehetett izolálni.





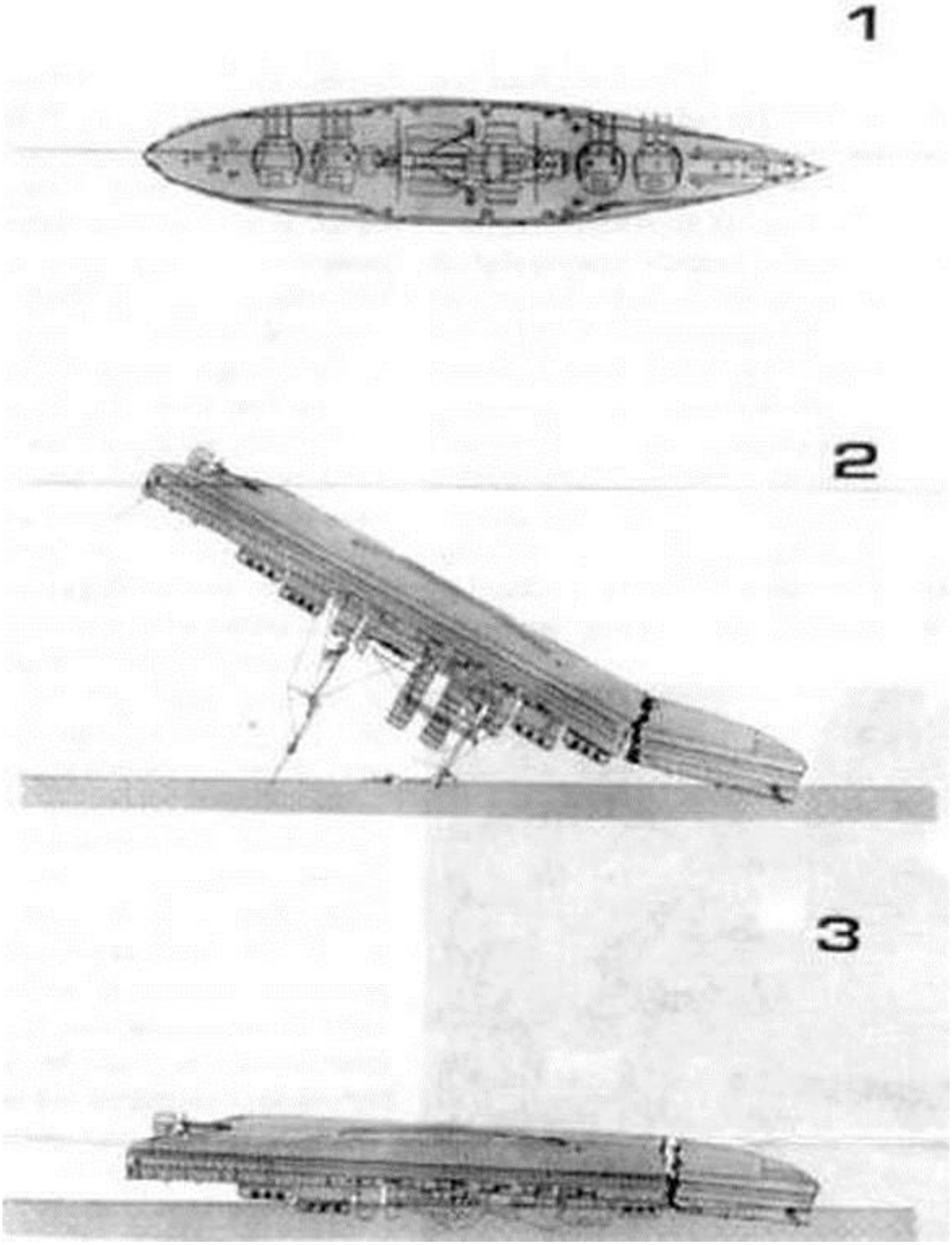


A torpedók robbanása – ami kiiktatta a hajótest kettős oldalába beépített hossztartókat – és a víz útja a hajótestben (fent), a hajótest elárasztása (középen), valamint a hajótest deformációja a felborulás előtt és a meggyengült jobb oldalon látható ék alakú szakadások kialakulása a felborulás után (lent).[3451]

Feltehetőleg nem sikerült volna elvontatni a hajót Premuda-szigetéhez. Ehhez minimum 6 csomós sebességre lett volna szükség. A nagy terheléstől viszont feltehetőleg ekkor is átszakadtak volna a válaszfalak.

[3451] https://ujkor.hu/content/szent-istvan-csatahajo

A Szent Istvánt olyan torpedók süllyesztették el, amelyeket a fiumei magyar torpedógyár készített, olasz megrendelésre 1906-ban. Lényegében a hajó, és a vele végző torpedók, egymás melletti telken készültek, és mindkettő magyar gyártmány volt.


1
2
3

[3452]

A roncskutatás alapján a hajóban keletkezett károk és a torpedóvédelem hiányosságai:
„Rátérve a végzetes, valódi torpedótalálatokra, a következőket állapíthatjuk meg. Az egyik torpedó a hátsó kazánház első részénél, azt az első kazánháztól elválasztó vízmentes válaszfalhoz közel, de nem pontosan annak a vonalában robbant fel. A másik torpedó a jobb oldali turbinagépház elejénél, az azt a hátsó kazánháztól elválasztó vízmentes válaszfal közelében csapódott be. A vízbetörés következtében a hátsó kazánházat húsz perc múlva el kellett hagyni, de az első kazánházba csak szivárgott a víz, itt a találatok után két órával is csak térdig ért. Az mindenesetre bizonyos, hogy a robbanások a külső és a belső héjazat mellett a túl közel, a külhéjtól 2,5 méterre lévő torpedófalat is átszakították, valamint az ettől kb. 1 méterre lévő 9 mm-es válaszfalat, mely a szénraktárak külső fala volt. Ez utóbbit éppen a torpedófal befelé repülő darabjai rongálhatták meg könnyedén. Az is bizonyos, hogy a szénraktárak belső, a külhéjtól 6 méterre elhelyezett, 9 mm-es hosszanti irányú falát a robbanások közvetlenül áttörni már nem tudták, különben a hátsó kazánházat perceken belül elárasztotta volna a víz. A lökéshullám azonban ahhoz elegendő volt, hogy ezt a belső válaszfalat, esetleg az ezen lévő, a kazántérbe nyíló szenelő ajtó mentén annyira megrongálja, hogy 20 perc múlva 1,5-1,8 m magasan álljon a víz. Éppen a robbanás vonalában e válaszfalban volt egy felülnézetből lépcső alakú törés, itt a fal kb. 1,5 méterrel közelebb volt a külhéjhoz, valamint e törés mellett helyezkedett el a két szenelő ajtó közül az egyik. Ez a konstrukció, illetve a hosszanti válaszfal kérdéses minősége (megfelelő szegecselés, merevítő szögvasak száma és méretezése) a hátsó kazánház gyors elárasztásához vezetett. A két kazánház közti vízmentes keresztválaszfal (9 mm) átszakadása, és az első kazántér hirtelen eláradása véglegesen megpecsételte a hajó sorsát, felgyorsítva és visszafordíthatatlanná téve a borulási folyamatot. Azt valószínűleg már sosem tudjuk meg, hogy a torpedótalálat okozta sérülés, a válaszfal hibás konstrukciója és/vagy kivitelezése, esetleg mindkettő együttes hatása okozta a válaszfal átszakadását. A két kazánház együttes elárasztása elégséges volt a hajó elsüllyedéséhez, nem beszélve arról, hogy a másik torpedó találata következtében a jobboldali turbinagépház feltételezhetően hamar megtelt vízzel.

A torpedófal elhelyezkedése, és a gyenge válaszfalak mellett a TEGETTHOFF-osztály torpedóvédelmének volt egy másik Achilles-sarka, amely viszont mindezidáig jóval kevesebb publicitást kapott. A roncshoz lemerült búvárok megállapították, hogy a páncélfedélzet lefelé ereszkedő ferde síkjának alsó széle leszakadt, és befelé hajlott. Ezzel egyidejűleg minden valószínűség szerint a torpedófal vonalában lévő, a páncélfedélzet feletti, hosszanti válaszfal (6,5 mm), mely a fő szénbunkerek külső fala volt, szintén átszakadt, vagy pedig elvált a deformálódó páncélfedélzettől. Ezzel víz nyomult a vízvonal feletti széntárolókba, amely fokozta a kialakult dőlést. Egy túlélői visszaemlékezés alapján, mely szerint a kazánház elhagyásakor, a kazánház feletti fedélköz, melynek a "padlója" a páncélfedélzet volt, már víz alatt állt, feltételezhető, hogy a jobb oldali szénbunkerbe benyomuló víz átszakíthatta a

[3452] https://www.origo.hu/tudomany/20180610-a-centenarium-alkalmabol-tizfos-magyar-kutatoexpedicio-merult-le-a-hires-hadihajoroncsahoz.html

tároló belső, vékony (5 mm) válaszfalát. Mint az a 2008-as magyar expedíció jelentésének mellékletében megállapításra kerül: *"...a Szent István azért süllyedt el, mert a robbanások kritikus szélességben utat nyitottak a víz előtt a hajótest vízvonal feletti, jelentős elárasztási tényezőjű (nagy köbtartalmú) helyiségeibe, a két kazántér közötti válaszfal átszakadása pedig felgyorsította és visszafordíthatatlanná tette ezt a folyamatot."*

Eddig sokan értekeztek a torpedófal hiányosságairól, de nem sok figyelmet fordítottak a páncélfedélzet hiányosságára, amire az 1914-es szekciókísérlet eredménye vet éles fényt. A tervezett 24 500 tonnás csatahajón a 2×18 mm-es páncélfedélzet, melyet a torpedófaltól kifelé vízszintesen vezettek, egészen a külhéjig ér, lezárva felülről a kettős oldalfalat, közvetlen az övpáncél alsó vége alatt. Ez a konstrukció túlélte a kísérleti robbantást, ugyan a kettős oldalfal feletti részen részben leszakadt az alsó lemez, de a felső lemez továbbra is maximum csak szivárgott. A fényképek alapján látható, hogy a fő szénbunkerbe a 7 mm-es, hosszanti válaszfalon nem jutott be víz, mert a bunker oldalait a külső víz nyomása az elsüllyedés után benyomta, tehát ott levegő volt. Felmerül a kérdés, ha a 2×18 mm-es páncélfedélzet ellenállt, miért nem állt ellen a vastagabb 18+30 mm-es a SZENT ISTVÁN-on? Az eredeti rajzokra pillantva rögtön megkapjuk a választ: e csatahajóknál ugyanis a ferde, ereszkedő rész utolsó, kb. 1 méterén elhagyták a felső, 30 mm-es lemezt. A kettős oldalt mintegy fele részben csak egy 18 mm-es lemez zárta le, ráadásul ennek az anyagminősége gyengébb volt, mint a szekciókísérletnél. Hogy ezt a furcsa, érthetetlen konstrukciót mi motiválta, egyelőre rejtély. Talán 200-250 m2 30 mm-es acéllemez megspórolása? Mindenesetre e konstrukciós hiányosság nem kis mértékben járult hozzá a SZENT ISTVÁN elvesztéséhez. A VIRIBUS UNITIS esetében is megállapítható a roncsról készült rajzról, hogy a torpedófal és a mögötte lévő válaszfal átszakadása mellett a páncélfedélzet ferde szakaszának alsó része leszakadt, illetve lefelé hajlott a robbanás következtében." A TEGETTHOFF-osztály torpedóvédelme, annak ellenére, hogy torpedófala a korszakban alkalmazottak közül az egyik legvastagabb volt, a gyakorlatban hatástalannak bizonyult. A hajó oldalától való elégtelen távolság miatt a torpedófal átszakadt, és nem tudta megvédeni a létfontosságú belső részeket. Ehhez járult még hozzá a páncélfedélzet fentebb ismertetett problémája. A konstrukció hiányosságai különösen annak a fényében válnak érthetetlenné, hogy a németek még jóval a végleges tervek kidolgozása előtt átadták a torpedóvédelemre vonatkozó gyakorlati kísérleti eredményeiket az osztrák-magyar haditengerészetnek." (Krámli)

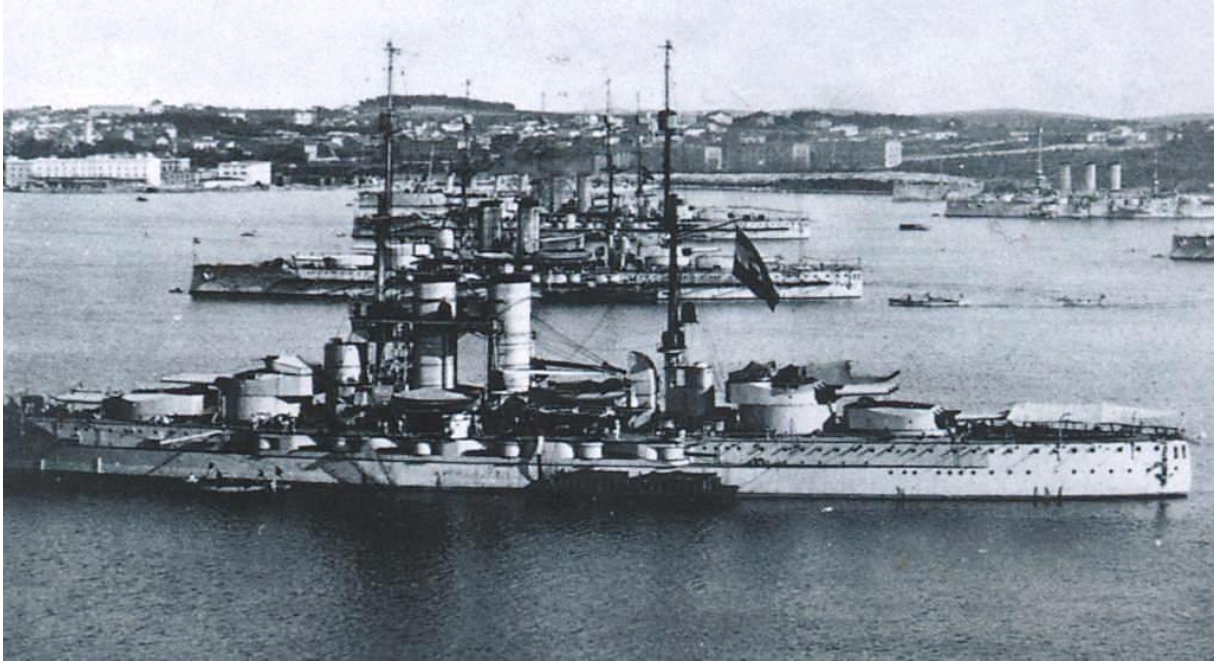
A hajó parancsnokai:
Edmund (Ödön) Grassberger sorhajókapitány 1915.10.28-1917.03.03. (utóbb ellentengernagy)
Franz von Teichgräber sorhajókapitány 1917.03.04-1917.09.29.
Franz Karl Lauffer sorhajókapitány 1917.10.01-1918.03.10. (utóbb ellentengernagy)
Hainrich Saitz von Treffen (Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen) sorhajókapitány 1918.03.11-1918.06.10. (utóbb ellentengernagy)
[3453]

[3453] **Források**:
Bak József – Csonkaréti Károly: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984.
Földi Pál: A Szent István csatahajó története, Anno Kiadó, 2009.
Sárhidai Gyula – Demeterné Szivák Petra: A SZENT ISTVÁN dreadnought pályafutása 1912–1918: HADITECHNIKA LII. évf. 2018/3, http://real.mtak.hu/81252/1/HT_2018_3_Book_cikk_11_u.pdf
Krámeli Mihály: A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók torpedóvédelmének tesztelésére végzett szekciókísérlet és jegyzőkönyve; Hajózástörténeti közlemények (http://www.kriegsmarine.hu/hk/km00902.html
Erwin F. Sieche; S.M.S. Szent István: Hungaria's only and ill-fated dreadnought https://stefsap.wordpress.com/2017/10/07/sms-szent-istvan-hungarias-only-and-ill-fated-dreadnought/;
Krámeli Mihály: ÉRDEKESSÉGEK A TEGETTHOFF-OSZTÁLYRÓL I.; A HASZNÁLHATATLAN LÖVEGTORONY MÍTOSZA: LEGENDA VAGY VALÓSÁG?
https://arsmilitaria.blog.hu/2020/04/05/erdekessegek_a_tegetthoff-osztalyrol_i
https://www.youtube.com/watch?v=4TToBUrgF9M (film)
https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Szent_Istv%C3%A1n
https://kurier.plus/hu/node/557
http://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SZENT_ISTVAN.htm
https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship
https://honvedelem.hu/hatter/multidezo/szazhat-eve-avattak-a-szent-istvan-csatahajot.htmlhttps://ujkor.hu/content/szent-istvan-csatahajo
https://honvedelem.hu/hatter/multidezo/szazhat-eve-avattak-a-szent-istvan-csatahajot.html
https://www.origo.hu/tudomany/20180610-a-centenarium-alkalmabol-tizfos-magyar-kutatoexpedicio-merult-le-a-hires-hadihajo-roncsahoz.html
http://epa.oszk.hu/00000/00018/00012/05kraml1.htm

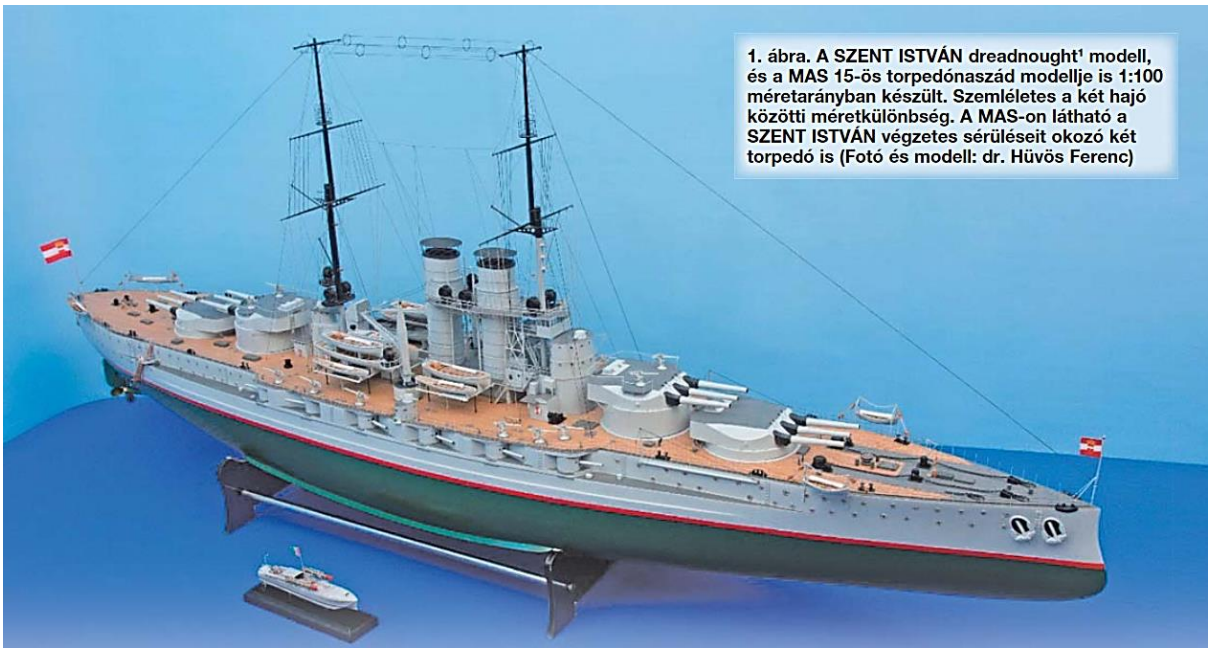
A Szent István az 1917-es átépítés után.

A hajó 1917-es állapotának a modellje

https://korkep.sk/cikkek/mindennapjaink/2018/06/10/visszajatszuk-tortenelmet-az-s-m-s-szent-istvan-kalvariaja/
https://htka.hu/2008/10/02/sms-szent-istvan/
https://htenger.blog.hu/2018/06/16/a_legmagyarabb_701
https://stefsap.wordpress.com/2017/10/07/sms-szent-istvan-hungarias-only-and-ill-fated-dreadnought/



Tegethoff osztályú csatahajók Polában 1915-ben. Az első a Szent István



1. ábra. A SZENT ISTVÁN dreadnought[1] modell, és a MAS 15-ös torpedónaszád modellje is 1:100 méretarányban készült. Szemléletes a két hajó közötti méretkülönbség. A MAS-on látható a SZENT ISTVÁN végzetes sérüléseit okozó két torpedó is (Fotó és modell: dr. Hüvös Ferenc)

Néhány túlélő:
Szabó István, Pintér Ferenc, ifj. Lédeczi Antal, Czakó József szegedi fiuk. A hajón összesen hét szegedi tengerész volt, ezek mind megmenekültek és Kis Ferenc, Pintér Károly és Szilágyi József személyében szintén Szegedre érkeztek 1918. júliusában 21 napnyi szabadságra. Szabó István 30 és feles ágyúnál tüzér volt, a II. számú páncéltoronyhoz beosztva. Pintér Ferenc elmeséli, hogy a kritikus éjszakán szivattyúzással, meg a lék betömésével igyekeztek a hajó elsüllyesztését megakadályozni, fáradságukat azonban sajnos nem koronázta siker. Eleinte megpróbálták a fialat a „Tegetthoff"-fal vontattatni, mire azonban az első kötél a Szent Istvánról átért a Tegetthoffra, a Szent István a jobb oldalra dűlt és menthetetlen volt. Czakó József szintén a 30 és feles ágyúhoz, a II. páncéltoronyba volt beosztva és az utolsó percig kitartott. Különös melegséggel és szeretettel emlékeznek meg a legények Maxon de Rövid Róbert sorhajóhadnagyról, aki a hajón lévő magyarok gyámolítója, szerető és mindenütt közbejáró fölebbvalója volt. Őt is utólérte a magyarok végzete: meghalt a hazájáért. A turbináknál lyuk támadt és ő lement a hajófenékre, a léket betömetni. Föl azonban már nem jöhetett, mert a hajó időközben átfordult

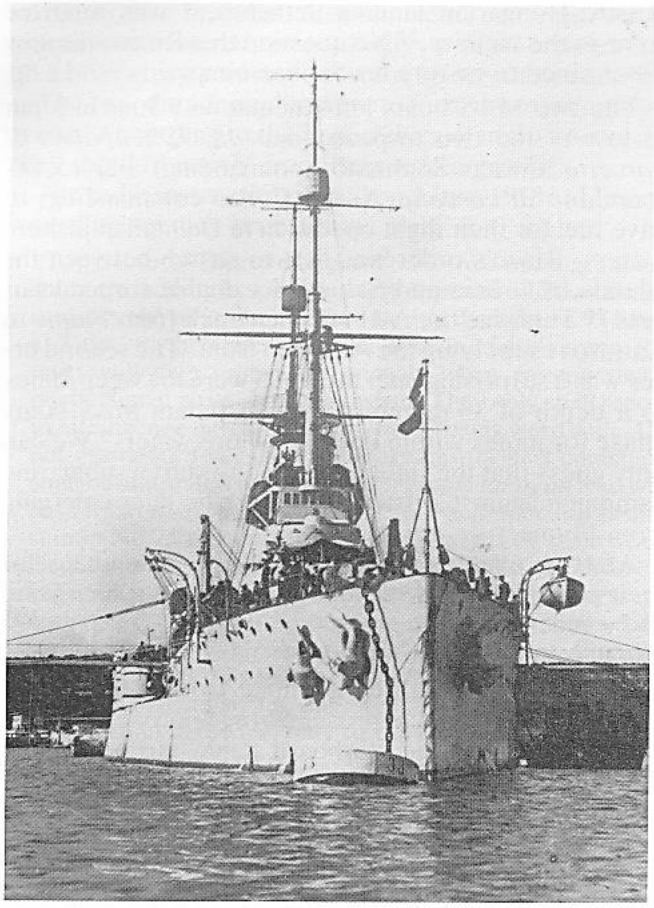
a jobb oldalára és elsüllyedt, magával vivén a hullámsírba mintegy 300 tengerészt is. Voltak, akiknek sikerült még fölmászni a hajó falára, egy tengerész a propellerre kapaszkodott. Félelmetes sivítás, a hajó lefutott a mélybe és az egész borzalmas kép eltűnt a megmenekültek szeme elől. Többnyire úszva menekültek a közeli hajókra, de így is közel 1, 1 és fél órát kellett úszniuk, hogy megmenekedjenek a haláltól. A hajót Lussin és Sebenico között, mintegy 40 mértföldnyire a parttól, június 10-én, hajnali 3 óra 45 perckor érte a torpedólövés és 6 óra 12 perckor sülyedt el. A szerencsétlenül jártak száma jóval csekélyebb volna, ha nem állott volna fönn az az állapot, hogy a legénység egyharmad része nem tudott úszni. Ezek a szerencsétlenek öten-hatan is összekapaszkodtak és együtt süllyedtek a hullámsírba. A megmenekültek csütörtökre értek Pólába és az utcán igen lenge öltözékben vonultak föl. Ki ingben, ki alsóruhában. Itt látták el őket azután rendes ruhával és mindegyikük 21 napi szabadságot kapott. [3454]

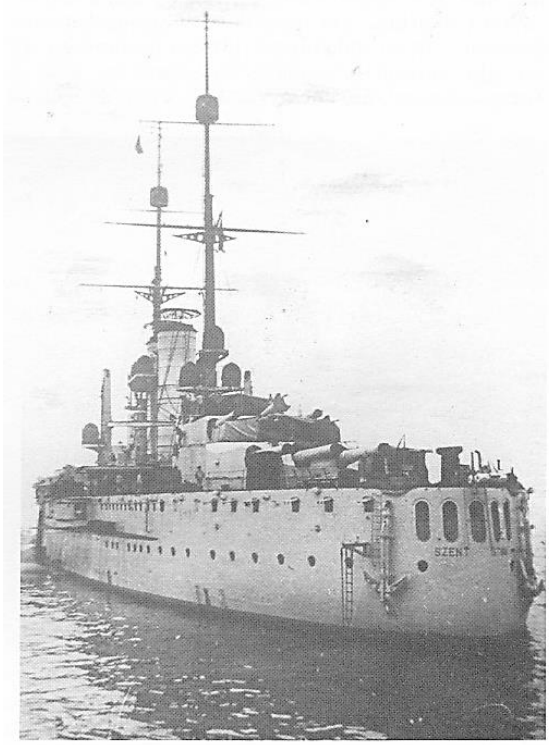
A Szent István dísz zászlója és a Szent István plakett[3455]

[3454] Szeged és Vidéke, 17. évfolyam, 1918-07-04 / 144. szám
[3455] https://stefsap.wordpress.com/2017/10/07/sms-szent-istvan-hungarias-only-and-ill-fated-dreadnought/

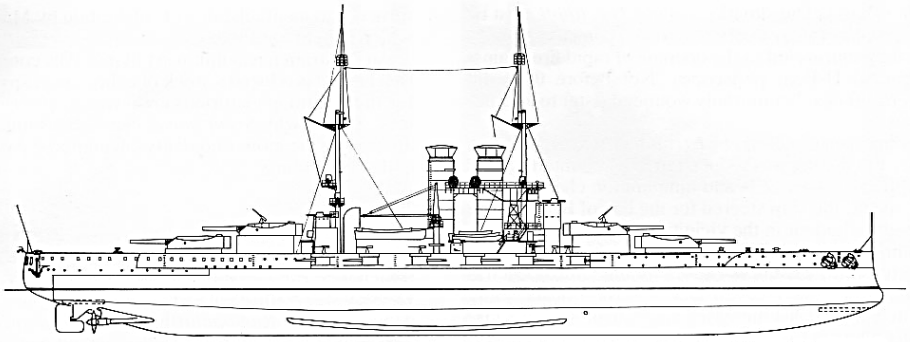
A plakett átadásával egyidőben szentelték be s adták át ünnepélyesen azt a remekbe készült történelmi ereklyezászlót, amelyet Rákosi Jenő, a Budapesti Hírlap főszerkesztője adományozott a hajónak. (A zászló ötletét Benczúr Gyuláné adta; ő egy 1848-as zászló darabját azzal a kéréssel adta át Rákosi Jenőnek, hogy azt dolgoztassa bele a harcmezőre induló katonák egyik zászlójába.) A díszzászló egyik oldalán Magyarország védasszonya, Mária volt látható a Kisdeddel, Patrona Hungáriáé felirattal, a másikon Magyarország címere, Királyért és Hazáért szöveggel. A zászlórúd tiszafából készült, ezüst verettel; ez Thék Endre asztalosmester, udvari tanácsos ajándéka volt. A zászlórúd ezüst lándzsában végződött, közepében egy nagy igazgyönggyel. Ezzel azonban a csatahajó felékesítése még nem ért véget. A Magyar Adria Egyesület Palka József üvegfestőtől megrendelt négy ablakot, s ezeket a tanácskozóteremben, a plakett két oldalán helyezték el. Az üvegfestő Szent István életének mozzanatait ábrázolta. Ezek: Vajk megkeresztelése, Szent István koronázása, a király felajánlja az országot Szűz Máriának, valamint a király jótékonykodása. (Az első és a harmadik jelenet Ben czúr Gyula festménye nyomán készült.) [3456]

[3456] Élet és Tudomány, 48. évfolyam, 1993-08-27 / 35. szám

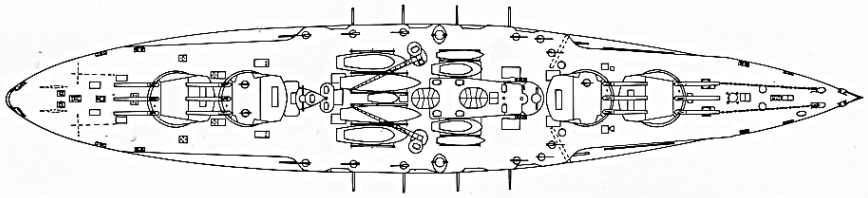




A Szent István Pola-ban



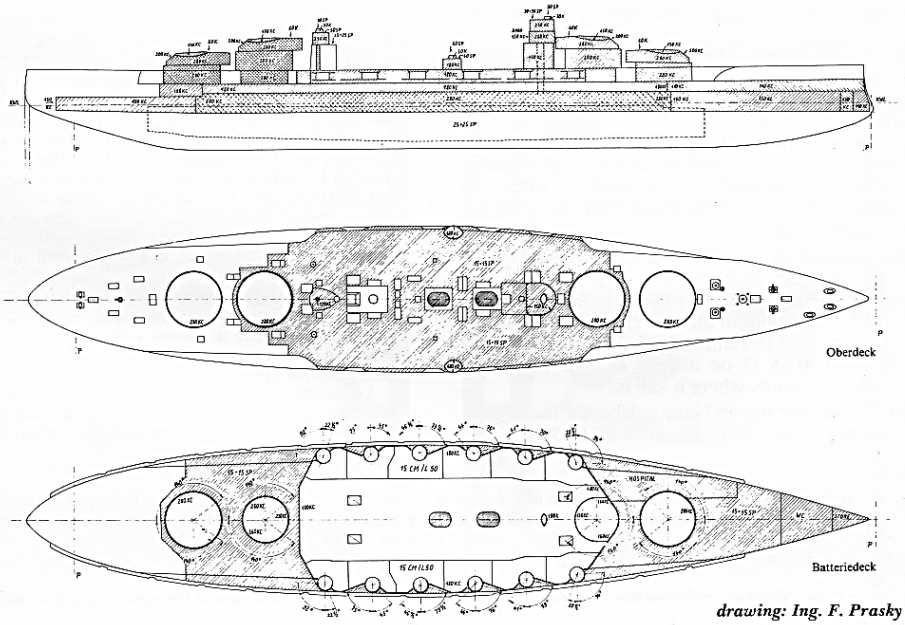
Szent István 1916/18



Scale: 1:1000 ***drawing: author***

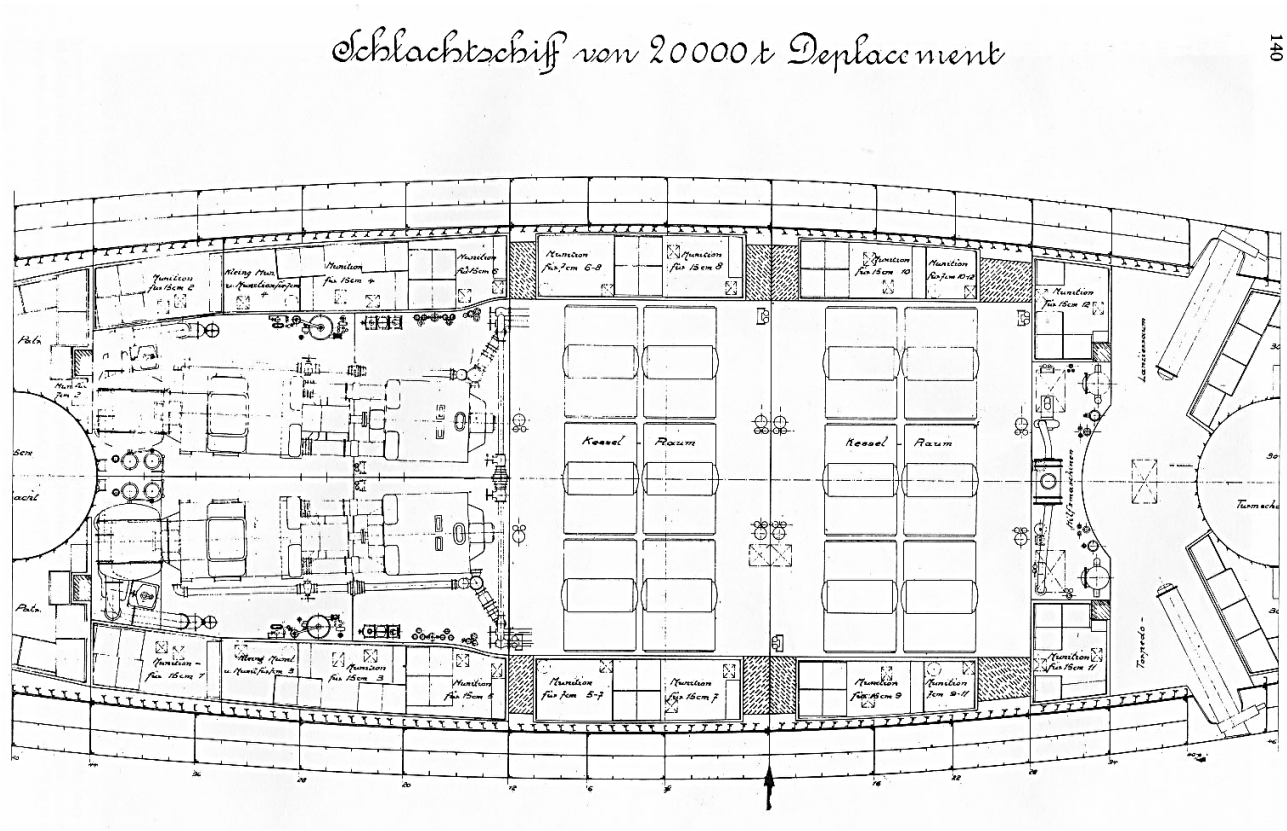
Armor scheme of the* Tegetthoff-*class

Panzerplan der *Tegetthoff*-Klasse

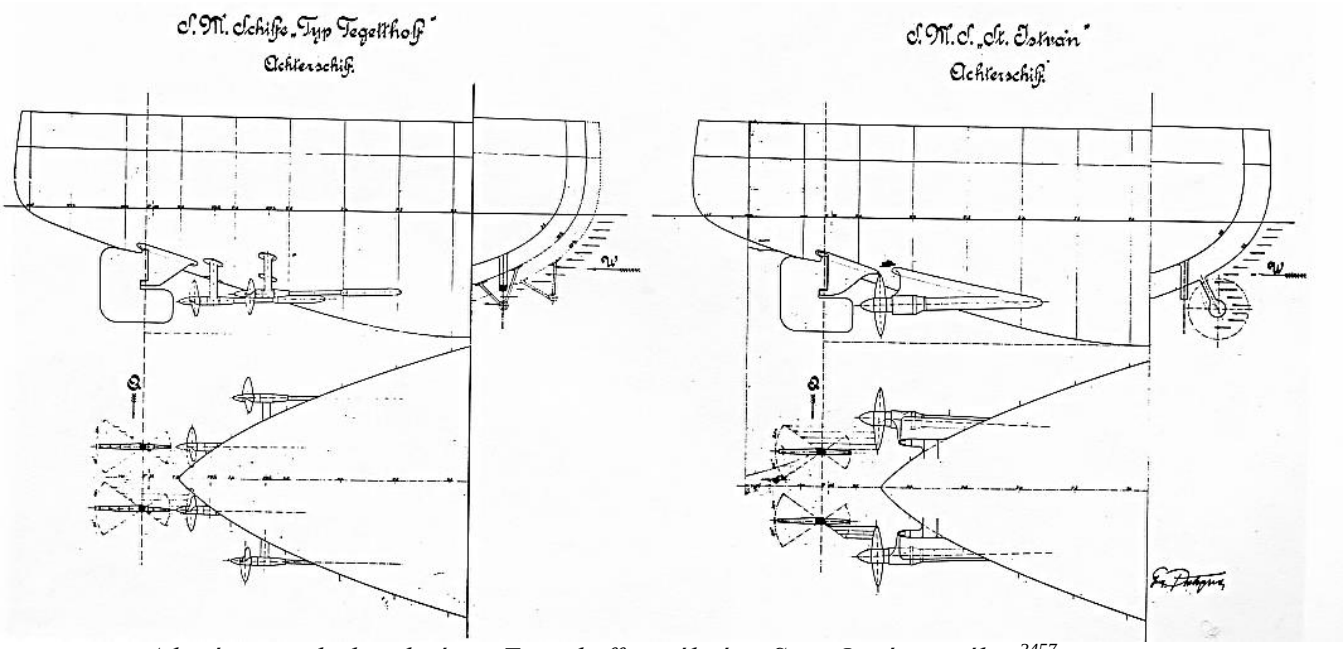


drawing: Ing. F. Prasky

A Tegetthoff osztály páncélvédettsége

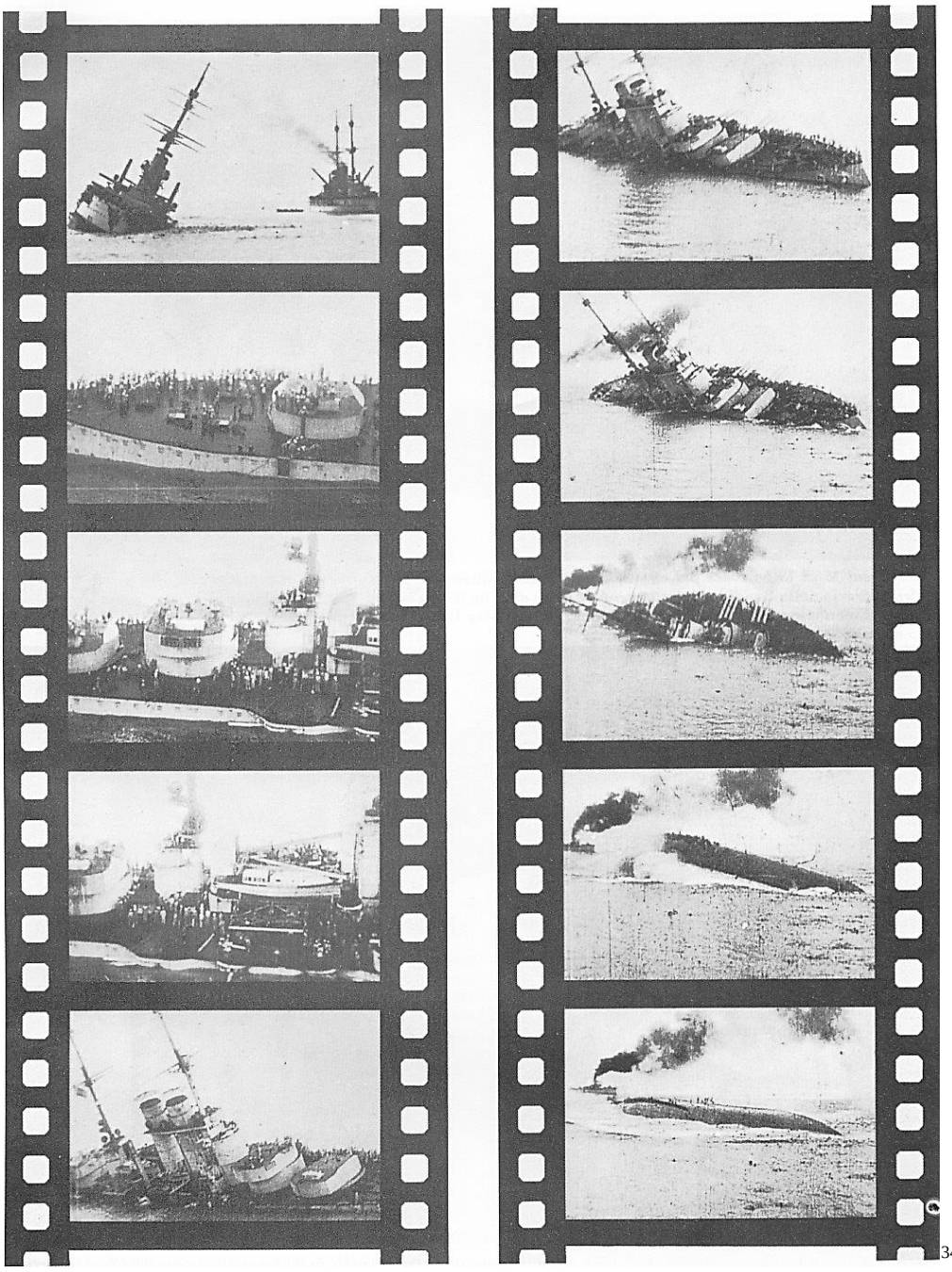


A turbinák és kazánok elrendezése a Szent Istvánon



A hajócsavarok elrendezése a Tegetthoff osztály és a Szent István esetében[3457]

[3457] Erwin F. Sieche; S.M.S. Szent István: Hungaria's only and ill-fated dreadnought
https://stefsap.wordpress.com/2017/10/07/sms-szent-istvan-hungarias-only-and-ill-fated-dreadnought/



[3458]

A torpedóvédelem terén a korszak más csatahajói sem álltak sokkal jobban, leszámítva talán a német hajókat.
A HMS Barham (Queen Elisabeth osztály) csatahajóval három torpedó végzett, de önmaga a kazánházat ért egyetlen találattól is elmerült volna.
HMS Royal Oak (Revenge osztály) csatahajó, két torpedótalálattól elmerült.
HMS Iron Duke (Iron Duke osztály) csatahajót eltalálta egy felnem robban torpedó, majd a közelében robbanó bombától elsüllyedt. Tehát lényegében itt is elég lett volna két torpedótalálat.
Az USS Utah csatahajóval két torpedó végzett, noha ekkor már felépítményeit jórészt leszerelték.
A korszakban épült csatahajók közül még több merül el, de azokat több torpedó, illetve bomba is eltalálta, így nem egyértelmű a tengerálló képességük.
A HMS Audacious csatahajó 1914-ben egyetlen aknától süllyedt el.

[3458] Erwin F. Sieche; S.M.S. Szent István: Hungaria's only and ill-fated dreadnought
https://stefsap.wordpress.com/2017/10/07/sms-szent-istvan-hungarias-only-and-ill-fated-dreadnought/

CIRKÁLÓK

Leopard cirkáló 1885

SMS Leopard torpedócirkáló

(Testvérhajói: SMS Panther és az SMS Tiger)
Hírek szerint azonosak a tervei az SMS Panther-rel. Ennek ellenére gyakran szerepelnek eltérő méretadatok. Azon forrásokat, amelyekben az SMS Panther-rel együtt szerepel, nem mindig ismétlem itt meg.

Vízkiszorítása: 1557 hosszú tonna üresen (1582 tonna)
1408 tonna a hajó elkészülve, fegyverzet nélkül.
1720 (1730) tonna teljesen felszerelve (Valójában 1919 tonna)

Hossza: 72,10 m (72,85 m – 73.19 m – 73,42 m) a teljes hossza
71,38 m a vízvonalon
68.27 m az egyenesek között
Szélessége: 10,36 - 10,39 m (34 láb 11 hüvelyk)
Merülése: 4,73 m üresen (14 láb 5 hüvelyk) (Máshol 4,28 m, ami 14 láb 1 hüvelyk.)
1 cm merülés = 5,13 tonna

Meghajtása: 2 db álló, 2 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép. Ezeket a két széntároló rekesz közé helyezték el a jobb védettség miatt.
4 db hengeres kazán, üzemi nyomás 9 atm. Ezeket két vízzáró rekeszbe helyezték el.
(Máshol tévesen 6 db tűzcsöves kazánt írnak.[3459]) Két kéménye volt.
2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 3,81 m átmérővel
2 db árboc latin vitorlával. Vitorlafelület 263 négyzetméter.

Teljesítménye: 6380 LE (4760 kW)

Sebessége: 18,74 (18,59) csomó (32,3 km/h) 142-es fordulatszámmesterséges huzattal
17,47 csomó 127-es fordulatszámmal természetes huzattal
(Máshol max sebessége 19,4 csomó.)

Hatótávolsága: 2800 tmf (5186 km) / 10 csomóval (19 km/h)

Üzemanyaga: 308 tonna szén, amit két raktárban helyeztek el

Személyzete: 1896-ban 17 tiszt (köztük 6 tengerészkadét) és 165 tengerész
1907-ben 10 tiszt és 188 tengerész

Páncélzata: Fedélzet 9,5 mm - 12 mm (0,47 hüvelyk)
Gépháznál 50 mm felül, gépház oldalfalai 19 mm
Parancsnoki híd 62,5 mm, Acél hajótest

[3459] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Leopard_(1885)

Fegyverzete 1886/87-ben: (Fegyverzet részletezve az SMS Panther-nél.)
2 db 12 cm-es L/35/C80-as Krupp löveg, lövegkarzaton elhelyezve, kerek ékzárral ellátva forgatható talapzaton. (lőszer kiszabat lövegenként: 6 db robbanólövedék, 30 db gyújtólövedék, 12 db srapnelgránát, 12 db gyakorlólövedék)
4 db 4,7 cm-es L33-as gyorstüzelő Hotschkiss-féle löveg (lőszer kiszabat: 602 db robbanólövedék, 682 gyújtólövedék, 360 db gyakorlólövedék)
6 db 4,7 cm-es Hotschkiss-féle szórólöveg (revolverágyú) (lőszer kiszabat: 1832 db lövedék)
2 db 2,5 cm-es géppuska (mitrailleus)
4 db 35 cm-es (14 hüvelyk) vízvonal feletti TCS, (hajóorrban, taton és kétoldalt) Torpedókészlet 24 db.
Erős kosorr

Fegyverzete 1891-ben:
2 db 12 cm-es löveg
10 db 4,7 cm-es L/44-es Skoda gyorstüzelő löveg (A régebbi 1886-ban felszerelt 4,7 cm-es lövegei helyére.)
4 db 35 cm-es TCS

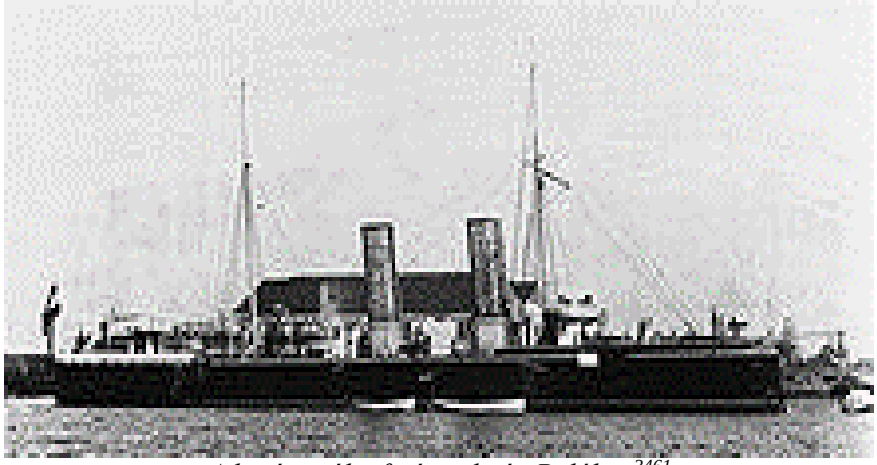
Fegyverzete 1910-ben:
4 db 7 cm-es (66 mm) L45-ös gyorstüzelő löveg
10 db 4,7 cm-es L/44-es Skoda gyorstüzelő löveg
3 db 35 cm-es TCS, (az orrból eltávolították a vetőcsövet)
Aknatelepítő berendezés[3460] a leszerelt tattorpedócső helyére.

Csónakok:
1 db 2. osztályú gőzbárka, 1 db hosszú 3. osztályú csónak, 1 db 3. osztályú cutter, 1 db 3. osztályú Gigg, 2 db Jolly boat. Csónak zászló jele „Y”.

Horgonyok:
4 db Admiralty típusú horgony: 1 db 1 993 kg, 1 db 1 918 kg, 1 db 495 kg, 1 db 311 kg
1907-től Tyszak típusú horgonyokat kapott a régiek helyett. Ezeket a Skoda cég gyártotta.

Építette: W G Armstrong, Mitchell and Co. (Newcastle)
Épült: Elswickben, Newcastle upon Tyne
Gyári száma: 481
Ára: 1 897 730 korona
Építés kezdete: 1885. január (1884.12.04 feltehetőleg a gerinc lefektetése)
Nevének jóváhagyása: 1885.09.08. I. Ferenc József császár és király által
Vízrebocsátás: 1885.09.10.
Első próbaút: 1886.03.08.
Hadrendbe állt: 1886.03.31.
Sorsa: 1918 után Nagy-Britaniának ítélték, de Olaszországnak adták 1920-ban lebontásra.

[3460] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leopard
https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Leopard_%281885%29



A hajó a pályafutása elején Polában[3461]

A KuK-t felügyelő Siegfried Popper tengerészmérnök, aki később az osztrák flotta általános hajóépítő mérnöke lett, az ellenőrzések során felfedezte, hogy a hajó, akárcsak testvérhajója a Panther, nagyon orrnehéz lesz, és elöl akár 1,5 méterrel (4 láb 11 hüvelyk) lejjebb ül a vízben, mint a tatnál. A hajógyárral és annak főtervezőjével, William White-tal való hosszas nézeteltérések után be kellett ismerniük a hibát, majd módosításokat (súlyeltolásokat) hajtottak végre, hogy legalább részben kompenzálják a hibát. Ez lehetővé tette a hajóorr súlyának csökkentését és a merülést sikerült 2 láb 5 hüvelykkel javítani.[3462] A hajó felépítménye minimális és leginkább a parancsnoki toronyból állt. A hajó első harmadán előtetős rész volt.

1885.
„Az első torpedóhajó, New Castle-ben tegnap eresztette vízre az Armstrong cég a „Leopard“ nevű cirkáló torpedó-hajót, mely ott monarchiánk részére készül. A hajó most kerül végleges felszerelés alá s kitűnő, 3800 lóerejű géppel ellátva nemsokára a polai kikötőbe fog bevonulni, ahol a torpedó-naszád flotilla anyahajója lesz. A hajó teste egészen acélból készült.”[3463]

„A tengerészet ez évi túlkövetelése 1.400,000 forintra rúgnak. A minisztertanács a többek közt a tengerészeti parancsnokságnak a következő tételeket engedte meg a delegácók elé terjeszteni, a. m.: A „Panther és „Leopard“ nevű Angliában épülő torpedóhajók költségeinek fedezésére szolgáló póthitelt, mely hajók közül a „Panther“ már az ez évi november hóban a pólai kikötőben lesz. Ezenkívül bevették még egy 19 tengeri mértföld gyorsaságú cirkáló torpedóhajó költségeit is, mely Triesztben az ottani Stabilimento Tecninóban fog készülni, továbbá a jövő nyári hajóhadgyakorlatok költségeit s végül a torpedóflotta kiegészítésének költségeit, amennyiben 10 naszád építése van tervben a már meglevő 70-hez.”[3464]

Egy másodosztályú czirkálóhajó (»Leopard« torpedóhajó), az 1 millió frtnyi össz-szükségletből második és utolsó részlet 488.000 frt.[3465]

„Armstrong angol cégnél megrendelt „Panther“ és „Leopard“ cirkáló hajókkal, amelyek torpedóhajókat fognak használtatni, a múlt héten több próbahajózást tettek a legkedvezőbb eredménynyel. A hajók óránkint 18,3 teng. mértföldet tettek, a gyorsaság a mérnökök állítása szerint 19 teng. midig fokozható. E két hajó mintájára a pólai arzenálban egy harmadik gyorsjárású torpedóhajót készítenek, amelynek minden alkatrésze belföldi gyártmány lesz.”[3466] A hajók 1530 tonnások s gépeik 3500 lóerejűek.[3467]

[3461] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Leopard_(1885)
[3462] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Leopard
[3463] Pesti Hírlap, 7. évfolyam, 1885-09-15 / 253. szám
[3464] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-10-10 / 278. szám
[3465] Budapesti Közlöny, 19. évfolyam, 1885-11-26 / 271. szám
[3466] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-12-18 / 347. szám
[3467] Fővárosi Lapok 1885-12-19 / 313. szám

1886.
1886.03.08-án hivatalos tesztek során az SMS Leopard 17,47 csomót ért el természetes szellőztetés mellett, 4134 lóerővel, és 18,74 csomót ért el mesterséges szellőztetés mellett, 6292 lóerős teljesítménnyel.
1886.03.31-én a Császári és Királyi Haditengerészet átvette a hajót.
A 24 órás próbák után, a hajóra 1886.04.01-én szállt fel az első osztrák-magyar legénység.
1886.04.02-án a Tyne folyón **Newcastle**-ből North Shieldsbe vontatták.
1886.04.09-én hagyta el **North Shields**-t. [3468]
1886.04.11-14-én **Le Havre**-ban (Franciaország) volt. [3469]
1886.04.18-24-én befutott **Lisabon**ba. [3470]
1886.04.30-1886.05.01-én **Korfun** kötött ki.[3471]
1886.05.02-án futott be **Polába.**[3472]

1886.05.04-én első osztályú tartalékba került és megkezdték lövegeinek és torpedócsőveinek a felszerelését Polában.
1886-ban a Nyári Hajóraj II. Divíziójába osztották be.
1886.10.04-én torpedóvető gyakorlaton volt.
1886.11.04-i hír szerint, az SMS Leopard javítására sürgősen kell 7380 frt.[3473]
1886.11.12-től az I. kategóriájú tartalékba került át.

1887.
1887.05.05 – 1887.06.05 között a Nyári gyakorló Torpedóflottila tagja volt.
Az SMS Leopard az összes torpedócsöveit csak ebben az évben kapta meg.
A III. torpedóflottila zászlóshajója.

„A király ma adott engedélyt egy nagy gyakorlati hajóhadosztály felállítására, mely 9 én megkezdi gyakorlatait. A hadosztályt a következő hajókból állítják össze: Tegetthoff, Custozza és Erzherzog Albrecht kazamatahajók, Panther, Leopard és Lussin cirkálóhajók, 18 torpedónaszád,”[3474]

1887.06.15-i hír: Hadgyakorlat volt 1887.05.24-ről 25-re virradólag. Nyári hajóhadunk szokásos gyakorlatának első része befejeződött. A gyakorlat valós képet ad a jövő tengeri háborújáról. A feladat végrehajtásához két teljesen független flottaosztagot, a páncélos „Albrecht”, „Custozza” és „Tegetthoff” hajókkal, valamint a torpedóflottillát „Panther”, „Leopard”, „Condor”, „Bussard”, „Falke”, „Adler” és tizenkét torpedócsónakkal állították szembe egymással. Mindkét hadosztálynak egymás elé kellett lőnie és harcolnia kellett egymással, és ezt rendszeresen és a háborúban rendelkezésre álló összes eszközzel kellett megtenniük. Ezt a feladatot nem volt könnyű megoldani, és a kölcsönös óvatosság miatt majdnem megbukott a gyakorlat. De végül bekövetkezett az elkerülhetetlen csata. Ez volt a rogoznitsai csata, amelyre 24-ről 25-re virradó éjszaka került sor. A torpedóflottilla által lett kiprovokálva. Ekkor 24-ről 25-re virradó éjszaka horgonyzott három páncélos és a „Pola” szállító hajó Rogoznitsa kikötőjében; a nagyobb biztonság kedvéért. A kikötőhelyet aknazár, fából és kötélből készült barikád zárta le. A vizet fényszóról pásztázták. Aztán a torpedóflottilla közeledett északról Sebenico felől. A meglepetés pillanatok alatt megtörtént. Miközben a hatalmas "Leopard", egy első osztályú torpedóhajó, közvetlenül a kikötő bejáratánál a barikád előtt megállt, tüzet nyitott a páncélosokra, zavarkeltés végett. A torpedónaszádok a zavart kihasználva a torpedónaszádok támadtak, de azokat a páncélosok gyorstüzelő lövegei távol tartottak. Az Adler romboló végül felrobbantotta a kikötőt védő barikádot és a résen három – négy torpedócsónak behatolt a kikötőbe és megtámadta a páncélosokat. Nagy elismerés illeti azt a hidegvérűségét és ügyességet, amellyel annyi, torpedócsónak nagyon kis helyen összezsúfolva, teljes erejéből harcolva nem akadályozta és nem rontotta egymás hatásfokát. A haditengerészeti parancsnok,

[3468] Das Vaterland, April 1886-04-10
[3469] Das Vaterland, April 1886-04-13
[3470] Das Vaterland, April 1886-04-19
Das Vaterland, April 1886-04-27
[3471] Die Presse, Mai 1886-05-01
[3472] Die Presse, Mai 1886-05-03
[3473] Pester Lloyd, November Jahrgang 33, 1886-11-04 / nr. 305
[3474] Budapesti Hirlap, 7. évfolyam, 1887-05-08 / 126. szám

Freiherr v. Sternec admirális annyira meg volt elégedve a torpedócsónak parancsnokainak bravúrjával és kiváló manőverezőképességével, hogy összehívta őket a „Greif" zászlóshajóján, és megdícsérte őket. A második támadásra május 31-én került sor a nyílt tengeren. A páncélos kötelék feladata volt, hogy mindenáron észak felé törjön ki. Biztonságosan kellett haladniuk. A páncélos kötelék csak lassan mozgott, mert a páncélosok leeresztették a torpedóvédő hálókat. Hirtelen messze lent a horizonton jobbra egy izzó rakéta emelkedik fel a sötét éjszakai égbolton. A páncélosok észlelték, hogy az ellenséges torpedócsónakok közelednek. Minden hajó gyorsan arra az oldalra irányítja fényszóróját. Szinte nappal fénnyel megvilágították az ellenséges csónakokat, szám szerint hármat, és hamarosan gyorstüzet nyitnak ellenük, így azok parancsnokait teljesen elvakította a villanyfény, és gyorsan menekülni kényszerültek. A számtalan egyéb gyakorlat és epizód közül meg kell említeni a Lopatica partraszállási manővert is. A torpedóflottilla ebben a sok szigettel körülvett öbölben ragadt. Most a páncélos flotta dübörögve jött, és miközben torpedócsónakjaik elfoglalták a nyílt tengerre vezető torkolatokat Lopatica mellett, és megsemmisítették az ellenséges torpedóflottilla távíróállomásait, a páncélosok csónakjaikat a tengerbe bocsátották, és felszerelték őket a háborúhoz. Mint egy méhraj, ezek a hajóflottillák most Lopatica felé indultak, június 3-án, és megtámadták a torpedóflottillát, amelynek nem volt más választása, mint a lehető leggyorsabban megpróbálni kitörni. A kitörés sikeres volt a részükről. Ezzel lezárult az idei flottamanőverek első sorozata.[3475]

A gyakorlatot elnézve, az kísértetiesen hasonlított a japánok Porth Arthur-i 1904-ben végrehajtott támadásához az orosz flotta ellen. Ez azt mutatja, hogy a Monarchia haditengerészete teljesen napra készen tudta alkalmazni a legkorszerűbb haditengerészeti eljárásokat.

A »Leopard« torpedócirkálónak 14 torpedó naszáddal együttesen keresztülvitt éjjeli támadása a pánczélos hajóraj ellen 1887.07.04-én és 05-én történt meg egy hadgyakorlat keretében.[3476] A hadgyakorlatot I. Ferenc József császár és király is végig nézte.

A hajó parancsnoka Karl Stephan főherceg fregattkapitány.[3477]

1888.
1888.04.25-1888.05.27-között a hajórajjal, köztük az SMS Panther-rel együtt a barcelonai világkiállításon járt. **Az utat lásd az SMS Panther-nél a többi résztvevő hajónál részletezve.**
1888.05.05-én kötött ki Gravosa-ban.
1888.05.11-27-én volt **Barcelona**-ban.
1888.06.01-06-án **Máltán** volt.
1888.06.09-én érkezett vissza Gravosa-ba (Ragúza). Itt a Torpedó Flottila tagja lett.

1888.06.25-én zátonyra futott kiképzési út során a Curzola (sziget)-csatornában a Planchetta foknál. Ekkor Anton Pirkhan 2. osztályú kapitány volt a parancsnoka, aki a baleset miatt, 30 napi háziőrizetet kapott.
1888.06.27-án az SMS Prinz Eugen és az SMS Pola vontatta le a zátonyról -más forrás szerint, a zátonyról saját erőből szabadult ki- és vontatta be Polába az SMS Prinz Eugen, ahová 1888.07.02-án futottak be. Ott kijavítását 1888.07.04-én kezdték meg a dokkban. Parancsnokát 30 nap szobafogságra ítélték.

A Székely Nemzet, 1888-06-24 / 98. száma szerint június 30-án kezdő hadgyakorlaton a Leopard és a Panther is részt vett.[3478] Ez téves adat lehet, mert a javításával csak 1888.07.04-én végeztek.[3479]

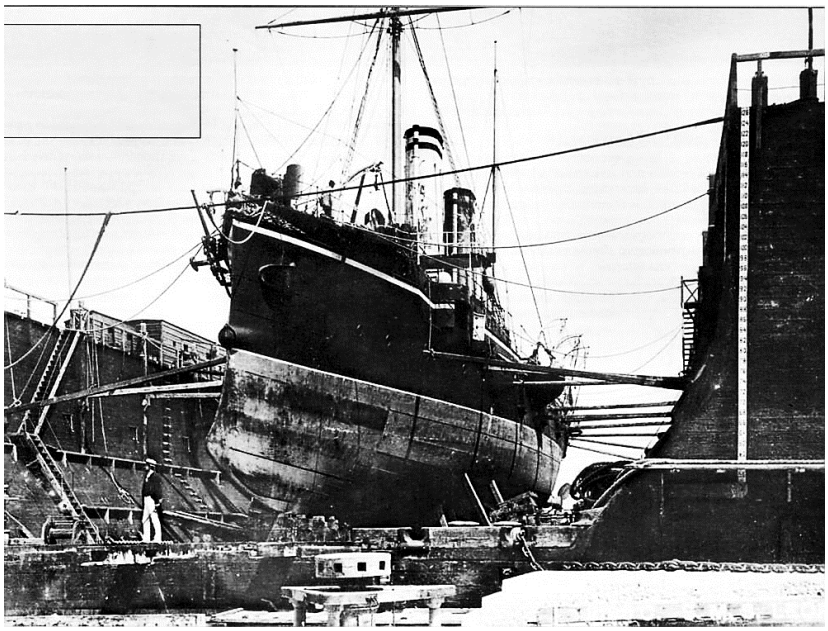
[3475] Die Presse, Juni 1887-06-15
[3476] Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám
[3477] Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1887-06-30
[3478] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1888-06-24 / 98. szám
[3479] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

„Egy másodosztályú czirkáló hajó (»Leopard« torpedóhajó); az 1.000,000 frtnyi összes szükségletből 2-ik és utolsó részlet (beszámítva a 7,380 frtnyi póthitelt) 7,590 frt 93 kr”[3480] került kifizetésre.

1889.
1889–90: deaktiválva tartalékban volt.

1891.
Részt vett a flotta nyári manővereiben 1891.05.08 - 1891.06.28-között, amelyet a császár ellenőrzött Trogirban. „Részt vesznek –a hadgyakorlaton - benne a következő hajók: »Ferencz József,« »Rudolf főherczeg,« »Stefánia főherczegnő,« »Miksa császár« elsőrangú csatahajók; »Leopard«, »Tiger,« »Lussin« torpedóhajók ; »Komet« »Planet«, »Drabant« torpedó-járművek; hat elsőrangú tizenkét másodrangú torpedónaszád; »Elisabeth« torpedó-szerhajó, »Pola« szállító-gőzös, »Gigant« pánczélos-hajó, »Triton« szerhajó, továbbá több szerbárka.”[3481]

A 4,7 cm-es szórólövegek helyett 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lövegeket kapott.



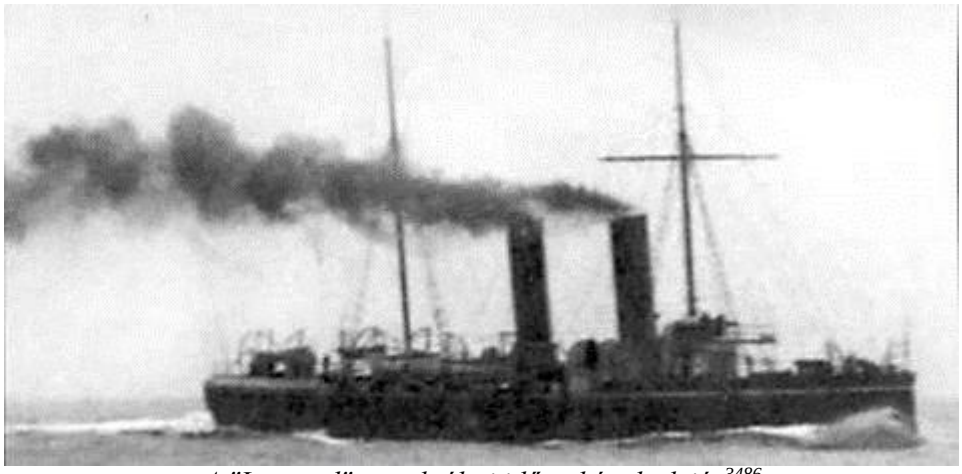
A Leopárd szárazdokkban. Valószínűleg az 1890-es évek elején. Jól látható a hajótest orrának formája, illetve a kémények szokatlan színű festése[3482]

Az 1891. június végéret tervezett hadgyakorlaton is számoltak a Leopard-al.[3483]
1891.06.21-én (más forrás szerint 26-án) a hajót felkereste Trau-ban (Trogir) I. Ferenc József császár és király.[3484]
1891.06.27-én Lissa vizein volt hadgyakorlaton.[3485]

1892.
Deaktiválva tartalékban volt. Ekkor átalakították az árbocát.

1893.
Részvétel a század nyári manővereiben 1893.05.08 – 1893.08.01-között.

[3480] Budapesti Közlöny, 22. évfolyam, 1888-07-11 / 160. szám
[3481] Nemzet, 10. évfolyam, 1891-03-31 / 3083. szám
[3482] https://military.wikireading.ru/56087
[3483] Nemzet, 10. évfolyam, 1891-04-21 / 3104. szám
[3484] Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-06-28 / 176. szám
[3485] Pesti Napló, 42. évfolyam, 1891-07-14 / 191. szám



A "Leopard" a szolgálati időszakának elején[3486]

Parancsnoka Ripper korvettkapitány.[3487]
Az SMS. „Leopard" hajón: Michael Kastner hadnagy, Franz Holub, Peter Ritter Risbek v. Gleichenheim, Viador Syrljupa, Alfons Wilfan, Georg Demeter, Josef Zaffaut Dr. sorhajózászlósok
Andreas Mihaljevich harmadik osztályú gépész, Heinrich Ritter Tiegel v. Lindenkron harmadik osztályú gépész- és üzemmérnök, Victor Plhak harmadik osztályú ideiglenes gépész.[3488]

1894.
Deaktiválva tartalékban volt.
Emanuel Haracich hadnagy a hajóra került.[3489]

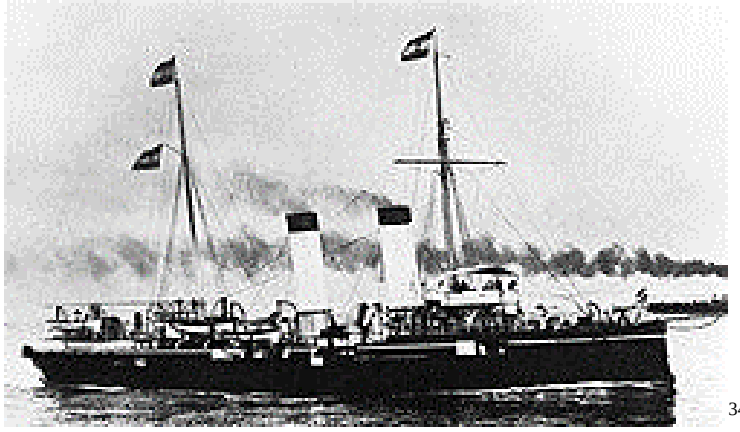
1895.
Deaktiválva tartalékban volt.
Az eredeti 12 cm-es L/35-ös 1880-as lövegeit lecserélték 12 cm-es L/35-ös Krupp gyorstüzelő ágyúkra.
Basquale Syazapan másodosztályú gépészként került a hajóra.[3490]
Theodor Georgievic tengerészgyalogsági hadnagy a hajóra lett beosztva.[3491]
Max Graf Bissingen és Nippenburg hadnagy a hajóra került.[3492]

1896.
Deaktiválva tartalékban volt.

1897.
1897.04.09-én felszerelték.
A «Leopard» torpedóhajót (1530 tonna, 3500 lóerő, 3 közepes és 10 gyorstüzelő ágyúval), szerelik fel.[3493]
„A Leopard és Trabant hadihajókat és a Cornet torpedóhajót ma fölszerelték és készenlétbe helyezték. Ezek a hajók is a Kréta sziget körül levő hajóhadat fogják kiegészíteni és nemsokára elindulnak."[3494]
1897.04.12-én **Poláb**ól Kréta vizeire indult.
1897.04.13-23 között a montenegrói **Teodo** (Tivat)-ban volt.
1897.04.26 – 1899.04.12-között a blokádosztaggal Kréta vizein és az Égei-tengeren hajózott.

1897.04.26-1897.05.08 között a **krétai Suda öbölben** volt.

[3486] https://military.wikireading.ru/56087
[3487] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1893-03-21
[3488] Die Presse, Mai 1893-05-18
[3489] Die Presse, Juni 1894-06-20
[3490] Die Presse, Januar 1895-01-12
[3491] Die Presse, Juli 1895-07-04
[3492] Die Presse, August 1895-08-23
[3493] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-03-26 / 85. szám
[3494] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-04-09 / 99. szám


[3495]

„A 10. számú rendelet értelmében felszerelik a «Leopard» torpedo czirkáló hajót, mely nagyságra nézve harmadik helyen áll másodrendű torpedóhajóink között. 1530 tonna nagyságú, 3500 indikált lóerővel, 2 közepes és 10 gyorstüzelő ágyúval."[3496] Kréta vizeit Teodo érintésével érte el.[3497]

1897.05.08-23-án **Kissamo**-ban volt.

Kanea, 1897.05.14. „A kiszamoszi öböl partján álló felkelők rálőttek a Leopard nevű osztrák-magyar cirkáló torpedó-hajóra. A Leopárd ágyúlövésekkel elkergette a felkelőket.[3498]

„A Leopard nevű osztrák-magyar torpedóhajó parancsnoka, Bell' Adami fregátkapitány, felszólította a fölkelőket, hogy nyugodtan viselkedjenek: a fölkelők engedelmeskedtek a fölhívásnak, s a fregátkapitány erre osztrák-magyar bárkákon élelmiszert szállíttatott a kiszamoszi erősségbe.„[3499]

1897.05.23-24-én a **Suda öböl** következett.
1897.05.25-1897.09.15-ig **Szaloniki** (Thesszaloniki) kikötőjében állomásozott.

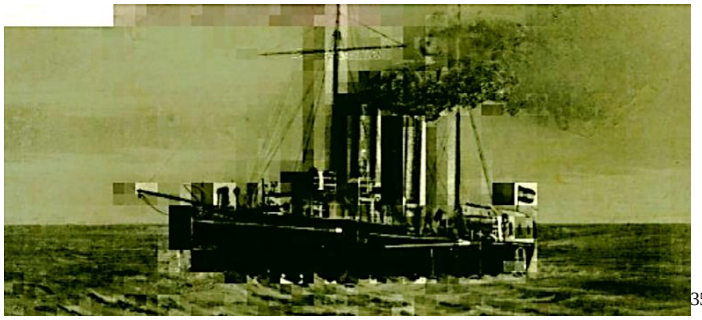
Szaloniki, 1897.05.25. (Saját tudósítónktól.) A Leopard nevű osztrák-magyar torpedóhajó hoszszabb tartózkodásra **Szalonikibe** érkezett.[3500] A hajón szentmisét tartottak 1897.06.13-án vasárnap. A szertartás után a vendégeknek a kapitány üdítőt szolgáltatott fel.[3501] Az SMS Leopard a térségbe küldött hadihajók zászlóshajója.[3502]

„A Szalonéiban állomásozó hadihajók, mint levelezőnk írja, e hónap 13-án, vasárnap, nemzetközi regattát rendeztek, amelyben részt vett: a Bugeaudt francia cirkáló hajó, az Etna olasz cirkáló, a Leopard osztrák-magyar cirkáló és Zeehond holland goelette és a Sureja kerekes avizó-gőzös. A regatta-bizottság tiszteletbeli elnöke a Leopard parancsnoka volt és a bizottságban **Bissingen gróf első sorhajóhadnagy** és **Purschka lovag sorhajózászlós** képviselte az osztrák-magyar tengerészeket. **Dell (Bell) Adami Géza** – a Leopard parancsnoka-, akinek eszméje volt e regatta, Szaloniki és az osztrák-magyar kolónia intelligenciáját meghívta vendégekül a Leopardra, s gondoskodott róla, hogy a hajó méltóan fogadja a fényes társaságot. Előtte való nap, szombaton óriási sürgés-forgás volt a hajón, a dolgozó, díszítő tengerészektől alig lehetett járni. A gőzcsónak és a hajó többi csónakjai állandó összeköttetést tartottak a szárazfölddel s alig győzték szállítani a sok díszletet. Az idő szombaton borult volt és az eső folyton esett. Vasárnap azonban, a regatta napján, elállott az eső s így remélni lehetett, hogy a verseny mégis sikerülni fog. A tisztikar és a legénység díszben öltözötten várta a vendégsereg megérkeztét. A Leopárd

[3495] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Leopard_(1885)

[3496] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-04-16 / 106. szám
[3497] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-05-21 / 141. szám
[3498] Pesti Hírlap, 19. évfolyam, 1897-05-15 / 134. szám
[3499] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-05-22 / 142. szám
[3500] Pesti Hírlap, 19. évfolyam, 1897-05-26 / 145. szám
Neue Freie Presse, Mai 1897-05-26
[3501] Pester Lloyd, Juni Jahrgang 44, 1897-06-13 / nr. 142
[3502] Pester Lloyd, Juni Jahrgang 44, 1897-06-13 / nr. 142

tiszti fedélzete tündérkertté volt varázsolva. Déli növényekből alkotott lúgosok csöndes pihenőhelyül kínálkoztak ; itt virágcsoportozatok, ott egy csobogó szökőkút, a hajó orrán a király arcképe egy az európai nemzetek hadi lobogóiból festőiesen alkotott zászlódísz közepette, másutt virágfüzérekkel díszített fegyvercsoportozat, mellette búvárfelszerelés ragyogó darabjaival egy felvirágzott mitrailleuse békés társaságában. A fedélzet drága szőnyegekkel volt borítva s tarka jelzőzászlókból alkotott sátor óvta a vendégeket a nap melegétől. Az idő közel járt már a nyolchoz, a mikor kezdődnie kellett a misének, a mely a regattát megelőzte s a mikor a vendégek gyülekezni kezdtek. A Leopárd gőzcsónakja és az idegen csónakok egész raja szállította a vendégeket a fedélzetre. A vendégek egy része az isteni tisztelet megkezdése előtt érkezett s végighallgatta, a főcsoport azonban kilenc óra tájban kezdett gyülekezni. A hajó följáróján a parancsnok maga fogadta a vendégeket, mindegyiket üdvözölve, s mindegyikkel beszélgetésbe eredve, igazi magyar vendégszeretettel. A hölgyek pazar öltözeteinek sokaságát a tengerésztiszti egyenruhák impozáns egyszerűsége, komoly papi öltözetek, s a török egyenruhák ragyogása tarkította. A regatta lady patronesszeit a parancsnok gyönyörű bokrétákkal, a többi hölgyeket is ízléses mellszobrokkal lepte meg. A regatta kilenc órakor kezdődött a parancsnoki csónakoknak, giggeknek versenyével. E versenyt a franciák nyerték meg nagy erőfeszítéssel, míg a Leopárd giggje másodiknak érkezett. A második alatt a nehéz csónakok versenye. E versenyt a Leopárd nyerte meg, bár közvetetlenül a francia csónak mögött csak másodiknak jutott be, mert a francia vetélytárs, mint azt a bizottság a verseny alatt konstatálta is, a fordulónál szabálytalanságot követett el s így jogtalanul nyert kis előnyt a vezető osztrák-magyar csónak ellen. A harmadik startnál az olaszok vitték el az elsőséget, de a Leopardnak sikerült a második helyre bejutni. A versenyben résztvevő holland és török tag teljes vereséget szenvedett. A versenyről jövő s nyertes csónakokat a Leopárdnál a vendégsereg tapsvihara s a legénység hármas hurrája fogadta. A verseny után a fölszolgáló matrózok konyakot, pezsgőt, bort, süteményt, hideg ételeket, frissítőket hordtak szét a vendégek között, végül a lelkes társaság a parancsnok gyönyörűen földiszitett ebédlőjébe vonult dejeuner-re. Közben a parancsnok az összehívott legénységhez lelkes beszédet intézett, megdicsérte őket derék maguk tartásáért, egész reggelig szabadságot adott s a nyert jutalomdíjakon kívül tekintélyes összeget osztatott ki a regatta-evezősök között. Déli tizenkettőkor oszlott szét a vendégsereg a legjobb kedvvel. Délután egy csónakseregt partra szállította a győzedelmes matrózokat, hogy fáradozásuk után kimulathassák magukat."[3503]


[3504]

A hajó parancsnoka igyekezett jó kapcsolatokat kiépíteni a helyi görög hajósokkal.[3505]

1897.09.15-19-én **Volos**-ba érkezett.
1897.09.20-25-én **Szmirnában** kötött ki.[3506]
1897.09.26-27-én ismét a **krétai Suda öböl** vizein járt.
1897.09.27-1897.11.01-ig **Kissamo** következett.
1897.11.02-án a **Suda öbölben** Rethymno-nál az elsodródott 280 tonnás görög Taxiarchis brigg lehorgonyzásában segédkezett.
1897.11.02-04-én **Canea**-ban volt.

1897.11.06-25-én **Mersine** (Mersina) vizein volt.

[3503] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-06-18 / 168. szám
[3504] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[3505] Pester Lloyd, Juni Jahrgang 44, 1897-06-20 / nr. 148
[3506] Deutsches Volksblatt, September 1897-09-22

„A Leopard nevű cirkáló páncélos hajó, amely Kandia előtt horgonyoz, táviratilag azt a parancsot kapta, hogy a kisázsiai parton levő Merrinába (Mersina Törökország) menjen és az odavaló osztrák-magyar konzul rendelkezésére bocsássa magát. A török helyi hatóságok ugyanis az utóbbi időben az osztrák-magyar alattvalókon, különösen a Lloyd-ügynökökön jogsértést követtek el. A Leopárdnak az lesz a feladata, hogy a török hatóságok túlkapásait szükség esetén megakadályozza."[3507]

A konstantinápolyi osztrák-magyar követség és a fényes porta közt észlelhető elhidegülésről mesélnek a lapok. Amit összeköttetésbe hoznak királyunk ő felsége „Leopard" nevű torpedóhajójának **Mersina elé való rendeltetésével**.[3508]

„A Fremdenblatt, mely tudvalevőleg a külügyminisztérium félhivatalosa, jelenti Konstantinápolyból. Itteni politikai körökben arról beszélnek, hogy az osztrák-magyar követségen feltűnő elkedvetlenedés uralkodik, amelyet azzal hoznak összefüggésbe, hogy a mersinai helyihatóságoknak egy osztrák-magyar alattvalóval szemben tanúsított helytelen és szerződésellenes magatartása miatt a Leopard osztrák-magyar torpedó-czirkáló elindult Mersinába. A lap a tényállásról következőképpen értesül: A mersinai helyi hatóságok Brazzamoli osztrák-magyar Lloyd-ügynököt arra a puszta gyanúra, hogy politikai üzelmekben vett részt kiutasították. A porta még a reklamáczió előtt sajnálkozását fejezte ki a nagykövetségnek és közbelépését helyezte kilátásba. Brazzamolit mindazonáltal kényszerítették, hogy Alexandriába hajózzék, midőn pedig a porta engedelmével visszatért, Mersinába érkezésekor a hatóság emberei az osztrákmagyar lobogó és a konzulátusi védelem figyelmen kívül hagyásával letartóztatták. A hatóság emberei ez alkalommal kijelentették, hogy az alkotmány parancsára járnak el. Az osztrák-magyar nagykövetség erélyesen tiltakozott és azt kívánta, hogy a nagykövetség képviselőjének belevonásával vizsgálatot indítsanak, míg a porta hajlandónak nyilatkozott megfelelő elégtételre. Úgy látszik azonban, hogy ígéretének teljesítését halogatja, miért is a nagykövetség részéről az elégtétel iránt való követelések határozott érvényesítése vált szükségessé a legmagasabb helyről jövő intenciókkal szemben is tanúsított passzív ellenállás leküzdése végett. A «Leopard» torpedo-cirkálót első sorban a mersinai konzul és a keresztények védelmére küldték oda."[3509]

„Külügyi hivatalunk a legerélyesebben követeli a teljes elégtételt ezért a sérelmes esetért, mégpedig az adanai helytartó és a merzina-mateszarif elbocsátását, továbbá tisztelgést üdvlövésekkel a meszinai kikötőben lobogónk előtt. A Calice br. által átnyújtott jegyzék holnap (1897.11.19-én) déli 12 órát tűzte ki határidőül a követelések teljesítésére, ami ha be nem következnék, nagykövetünk elhagyja Konstantinápolyt, és a meszinai kikötőben horgonyzó Wien pánczélos-kazematta hajó. Franz Joseph torpedós kosczirkáló és Leopard torpedós czirkáló összelövik Merzinát."[3510] „Dell' Adámi Géza, ágyúit a városra szegeztette. A váli és mutesariff letétetett, valamennyi hatóság és egy török század a konzulátus előtt felvont lobogó előtt tisztelgett, az új váli bocsánatot kérvén."[3511] „Részünkről hadihajó oly régóta nem mutatkozott már a kisázsiai partokon, hogy a váli azt hitte, büntetlenül paczkázhatik a monarchia egyik alattvalójával."[3512]

„Merzina, november 25. Az osztrákmagyar lobogó előtt ma délben történt meg a tisztelgés a megállapított szertartás szerint. A katonai és polgári hatóságok fejei a konzulátus épülete előtt teljes díszben jelentek meg. Egy nyolczvan főből álló század, egy őrnagy parancsnoksága alatt foglalt állást az épület előtt. Tizenkét óra előtt a konzulátus épületében egybegyűltek a kikötőbe mentek s ott voltak a lobogó ünnepies, lassú felvonásán. A század tisztelgett, ünnepi csöndben az összes jelenlevők szintén szalutáltak. A két hajó, a Leopard és Satellis parancsnokai s két-két tisztje is jelen volt. A szertartás befejezte után az osztrák-magyar kolónia küldöttei a konzulátusba jöttek s kérték, hogy az osztrák és magyar alattvalóknak nyújtott hathatós oltalomért való köszönetüket juttassák a trón zsámolya elé. A mohamedán lakosság teljesen nyugodt maradt."[3513]

[3507] Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-11-07 / 309. szám
[3508] Pesti Hírlap, 19. évfolyam, 1897-11-12 / 313. szám
[3509] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-12 / 314. szám
[3510] Magyar Ujság, 6. évfolyam, 1897-11-18 / 319. szám
[3511] Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám
[3512] Vasárnapi Ujság –1900-02-11 / 6. szám / Egy orosz gróf följegyzései a bécsi főúri életről 85. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények
[3513] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-26 / 328. szám

1897.11.27-én a „Leopard” és a „Satellit” osztrák-magyar hajók elhagyták Merzina (Mersina) kikötőjét.[3514]

1897.11.28-1898.01.12-én a **Suda öbölben** volt.

Tisztek:
Geza Dell'Adami fregattkapitány
Theodor Kunwald von Kunenhort fregattkapitány
Johann Padevit fregattkapitány
Otto Ritter Regner von Bleyleben hadnagy
Max Graf Bissingen von Nippenburg hadnagy
Julius Dennig hadnagy
Nikloaus Ritter von Rodakowski sorhajóhadnagy
Alexander Hansa hadnagy
Karl Schreiber hadnagy[3515]

1898.
1898.01.19-1898.02.05-ig a **Suda öbölben** volt.
1898.02.06-16-ig **Szmirnába** hajózott.[3516]
1898.02.17-28-ig a **Suda öbölbe** ment vissza. [3517]
1898 elején a Leopard Polában dokkban volt, majd a krétai vizekre hajózott.[3518]
1898.03.03-23-án **Polában** volt. 1898.03.23-án a Fasana csatornában járt, majd 1898.03.23-28 között ismét Polában volt. Itt a hajót rövid ideig javították.[3519]

1898.03.20-i hír: „Kréta előtt csupán a Franz Josef I. cirkáló hajó és a Leopard torpedó hajó marad.”[3520] Ezt úgy kell értelmezni, hogy ezek fognak oda hajózni, mivel a cikk írásakor a Leopard Polában volt.

1898.03.31-1898.04.01-én a **krétai Suda öbölbe** érkezett.
1898.04.01-02-án **Kissamo**, 1898.04.02-12-én a **Suda öböl**, 1898.04.12-19-én **Szaloniki** következett.
1898.04.20-24-én **Pireus** kikötőjébe futott be. [3521]
1898.04.25-27-én Milo (**Milosz szigete** az Égei-tengeren) kikötőjét kereste fel.
1898.04.27-1898.09.07-ig a **Suda öbölben** volt.[3522]
1898.09.07-22-én **Candia**-ban volt. Candiában a lázadók felgyújtották a német konzulátust és a muzulmán lakosok rohammal bevették a városkaput. A Leopard 07-én reggel 8 órakkor érkezett meg, és kimenekítette az osztrák-magyar konzult és a konzulátus dolgozóit. [3523]

Kánea (Chania Kréta szigete), 1898.09.22. Minthogy a többi nagyhatalmak csapatai és hajói visszatértek Szudába (Souda Kréta szigete), ma délután a Leopard osztrák-magyar torpedóhajó is oda érkezik az osztrák-magyar konzullal és családjával. Kandiában tegnap ezernél több török adta át fegyverét.[3524]

„Harcz a tengerben. A Leopard torpedóczirkáló legénységének igen érdekes küzdelme volt a kandiai (Kréta) kikötőben. Egy körülbelül másfél méter hosszú óriási teknősbékát megtámadott egy fiatal, három méter hosszú czethal (cápa[3525]). A küzdelem mintegy félóra hosszáig tartott s közvetlenül a hajó közelében folyt le. A czethal alulról nyílegyenesen jött fölfelé s az utolsó pillanatban megfordulva, a

[3514] Das Vaterland, November 1897-11-27
[3515] https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm
[3516] Deutsches Volksblatt, Februar 1898-02-08
[3517] Deutsches Volksblatt, Februar 1898-02-19
[3518] Grazer Volksblatt, März 1898-03-18
[3519] Vorarlberger Landes-Zeitung, März 1898-03-21
[3520] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-03-20 / 79. szám
[3521] Deutsches Volksblatt, April 1898-04-19
[3522] Deutsches Volksblatt, April 1898-04-28
[3523] Salzkammergut-Zeitung, 1898-09-11
[3524] Budapesti Napló, 3. évfolyam, 1898-09-23 / 262. szám
[3525] Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1898-10-13

teknősbékát lábán vagy fején megharapta; minden ilyen támadás után a teknősbéka a fejét merőlegesen kiemelte a vízből, mintha segítséget keresne. Végre egy súlyos sebbel, követve a czethal által, lemerült. Ha kedvező idő járt volna, akkor a két ritka példányt a hajó legénysége zsákmányul ejthette volna."[3526]

1898.09.08-1898.11.02-án a **Suda öbölben** volt.

„A krétai háború címén is szerepel a költségvetésben egy 160,940 forintnyi kiadási tétel Megokolásában a többi közt azt olvassuk, hogy a Leopard hadihajó cirkálás tett a levantei vizek déli részében, hogy ott meglobogtassa a cs. és kir. zászlót."[3527]

1898.11.03-07-én **Pireus**-ban volt.
1898.11.08-09-én **Syra** (Szírosz) következett.
1898.11.11-én felkereste **Tinos**-t (Tínosz).
1898.11.12-18-án **Szmirnába** érkezett.[3528]
1898.11.22-én **Kios**-nál (Chios Görögország Számosz és Leszbosz szigete között) állt meg.
1898.11.23-24-én **Samos** (Számos) következett. Érintette **Cesme**-t, Izmír térségében.[3529]
1898.11.24-25-én **Amorgos**-t (Amorgosz) kereste fel.
1898.11.15-26-án **Szantorini** szigeténél járt.[3530]
1898.11.26-1899.01.21-én a **Suda öbölben** volt. 1898.12.02-án a hajó fedélzetén tedeum volt, majd átadták a kitüntetéseket.[3531]

Kánea, 1898.12.31. „Kurzvald von Kunenhorz fregatta-kapitány, a Leopard osztrák-magyar torpedóhajó parancsnoka, ma a hajótörzs öt tisztjével kihallgatáson volt György herczegnél."[3532]

„Az 1885 és 1887-iki évekből származó czirkálók, Leopard, Panther és Tigris még figyelemre méltók ugyan, de már kissé régiek."[3533]

1899.
1899.01.22-28-án **Pireus**-ban volt.
1899.01.29-én **Poros**-ban (Pórosz Pireusz közelében) kötött ki.
1899.02.01-én érintette **Zea**-t és **Volos**-t (**Zea kikötő** Pireusz közelében, Vólosz).
1899.02.01-03-án és 1899.02.05-10-én **Szalonikiben** volt. Közvben felkereste **Szmirnát**.
1899.02.24-1899.03.01-ig a **Suda öbölben** volt.
1899.03.03-án **Teodo**-ba érkezett-
1899.03.09-én délután Ferenc Ferdinánd főherceg szemlét tartott a Krétából visszatért „Leopard" torpedóhajón.[3534]
1899.03.31-én **Polába** érkezett.

1899.04.02-án feltehetőleg Cattaróban volt.[3535]

1899.09.23-án a kiképzőszázadban hajózva, összeütközött az SMS Wien-el.

1900.
Fiumából telegrafálja tudósítónk. Az osztrák-magyar téli hajóraj, mely a Monarch, Wien, Leopard és Budapest páncélosokból, továbbá több torpedóhajóból áll, Montecuccoli ellentengernagy vezetésével Lussinpiccoloból (Mali Losinj – Losinj sziget Horvátország) holnap 1900.04.04-én ideérkezik. A

[3526] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-10-12 / 283. szám
[3527] Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-12-03 / 335. szám
[3528] Deutsches Volksblatt, November 1898-11-08
[3529] Deutsches Volksblatt, November 1898-11-24
[3530] Neues Wiener Journal, November 1898-11-28
[3531] Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 45, 1898-12-03 / nr. 291
[3532] Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1899-01-01 / 1. szám
[3533] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-05-09 / 128. szám
[3534] Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-03-09 / 59. szám
[3535] Pester Lloyd, April Jahrgang 46, 1899-04-02 / nr. 82

hajóraj tiszteletére gróf Szapáry László kormányzó díszebédet fog adni.[3536] A Leopard, parancsnoka Dennig Henrik fregatt-kapitány.[3537]

Oldal torpedó raktárjaiból kadét körleteket alakítottak ki, míg a korábbi körletet kórházszobává alakították át.

1900.05.27-én Freiherr von Beck vezérőrnagyot szállította a fedélzetén Polába.[3538]

1900.06.10-én Pola vizein gyakorlaton volt. „A második divisio zászlóshajója „Leopard" Helenani Sachs Móricz ellentengernaggyal a II. szakasz parancsnokával. Ezt követik: Tiger, Panther, Satelit, Blitz és Planet torpedó-jágerek." [3539]

1900.07.25-én Fiumében volt a Tiger, a Panther és a Leopard.[3540] Parancsnoka Heinrich Dennig fregattkapitány.[3541]

Illetékes forrásból eredő jelentések szerint a monarchia néhány nap múlva új erődítést küld Kínába és pedig a Panther és a Leopard torpedóhajókat.[3542]

1900.08.10-én a sajtó még bizonytalan abban, hogy a hajó elindult e már küldetésére.[3543]

1900.09.09-én még Triesztben volt az SMS Habsburg vízrebocsátási ünnepségén.[3544]

1900.09.10-én „Pólóból jelentik, hogy a keletázsiai vizekre rendelt Donau korvett, mely jelenleg Délamerikában jár és a Leopard torpedó-cirkálóhajó, mely a Csendesóceánra van kiküldve, csak a jövő évben fog Kínába érkezni. A Wiener Abendpost értesülése szerint a Leopard torpedócirkáló ma felszerelt torpedónaszádokkal Triesztből Pólába indult, október 1-én megkezdi déli tengeri utazását és magával viszi az Albatrosz expedíciójából elesettek emlékszobrát is, melyet Guadalkanar-sziget partján fognak felállítani. Innét a Leopard keletázsiába megy, ahol a hajórajparancsnok rendelkezése alá bocsátja magát."[3545] A hajó ekkor még hazai vizeken volt valójában. Valójában csak októberben indult a távolkeletre.

Fiuméból jelentik: Az osztrák-magyar nyári flotta 1900.08.15-én érkezik Fiumába. Horgonyt fognak vetni: a Kaiser Karl VT., a Tegetthoff, Tiger, Panther, Leopard, Planet, Satellit és Blitz hadigőzösök és 15 első osztályú torpedóhajó.[3546]

„Haditengerészetünk Leopard nevű torpedózúzója, mely a nyári flottával együtt a múlt hetekben a fiumei kikötőben is megfordult, október 1-én Kínába indul Parancsnoka Müller Ferdinánd fregattakapitány lesz. A tisztek közt van két fiumei származású magyar."[3547]

1900.09.26-án „A Wiener Abendpost jelenti: Pólóból Írják: A Leopard hadihajót, melyet itt a Kelet-Ázsiába való elutazásra fölszerelnek, hír szerint egyúttal abba a helyzetbe hozzák, hogy a kelet-ázsiai hajóraj törzskarában és legénységében támadt hézagokat kitöltse. A cirkáló, mihelyt Quadalcanalban elvégezte kegyeletes misszióját, Kelet-Ázsiába megy és a hajórajparancsnokság rendelkezésére bocsátja

[3536] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-04-03 / 92. szám
[3537] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-04-04 / 55. szám
[3538] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1900-05-26
[3539] Szabadság, 27. évfolyam, 1900-06-14 / 135. szám
[3540] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-26 / 176. szám
[3541] Grazer Tagblatt, Juli 1900-07-11
[3542] Magyarország, 7. évfolyam, 1900-08-09 / 217. szám
[3543] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-08-10 / 218. szám
[3544] Neues Wiener Journal, August 1900-08-25
[3545] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-11 / 249. szám
[3546] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-10 / 218. szám
[3547] Magyar Polgár, 23. évfolyam, 1900-08-29 / 197. szám

magát. Ugyanezt teszi a Donau hadihajó is, ha gyakorló útjában Kelet-Ázsiába érkezik, ami ugyancsak néhány hónap múlva történik meg, úgy hogy ez a hajó valószínűleg később”[3548]

A hajó útjáról a sajtóban megjelent érkezési és indulási adatok, és az egyéb források között indulási és érkezési eltérések vannak az adott helyszíneken. Korábban az egyéb forrás és a sajtó adatai átfedték egymást. Az eltérés okát abban sem lehet keresni, hogy a magyar cikkek Gergely, míg esetleg a másik forrás a Juliánusz naptár szerint számolja az időt és a szerző ezt nem vette figyelembe, mivel nem egyenletes az időbeli eltérés. Az egyéb forrás adatát, ahol eltérés van, dőlt betűvel adom meg.[3549] Az egyéb forrás adatait azért tartottam meg, mert olyan kikötőket is jelől, amikre sajtó forrás nincsen, de logikus, hogy azokat a hajó felkereshette.

1900.10.01. – 1901.10.01-között egy hosszabb kiküldetésen vett részt.
1900.10.01-én hagyta el Polát.[3550]
(Az útja során bejárta Kelet-Ázsiát, Ausztráliát, Polinéziát és a Guadelcanal sziget vizeit.)
A hajó a **Jón-szigetek** érintésével hajózott Szuez felé. A teljes út körülbelül 370 napot vesz majd igénybe, ebből 140 nap a tengeren és 230 nap pedig a kikötőben van tervezve. A cikk közli a tervezett időbeosztást is. Legénysége a kapitányon kívül 4 tiszt, 6 kadét, 1 fogorvos, 2 adminisztratív személy és tengerészek, összesen 180 fő.[3551]
1900.10.03-án járt **Korfun**.
1900.10.05-én megy tovább **Argostoli**-ba.[3552]
1900.10.06-án **Cephalonia**-ba érkezett, ahol egy napig volt.[3553]
1900.10.08-án távirati jelentés szerint a Leopard hadihajó ötnapi tartózkodásra Suda öbölbe érkezett. A hajón minden jól van.[3554]
1900.10.14-én öt napra **Mierandrien**-be (Merandria Egyiptom) érkezett.[3555]
1900.10.21-én **Port Said**-ba érkezett.[3556] Itt két napig volt.[3557]
1900.10.24-én érkezett **Szuez**-be.[3558]
1900.10.31-én a Leopard hadihajó **Adenbe** érkezett és holnapután utazik tovább. A hajón minden jól van.[3559] A hajó egy tengerésze belefulladt a Vörös-tengerbe. Más forrás szerint a cápák falták fel.[3560]

Egy tengerész írta az SMS Leopard fedélzetéről. Az út a Vörös-tengeri utazást írja le Szuez-től Aden-ig. Adenbe 1900.10.31-én futott be a szerző szerint. Sokat kell szenvednünk a dagálytól. A hőmérő reggel 26-28 Celsius fokot mutat, a déli órákban pedig 45°-ra emelkedik. 1900.10.27-én volt éjszakai őrségben, amikor volt módjában kicsit hűsölni. Ez után csak meleg tengervízzel tudott mosakodni, majd elindult lefeküdni. Levetkőzött hálóingre, de a melegtől nem tudott aludni, így megírta a naplóját. Miközben a naplót írta, érezte, hogy a hajó megáll és teljes sebességgel hátrafelé indult. A fedélzetről nagy rohanás hangjai hallatszottak. Az ajtóhoz ugrott, kinyitotta és hallotta a parancsot: „Break boat number 3”. Arra gondolt, hogy egy kivilágítatlan halászhajóval ütköztek össze. Fel akart öltözni, de nem tette, mert az ajtóban meglátott egy tisztet, szintén hálóingben, aki ment a szolgálati helyére. Hamar felért a fedélzetre. Ekkor a parancsnok felkiáltott: „Vesd ki a 2-es számú csónakot, tegyél be egy kadétot!” Puszta megszokásból előre szaladtam, megismételtem a parancsot, beugrottam a csónakba, és minden további nélkül beleengedtem a vízbe. Csak akkor jöttem rá, hogy nem egyenruhában, hanem hálóingben vagyok. Nem lehetett rajta segíteni. "Lökd le! Szíjak tiszták! Az övek simák! Előre!" Azonnal tudtam, hogy minden izgalom egy férfi miatt volt, aki a vízbe esett. Világító bóját látott. Egyáltalán nem fújt a szél, délkelet felől enyhe hullámzás jött. A csillagok rendkívül csodálatos

[3548] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-27 / 265. szám
[3549] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[3550] https://military.wikireading.ru/56087
[3551] Pester Lloyd - Abendblatt, September Jahrgang 47, 1900-09-12 / nr. 207
[3552] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Oktober 1900-10-04
[3553] Pester Lloyd - Abendblatt, Oktober Jahrgang 47, 1900-10-06 / nr. 228
[3554] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-10-09 / 277. szám
[3555] Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 47, 1900-10-14 / nr. 247
[3556] Neue Freie Presse, Oktober 1900-10-21
[3557] Grazer Tagblatt, Oktober 1900-10-21
[3558] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Oktober 1900-10-25
[3559] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-11-01 / 260. szám
[3560] Das Vaterland, November 1900-11-15
Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-11-20 / 276. szám

erejükben olyan fényesen, tisztán és békésen ragyogtak, mintha mi sem történt volna. A mi „Leopárdunk” is nyugodtan ringatózott a hosszú hullámokon. Így hát a bója felé vettük az irányt. Négy ember evezett, egy lámpát tartott az orrnál, egy altiszt nézett ki, én tartottam a kormányt. A bójának nyoma sem volt, pedig többször is körbejártuk a feltételezett helyét. Még 1 egész 1/2 órát eveztünk ide-oda, hogy átkutassuk a környéket, de nem találtunk semmit. Láttam néhány meglehetősen jelentős méretű cápát. Ha valamelyik csak egy kicsit megüti a csónakot a farokúszójával, valószínűleg mindannyian elvesztünk volna. Később két cápát is elkaptak. A 3-as számú hajó is sikertelenül kutatott. Hajnali 2 óra körül ugrott a férfi a vízbe, és hajnali 1/2 4-kor visszahívtak a fedélzetre, és felhúztuk a csónakot. Gyorsan lerohantam a hálóhelyemre és felöltöztem. Még azelőtt, hogy megérkeztem volna, a fedélzeten hívták az összes embert. Az őrségen lévő kadéton kívül senki sem tudta, hogy a csónakban voltam, és amikor az egyik bajtársam egyenruháját vettem fel sietősen az egyenruhám helyett, ő az én egyenruhámat öltötte magára, majd rájött a hibára, és keresett engem de nem talált sehol, odarohant az őrszolgálathoz, és jelentette, hogy a vízbe estem. Sokáig, amíg a gépházakba kihelyezett őrkadét ismét megjelent a hídon, általában azt hitték, hogy balesetet szenvedtem. Amikor visszatértem, éljenzés fogadott, amit kezdetben nem tudtam megmagyarázni.
Mindkét darut gyorsan működésbe hozták, és a fedélzeten található összes lámpát meggyújtották, a hajó oldalára akasztották, és úgy állítottuk be, hogy az esetleg a balesetet szenvedett hajóhoz tudjon úszni a csónakunk. Az egész legénység a hátsó fedélzeten gyűlt össze. A személyzet egyenruhában, szablyával. A parancsnok felkiáltott: „Kalap! dobütés majd beszédet mondott, melynek végén arra kért, hogy imádkozzunk a sérült lelkének üdvéért. Az általános részlettiszt ekkor kiadta a parancsot? „Térdelj le, hogy imádkozz!” – hangzott az „Imaóra”, és halkan megszólalt a hajó harangja. Tényleg nagyon ünnepi volta hangulat. A sötét éjszaka közepén az egész legénység térden állva imádkozik szerencsétlen bajtársáért. Egy festőnek ez rendkívül hálás kép lett volna. Nagyon kevesen mentek aludni, de annyira fáradt voltam, hogy gyorsan a függőágyamhoz mentem. Hamarosan azonban ismét riadoztattak, és 5:45-től 6:30-ig át kellett kutatnom a hajó teljes környékét egy csónakkal, ismét sikertelenül. Ekkor már jegyzőkönyvbe vették, hogy nem találtunk senkit a vízben. Később kiderült, hogy nem történt ütközés, viszont Croyac fűtő volt az, aki a tengerbe ugrott elkeseredettségében. Elhagyta a kazán előtti posztját, közölte az őrmesterrel, hogy mennie kell vizet venni, és elsietett. Az őrmester észrevette, hogy rég óta messze jár, és utána futott, de már késő volt. A fűtő egyenesen az orrhoz ment, átlendült a korláton egy ott alvó férfi felett, és beengedte magát a vízbe. Az utána rohanó altiszt és a felébredt matróz embert a vízben-t kiáltott! Az áldozatról azt mondták, hogy hosszú ideig mélabús volt, és néha öngyilkossági gondolatokkal fogalmazott. Valószínűleg a nagy hőfok (60° R.) ami a kazánházban van, volt az öngyilkosság oka.
Amikor jelentettem, hogy cápákat láttam, a kovács készített két erős vas horgászbotot, és két cápát valóban elkaptak. Az egyiknek a gyomrában egy nagyon finom, tűvel hímzett Batisto zsebkendő volt, amelyre a „lásd” monogramot írták.[3561]

1900.11.11-én **Colombo**-ban (Sri Lanka, Ceylon) volt. Innét 8 nap elteltével megy tovább Bataviába.[3562]
A következő kikötő Batavia (**Jakarta Indonézia**).[3563] 1900.11.27-én Batavia-ban volt.[3564]
Parancsnoka ekkor Müller von Elblein fregattkapitány.[3565]

A hajó postáját Melbourne-ba küldték.[3566]

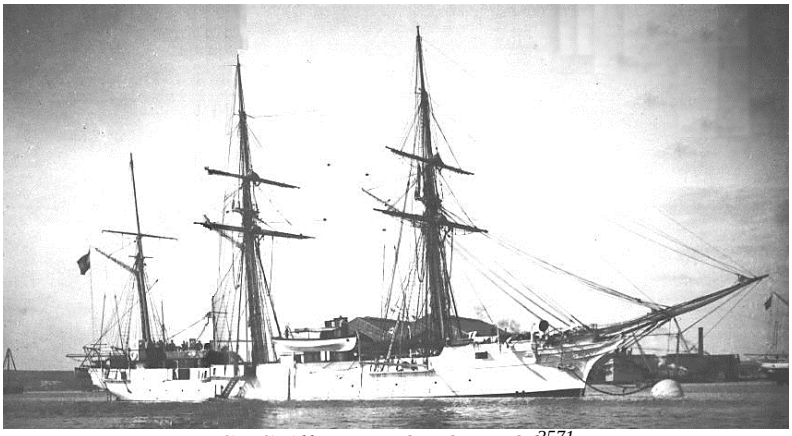
1900.12.06/14-én a hajót a posta szerint Freementle-be (**Fremantle** Nyugat Ausztrália) várták.[3567]
A hajó ide 1900.12.11-én érkezett meg.[3568]
1900.12.22-én 4 napra **Adelaide**-ba (Ausztrália) érkezett. [3569]

[3561] Leitmeritzer Zeitung, Dezember 1900-12-01
[3562] Das Vaterland, November 1900-11-11
Magyarország, 7. évfolyam, 1900-11-18 / 303. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1900-11-13
[3563] Neue Freie Presse, November 1900-11-11
[3564] Pester Lloyd, November Jahrgang 47, 1900-11-27 / nr. 284
[3565] Das Vaterland, November 1900-11-24
[3566] Neue Freie Presse, November 1900-11-28
[3567] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-11-09 / 241. szám
[3568] Neue Freie Presse, Januar 1901-01-20
[3569] Deutsche Tageszeitung, Dezember 1900-12-22

1900.12.30-én távirati jelentés szerint a Leopard hadihajó 17 napi tartózkodásra **Sidney**-be érkezett.[3570]

Az út jó részén a Csendes-óceánon volt. Felkereste Ausztráliát (1900.12.30. és 1901.01.17-között Sydneyben volt), polinéz és óceániai haditengerészeti kadétokkal a fedélzetén.
A Salamon-szigeteki Teterén emlékkeresztet állítottak az **SMS Albatros ágyúnaszád** halott tengerészeinek, akiket a helyi kanibálok öltek meg 1896-ban.

Az SMS Albatross útja eleinte a tervek szerint haladt, azonban nemsokára - pont mint egy horrorfilmben - a tengerészeknek az életükért kellett küzdeniük a Guadalcanal-i őserdőben. Az Albatross von Mauler kapitány parancsnoksága alatt 1895 végén indult Pólából, és pár hónap után érkezett Ausztráliába, ahonnan a készletek feltöltése után Guadalcanalhoz hajózott. Helyi kísérők által kísérve 1886.07.06-án felfedezőútra indult a szigeten. Itt egy másik törzs rájuk támadt. A hajó legénységéből 4 fő elesett, közöttük Heinrich Foullon von Norbeck báró természettudós, és 3 fő súlyosan megsérült.

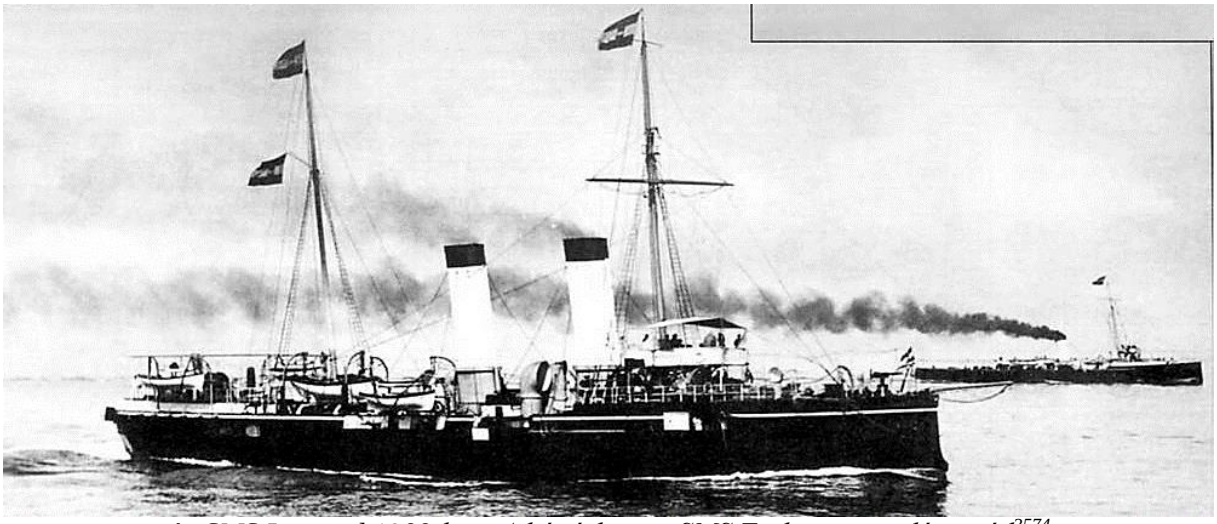


SMS Albatross ágyúnaszád[3571]

Az áldozatok emlékére felállított emlékkereszt.
Az emlékmű Mionsiqnore Bidal-nak a Fidzsi-szigetek és a Salamon-szigetek püspöke javaslatára készült. A költségeket a Tudományos Akadémia, a Haditengerészet és a berndorfi Arthur Krupp gyáros hozzájárulásaiból fedezték[3572]

[3570] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-31 / 360. szám
[3571] https://napitortenelmiforras.blog.hu/2016/09/05/_kannibalok_foldjen_egyszeru_felfedezoutnak_indult
[3572] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, September 1900-09-18

Az elesettek emlékére egy köböl faragott keresztet helyeztek el a szigeten, amelyet a Leopard hadihajón vittek oda. Minthogy pap nem volt a közelben, csupán katonailag avatták fel az emlékkövet és a hajó parancsnoka a következő beszédet tartotta: «Bajtársaink emlékére állítottuk föl ezt a keresztet, hogy hosszú idők során mindenkinek, akit erre visz az útja, fennen hirdesse elesett társaink hősies viselkedését, akik itt éppen úgy, mint mindenütt máshol, mindenkor eleget tesznek annak a szent eskünek, amelyet a felségének, a legnagyobb hadúrnak fogadtak.» A kőkereszt olyan helyen van felállítva, hogy a tengerről is látható. Ezután a Leopárd hajó elhagyta a Salamon-szigetet.[3573]



Az SMS Leopard 1900-ban. A háttérben az SMS Trabant torpedónaszád[3574]

1901.01.11-én a hajó postáját már Nagaszakiba küldték.[3575]
1901.01.20-án a Leopárd hadihajó **Brisbane-ba** (Ausztrália) érkezett és onnan három nap múlva a **Salamon-szigetekre** megy.[3576] A tengerészek még sokáig várhatják ezek szerint a postájukat.
1901.02.08-án a hajó postáját már **Jokohamába** (Japán) küldték.[3577]
1901.02.19-én a „Leopard" torpedóhajó reggel érkezett meg a Shurday (**Thursday**)-szigetre (Torres-szoros), és holnap este folytatja útját Amboina (**Ambon** sziget Indonézia), Manila és Nagasaki felé. [3578]

1901.02.23-án a postát már Hongkong-ba (Kína) irányították.[3579]

1901.03.07-én befutott **Manila**-ba. [3580]
1901.03.16-án befutott **Nagasaki**-ba, ahol 8-10 napot szándékozott eltölteni.[3581]
1901.03.25-én befutott **Kobe**-ba. [3582]
1901.03.31-én **Yokohama**-ba érkezett két hetes tartózkodásra.[3583] A hajó ott töltötte a japánok nagy ünnepét a cseresznyevirágzást. A terv szerint innét Nagaszakiba megy tovább, majd Taku-ban (Kyushu szigetén Japánban) találkozik a Kelet-Ázsiai királyi flottával. Ott átveszi azokat a tengerészeket, akik hazatérhetnek hazai kikötőbe, illetve saját legénységéből egészíti ki a Kelet-Ázsiai kötelék hajóinak legénységét. Ezek után a hajó a tervek szerint hazai vizek felé indul.[3584] 1901.04.22-én indult hazafelé.[3585]

[3573] Magyarország, 8. évfolyam, 1901-05-01 / 103. szám
[3574] https://military.wikireading.ru/56087
[3575] Magyar Polgár, 24. évfolyam, 1901-01-11 / 9. szám
[3576] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-01-21 / 21. szám
[3577] Hazánk, 8. évfolyam, 1901-02-08 / 34. szám
[3578] Neue Freie Presse, Februar 1901-02-19
[3579] Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-02-23 / 54. szám
[3580] Neue Freie Presse, März 1901-03-07
[3581] Grazer Volksblatt, März 1901-03-17
[3582] Neues Wiener Journal, März 1901-03-27
[3583] Grazer Tagblatt, März 1901-03-31
[3584] Neues Wiener Journal, April 1901-04-04
[3585] Grazer Tagblatt, April 1901-04-22

1901.04.24-én **Dulan**-ba érkezett. Dulan egy kicsi, békés tengerparti város Taitung városától 20 km-re északra, Tajvan keleti partja mentén.[3586]
1901.04.28-án in **Mafiampo** (Massampo)-ba érkezett.[3587] Talán Masalembu szigete Indonéziában.

Tovább utazott Kínába, hogy csatlakozzon a **Boxerlázadás** miatt küldött egységekhez.
A Boxerlázadás 1900.05.18-án tört ki a külföldiek és a kereszténység térnyerése ellen. A megmozdulást a kínai császár özvegye, az ország tényleges uralkodója is támogatta. Több mint 3000 keresztényt mészároltak le. A felkelők tönkretették a vasútvonalakat és távíróvonalakat, melynek oka az volt, hogy rengetegen az infrastrukturális modernizációt okolták a nyomorukért, mivel általuk nagyon sokan elveszítették a munkájukat. A lázadást Angol, Olasz, Német, Orosz, Francia, Japán, USA, és Ausztria-Magyarország katonái verték le. A lázadás hivatalosan 1901.09.07-én ért véget. **Ekkor kapott a Ausztria-Magyarország Csingtauban egy közel 30 000 főt számláló gyarmatrészt**.

Az SMS Leopard 1901. májusban Chemulpo-ban (Incshon, Incheon Dél-Korea) találkozott az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia, az SMS Kaiserin Elisabeth és az SMS Zenta cirkálókkal. Ekkor a legénység egy része leváltásra és cserére került. Ez szerintem téves adat, és a márciusi Yokohama-i esemény állhat a hátterében.

1901.05.14-én a Leopard hadihajó Cingtauba érkezett és holnapután este utazik tovább.[3588]
A **tsingtaui (Cingtau, Chefoo, Tsifu)** német támaszponton volt 1901.05.14. és 17. között. Más forrás szerint már 11-én ide érkezett.[3589] Az út során a parancsnoka Friedrich Ritter Müller von Elblein fregattkapitány.

1901.06.01-én **Ningbo**-ba (Kína) érkezett, ahol három napig marad.[3590]
1901.06.08-án háromnapos tartózkodásra **Pagoda Anchorage**-be érkezett.[3591]
1901.06.12-én Pescador-ba (Penghu, **Pescadores-szigetek, Tajvan**-nál.) érkezett.[3592]
1901.06.15-én érkezett **Hong Kong**-ba, ahol három napig marad.[3593]
1901.06.24-1901-07.04-én Hong Kong-ban van más forrás szerint.
1901.07.06-22-én **Saigon**-ban volt.[3594]
*1901.07.23-28-án **Szingapúrban** járt.[3595]Ott járt a hajó, de bizonytalan az ott tartózkodás időpontja.*
1901.07.24-én Malakka-ba (**Melaka** Malajzia) érkezett.[3596]
1901.07.27-én Penang-ba érkezett három napra.[3597]
*1901.07.30-31-én **Georgetown, Penang** kikötőjét kereste fel.*

1901.07.30-án a Leopárd hadihajó ma **Sabang**-ba (Indonézia) érkezett. A hajón minden rendben van.[3598]
(Más forrás szerint Sabang-ba a hajó pár nap késéssel érkezett meg.)
1901.08.04-12-én érkezett Sabang-ba.

1901.08.15-23-án Madras-ba (India) érkezett.
1901.08.07-én érkezett **Madras**-ba, hát – nyolc napra. [3599]
1901.08.16-án hét-nyolc napra **Colombo**-ba érkezett.[3600]

[3586] Neues Wiener Journal, April 1901-04-26
[3587] Pester Lloyd, April Jahrgang 48, 1901-04-28 / nr. 102
[3588] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-05-15 / 132. szám
[3589] Grazer Tagblatt, Mai 1901-05-12
[3590] Neue Freie Presse, Juni 1901-06-01
[3591] Neue Freie Presse, Juni 1901-06-08
[3592] Neue Freie Presse, Juni 1901-06-12
[3593] Neue Freie Presse, Juni 1901-06-16
[3594] Neues Wiener Journal, Juni 1901-06-25
[3595] Klagenfurter Zeitung, Juli 1901-07-10
[3596] Neue Freie Presse, Juli 1901-07-24
Neues Wiener Journal, Juli 1901-07-24
Klagenfurter Zeitung, August 1901-08-01
[3597] Neue Freie Presse, Juli 1901-07-27
[3598] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-31 / 209. szám
Neue Freie Presse, Juli 1901-07-31
[3599] Agramer Zeitung, August 1901-08-07
[3600] Pester Lloyd, August Jahrgang 48, 1901-08-16 / nr. 196

1901.08.30-1901.09.03-án Colombo-ban járt.
1901.08.31-én négy napra a **Seychelle**-szigetekhez érkezett.[3601]
1901.09.09-11-én ***Victoria, Mahe, Seychelles-szigetek*** *Kelet-Afrika.*

1901.09.10-én három napra **Aden**-be érkezett.[3602]
1901.09.17-18-án érkezett Aden-be.

1901.09.19-21-én **Szuez**, Port Tewfik, avagy Szuez kikötője következett.
A sajtó szerint már 17/18-án Szuezben volt és 19-én akart tovább hajózni.[3603]
1901.09.20-án volt **Port Said**-ban.[3604]
1901.09.26-30-án Port Said-ban állt meg.
1901.09.21-én volt **Szuez**-ben.[3605]
1901.09.27-től hat napig **Gravosa**-ban volt.[3606]
1901.10.01-én befutott Gravosa (Ragusa)-ba.

1901.10.02-án kötöttek ki **Pólában** az Elisabeth, Zenta és Leopárd hadihajók, amelyek Kínából hazahozták az osztrák és magyar tengerészeket…. jelenti: A lakosság örömrivalgása közepette, ágyúdörgés mellett érkezett ma vissza a kínai osztrák-magyar hajóraj, mely az Elisabeth, Zenta és Leopárd hadihajókból állott." [3607] Kínából hazahozott néhány katonát.[3608]

1901.10.04-én leszerelték.

1902.
Részvétel a század nyári augusztusi manővereiben.[3609]
„A gyakorlatokon a következő hadihajók vesznek részt: Monarch, Wien és Budapest tornyos pánczélos hajók, a Franz Josef czirkálóhajó, a Tiger, Leopard, Panther torpedós czirkálók, a Satellit és Planet torpedóhajók és 16 torpedónaszád."[3610] A gyakorlatok 1902.06.15-én kezdődtek. [3611]

„Zárából jelentik, hogy tegnapelőtt (1902.08.16-án) négy napi tartózkodásra odaérkezett egy három hajóosztályból álló hajóraj, melyben a következő hadihajók vannak: a Monarch, Wien, Budapest, Tieger, Panther, Leopárd, Ferenc József, Satellit és Magnet."[3612]

1902.09.01-03 között az Isztriai félsziget előtt hajózott partraszállási gyakorlat keretében.

Ebben az évben módosították a kéményeit.
Parancsnoka Karl Urbanitzky fregattkapitány.[3613]

1903.
Parancsnoka Heinrich Burgstaller fregattkapitány.[3614]
1903.05.04-i hír: A Fremdenblatt részletes adatokat tesz közzé a Szaloniki elött horgonyzó osztrák-magyar hajórajról és konstatálja, hogy ez a flotta csak 700 embert képes partraszállítani. Minthogy ez

[3601] Neues Wiener Journal, September 1901-09-01
[3602] Neue Freie Presse, September 1901-09-10
[3603] Neue Freie Presse, September 1901-09-19
Neues Wiener Journal, September 1901-09-19
[3604] Neue Freie Presse, September 1901-09-20
[3605] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1901-09-20
[3606] Neue Freie Presse, September 1901-09-27
[3607] Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-10-02 / 271. szám
[3608] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1901-10-02
[3609] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-12-10 / 341. szám
Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1902-09-14
Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-05-10 / 110. szám
Magyarország, 9. évfolyam, 1902-08-30 / 206. szám
[3610] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-06-21 / 147. szám
[3611] Neue Freie Presse, August 1902-08-25
[3612] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-08-17 / 225. szám
[3613] Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-09-06
[3614] Die Zeit, Mai 1903-05-29

legfeljebb egyszeri ütközetre volna elég, Szalonikiben azonban előreláthatólag hosszabb helyőrségi és rendőri szolgálatra lesz szükség, alighanem meg kell erősíteni a flottát, ami a napokban fog eldőlni. Erre a czélra az Aspern, Panther, Tiger, Leopárd és esetleg még az Árpád hadihajók vannak kiszemelve.[3615]

Részvétel a század nyári manővereiben. A kötelék 1903.06.17-én futott ki Polából. A kötelék tagja:
1 csoport: Árpád, Habsburg zászlóshajó, Wien, 2. csoport: Szigetvár, Aspern és Leopard, 3. csoport: Tiger, Magnet, Meteor, továbbá 3 első osztályú torpedócsónak és 9 másod osztályú torpedócsónak.[3616]
A flotta a dalmát vizeken gyakorlatozik.[3617]

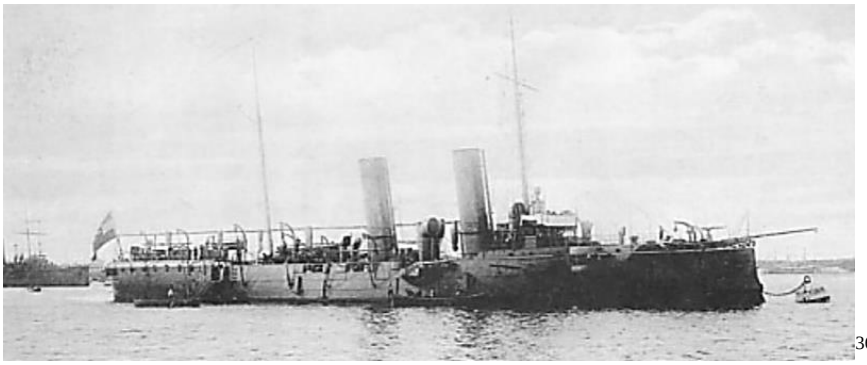
Holnap reggel 1903.07.21-én érkeznek Fiumába az Árpád páncélos, a Szigetvár, Aspern és Leopárd cirkálók.[3618]

Átminősítették III. osztályú cirkálóvá.
Kicserélték a kéményeit.

1904.
Ebben az évben tartalékban volt.

1905.
1905.01.13-tól Triesztben állomásozott.[3619]
1905.01.15 körül ismét hadrendbe állították. Parancsnokává Rudolf Pater Edler v. Mayersberg hadnagyot nevezték ki.
1905.01.16-i hír: Triesztben a Molo Giuseppinónál kikötött Biokovo kereskedelmi gőzös mentésére küldték, amelynek a parancsnoki hídja is megsérült egy balesetben. A Leopard cirkáló a San Marco hajógyár előtt horgonyoz.[3620]

Ebben az évben több hajóútra vitte el Habsburg-Lotharingiai Maria Jozefa főhercegnőt.
A Nyári Hajóraj kötelékében hadgyakorlatokon vett részt.


[3621]

Guntram Limpens-Doenraedt hadnagy és Josef Polarelli v. Mersperd zászlós a hajó legénységéhez csatlakozott.[3622] A hajóra érkezett Artur Schindler sorhajó hadnagy is.[3623]

1906.
Ebben az évben többnyire Triesztben volt.
A Nyári Hajóraj kötelékében hadgyakorlatokon vett részt.

[3615] Magyarország, 10. évfolyam, 1903-05-05 / 105. szám
[3616] Neue Freie Presse, Juni 1903-06-18
[3617] Die Zeit, Juni 1903-06-20
[3618] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-07-20 / 196. szám
[3619] Reichspost, Dezember 1904-12-31
[3620] Agramer Zeitung, Januar 1905-01-16
[3621] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[3622] Grazer Tagblatt, März 1905-03-18
Grazer Tagblatt, Januar 1905-01-29
[3623] Grazer Tagblatt, Dezember 1905-12-20

Ebben az évben felvetődött, hogy Kelet-Ázsia-i vizekre megy.[3624]

A „Panther“, „Leopard“, „Tiger“ nevű cirkálók és számos torpedóhajó sem használható többé ütközetben.[3625]
A legénység tagja lett Otmar Czerwenka és Josef Meusburger és Emil Descovich zászlós. [3626]

1906.10.06-án egy küldöttséget vitt Miramare-ba.[3627] Innét 1906.10.27-én Rovigno-ba érkezett.[3628]

1907-1909.
A hajó orvosa lett Dr. Siegfried Schneider korvettorvos.[3629]

Maria Josefa főhercegnő múlt szombaton érkezett Lussingrande-ba, és onnan szombaton (1907.04.06-án) a „Leopard” S. M. hajó fedélzetén indult Miramare-ba.[3630]

Az év első felében, Triesztben állomásozott. Az Admiralitás típusú horgonyait Skoda gyártmányú Tyszak horgonyra cserélték le. Kiszerelték az első torpedóvető csövét 1907-ben. (Más forrás szerint az összes torpedóvető csövét leszerelték.) A hajón ezeket a munkákat 1907.09.15-20 között végezték el.

1907.09.20. – 1909.04.13-között, baráti látogatások Kelet-Ázsiába, Rudolf Ritter von Benigni kapitány parancsnoksága alatt. Kínai (felhajózott a Jangcén), orosz (Vladivosztok[3631]) és japán kikötőket keresett fel. A Vladivosztok-i kikötésről se a sajtó, se más forrás nem ír, így azt nem tudom megerősíteni.

1907.09.26-án vagy 29-én futott ki **Polából**.
1907.10.05-08-én volt **Port Said**-ban.

1907.10.03-án Colombo felé hajózott az SMS Leopard.[3632]
1907.10.05-én öt napra **Adenbe** érkezett.[3633]
1907.10.17-23-án járt Adenben. Itt az SMS Szigetvár egyik matrózának a sírját helyreállította a legénység.
1907.10.30-1907.11.02-án érkezett **Colombo**-ba.

1907.10.31-én a Leopard hadihajó két napi tartózkodásra **Singaporeba** érkezett. Innen **Saigonba** megy.[3634]
1907.11.04-08-án Szingapúr-ban járt.

Távirati jelentés szerint a »Leopard« hadihajó 1907.11.04-én négy napi tartózkodásra Saigonba érkezett, innen Hongkongba fog utazni. A hajón minden rendben van.[3635]
1907.11.14-17-én járt Saigon-ban.

1907.11.14-én futott be Hongkongba.[3636]
1907.11.28-án rövid időre megállt Hong Kong-ban.
1907.12.21-1908.03.09 között Amoy-ban (Sziamen, Xiamen Kína) volt.
1907.11.29-én futott be Amoy-ba az SMS Leopard. Ott 14 napig tervezett maradni.[3637]

[3624] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-11-18 / 317. szám
[3625] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-05-23 / 140. szám
[3626] Militär-Zeitung, Januar-Juni 1906-02-21
Grazer Tagblatt, September 1906-09-29
[3627] Sport und Salon, Juli-Dezember 1906-10-06
[3628] Sport und Salon, Juli-Dezember 1906-10-27
[3629] Grazer Tagblatt, Januar 1907-01-02
[3630] Sport und Salon, Januar-Juni 1907-03-30
[3631] https://military.wikireading.ru/56087
[3632] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-10-03 / 235. szám
[3633] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-10-08 / 239. szám
[3634] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-11-01 / 259. szám
[3635] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-11-06 / 263. szám
[3636] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-11-15 / 271. szám
[3637] Reichspost, Januar 1908-01-14

Itt 7 altiszt és Alois Bauer villamosmérnök egy kínai csónakkal meg akarta látogatni az odaérkezett SMS Leopard cirkálót. Este a csónakot a német Arcomage cirkáló legázolta, mivel nem látta a kivilágítatlan csónakot. A balesetben elhunyt Alois Bauer, mert nem tudott úszni.[3638] A balesetben két kínai is megfulladt.[3639]
1907.12.22-én **Sanghai**-ba érkezett. A kikötőben 60 napot szándékozott eltölteni.[3640]

1908.02.29-én a hajónak szánt leveleket még Sanghajba küldték.[3641]
1908.03.10-én a Leopard hadihajó három napi tartózkodásra **Csinkiang**ba (**Jankcsekiang,** Zhenjiang, Chingkiang) érkezett a Jangce folyón. Innen Nankingba megy. A hajón minden rendben van.[3642]

1908.03.10-13-án Sanghai-ban volt.
1908.03.14-20-án Chin Kiang-ba (Zhenjiang, Chingkiang) érkezett.
A Leopard cirkáló ma 1908.03.10-én elindult Chinkiang (Yangsekiang) közeléből.[3643]

1908.03.21-25-én **Nanking**-ban volt. Nem kizárt, hogy járt ott, de a sajtóból nem tudom megerősíteni és pontosítani a dátumot.

A Leopard hadihajó 1908.03.21-én négy napi tartózkodásra **Vuchuba (Wuxue a Jangce folyó partján, Kína)** érkezett, ahonnan Kinckiangba (**Jangcekiang,** Kindiang, Kiu-kiang, Jiujiang) indul.[3644]
1908.03.26-28-án volt Wuhu (Vuchu)-ban.
1908.04.01-07-én Kiu-kiang-ban (Jiujiang) kötött ki a Jangce jobb partján.

1908.03.26-án futott be **Kiu-kiang**-ban (Jiujiang) kötött ki a Jangce jobb partján. Hanshou-ba megy tovább.[3645]

1908.04.01-én öt napra érkezett Lansau-ba.[3646] Ezt a helyet nem tudom azonosítani. Az adatok alapján talán Hankau - Hankow lehet.
Távirati jelentés szerint a Leopard hadihajó 1908.04.01-én **Hankauba (Hankow, Hanshou)** érkezett, ahol 5 napig fog tartózkodni. Innen a hajó Sanghaiba indul.[3647] Hankow-ban 1908.04.01. és 7. között volt.

1908.04.10-23-án Hankow-ban volt. Ez a város 1133 km-re található a Jangce folyó torkolatától felfelé.

Gőzhajók és csónakok borultak fel, és a **Jangce folyón** lefelé sodródva nagy veszélyt jelentettek a hajózásra. Kigyulladt egy nagy kőolajos szeméttel megrakott hajó, és a körbe-körbe lebegő égő fadarabok pedig a külföldi kereskedők településen található hajókat és pontonokat veszélyeztették. Az itt tartózkodó osztrák "Leopard" cirkálónak mindent meg kellett tennie, hogy megvédje magát a nagy lebegőszeméttel szemben, és csak a tisztek közbelépésének és a legénység erőfeszítéseinek köszönhető, hogy a cirkáló sértetlen maradt.[3648]

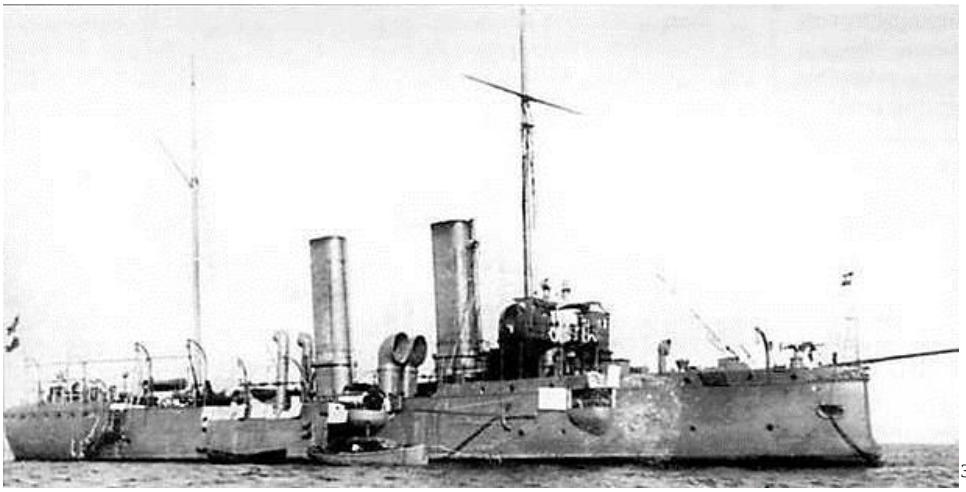
1908.04.12-én **Sanghai**-ba érkezett 10-12 napra.[3649]
1908.04.26-1908.05.02-án Sanghai-ban volt.

Grazer Tagblatt, November 1907-11-30
[3638] Die Zeit, Januar 1908-01-11
[3639] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1908-01-15
[3640] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-12-22 / 303. szám
Grazer Tagblatt, Dezember 1907-12-23
[3641] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-07 / 34. szám
[3642] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-03-12 / 63. szám
Die Zeit, März 1908-03-10
[3643] Reichspost, März 1908-03-10
[3644] Az Ujság, 1908. március/2, 6. évfolyam, 1908-03-24 / 73. szám
[3645] Grazer Volksblatt, März 1908-03-30
[3646] Grazer Tagblatt, April 1908-04-03
[3647] Az Ujság, 1908. április/1, 6. évfolyam, 1908-04-03 / 82. szám
[3648] Innsbrucker Nachrichten, Mai 1908-05-08
[3649] Grazer Tagblatt, April 1908-04-13

A Leopard hadihajó 1908.04.15-én 5 napi tartózkodásra **Csingtauba** érkezett. A hajó innen **Cheffoo-ba** (**Csi-Fu**) megy.[3650] Más sajtóforrás szerint 1908.04.25-én érkezett ide öt napra.[3651]
1908.05.03-09-én volt Csingtao-ban.

1908.04.21-én találkozott az Európából érkezett, SMS Kaiserin Elisabeth-tel, amely felszerelés kiegészítést hozott a számára. Ekkor hagyta el állomáshelyét, amit az SMS Kaiserin Elisabeth vett át.

A Leopard hadihajó 1908.05.03-án nyolcnapi tartózkodásra **Chefooba** érkezett, ahonnan **Chingvangtao-ba (Kína)** indult el.[3652] 1908.05.10-19-én volt Chefoo (Tsifu)-ban.


3653

Az SMS Leopard cirkáló 1908 elején. A kazánventilátorok magasságát megnövelték, a híd kialakítását megváltoztatták, de a hajó megőrizte elavult fegyverzetét

1908.05.10/11/12-én érkezett **Taku**-ba és 8 nap múlva megy tovább Weihaiweibe.[3654]
1908.05.20-22-én volt Taku-ban.
1908.05.22-1908.06.13-ig **Wei-hai-wei**-ben volt.

A Leopard hadihajó 1908.05.25-én 2—3 heti tartózkodásra **Nagasakiba** érkezett, ahonnan Kagoshimába hajózik. [3655]
1908.06.14-16-án volt Nagasaki-ban.
A Leopard hadihajó 1908.06.14-én két napi tartózkodásra **Kagassimába** érkezett.[3656]
1908.06.17-21-én volt Kagassima-ban.
1908.06.17-én érkezett **Itsukushima**-ba 4 napra.[3657]
1908.06.23-1908.07.07-én Itsukushima következett.

A Leopard hadihajó 1908.06.23-án háromnapi tartózkodásra **Kobeba** érkezett, ahonnan Taketojóba megy.[3658] Más forrás szerint két hétre kötött ott ki.[3659]
1908.07.09-14-én Kobe-ban járt.

[3650] Az Ujság, 1908. április/2, 6. évfolyam, 1908-04-28 / 103. szám
[3651] Prager Tagblatt, April 1908-04-27
[3652] Az Ujság, 1908. május/1, 6. évfolyam, 1908-05-05 / 108. szám
Prager Tagblatt, Mai 1908-05-05
[3653] https://military.wikireading.ru/56087
[3654] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Mai 1908-05-12
Pilsner Tagblatt, Mai 1908-05-12
Prager Tagblatt, Mai 1908-05-12
[3655] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-05-26 / 126. szám
Grazer Tagblatt, Mai 1908-05-26
[3656] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-06-16 / 144. szám
[3657] Grazer Tagblatt, Juni 1908-06-20
[3658] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-06-25 / 152. szám
[3659] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1908-06-26

1908.07.9/11-én távirati értesítés szerint a Leopard hadihajó 5 napi tartózkodásra **Taketajóba** érkezett, ahonnan Yokohamába indul.[3660]
1908.07.15-1908.08.09-én Taketajo-ban volt.
Yokohama-ba 1908.07.15-én érkezett meg 3-4 hétre. Indulás Port Hamiltonba és Chemulpoba.[3661]
1908.08.11-19-én Yokohama következett.
1908.08.21-23-án Kobe következett.
1908.08.27-én Nagaszakiba érkezett 2-3 hétre.[3662]
1908.08.27-1908.09.18-án **Moji** következett.
1908.09.20-24-én **Nagaszaki**-ban állomásozott.

1908.09.23-án három napi tartózkodásra Kobeba érkezett, ahonnan Taketojóba megy.[3663]

1908.09.25-1908.10.01-én **Chemulpo**-ban volt.
1908.10.02-án Darien-ben (Dalian Kína) volt.
1908.09.25-én érkezett Dairen (**Dalian**)-be. Itt 7 napra szándékozott megállni.[3664]
1908.10.02-án érkezett **Cheffoo**-ba 2-3 hétre. Tsingwangtao-ba megy tovább. [3665]
1908.10.17-25-én Cheffoo (Csi-Fu)-ban járt.
1908.10.27-29-én **Tsingwangtao** –ban (Tsing Wang Tao, Pekingtől keletre) volt.

A „Ferenc József“ és a „Leopard“ hadihajók 1908.10.17-én nyolcnapi tartózkodásra Csing-Van-Tao-ba érkeztek.[3666]

A Leopard hadihajó 1908.10.27-én **Moji**-ba **(Moji-ku Kyushu)** érkezett. Innen e hó 29-én Kobeba megy.[3667]
1908.11.01-11-én Moji-ban volt.

1908.11.01-én **Kobeba** érkezett, ahonnan 8—10 napi tartózkodás után Nagaszakiba megy.[3668]
1908.11.12-29-én Kobe-ban volt.

1908.11.12-ikén 14 napi tartózkodásra **Nagasakiba** érkezett. A hajón minden rendben van. A hajó legközelebbi kikötője Sanghai lesz.[3669]
1908.12.01-15-én Nagasakiban dokkban volt.

1908.12.01-én tizennégy napi tartózkodásra **Sanghaiba** érkezett, ahonnan Hongkongba megy.[3670]
1908.12.19-1909.01.22-én Sanghai-ban volt.1909.01.24-én befutott **Kanton** (Canton)-ba.[3671]
1909.02.08-án futott be **Hong-Kong**-ba.[3672]
1909.01.23-1909.02.06-ig Hong-Kong következett.
1909.02.07-22-ig Kanton-ban volt.

„A Leopárd nevű kis cirkáló keletázsiai állomáshelyéről nem, mint eredetileg tervezve volt, ez év nyarán, hanem már a tavasszal tér vissza Pólába, hogy a hajóhadosztály nyári gyakorlatozásakor minden

---

[3660] Az Ujság, 1908. július/1, 6. évfolyam, 1908-07-11 / 166. szám
Grazer Volksblatt, Juli 1908-07-10
[3661] Grazer Tagblatt, Juli 1908-07-16
[3662] Die Zeit, August 1908-08-28
[3663] Az Ujság, 1908. szeptember/2, 6. évfolyam, 1908-09-30 / 234. szám
[3664] Grazer Tagblatt, September 1908-09-27
[3665] Grazer Tagblatt, Oktober 1908-10-04
[3666] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-10-18 / 250. szám
https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Leopard_%281885%29
[3667] Az Ujság, 1908. október/2, 6. évfolyam, 1908-10-29 / 259. szám
[3668] Az Ujság, 1908. november/1, 6. évfolyam, 1908-11-03 / 263. szám
[3669] Az Ujság, 1908. november/1, 6. évfolyam, 1908-11-14 / 273. szám
[3670] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-12-02 / 288. szám
[3671] Grazer Tagblatt, Januar 1909-01-25
[3672] Agramer Zeitung, Februar 1909-02-09

alkalommal föllépő személyzethiányt némileg pótolni segítsen."[3673] 1909.02.22-én kapott hazatérési parancsot.

1909.02.24-27-én **Hong Kong**-ban volt.
A SMS „Leopard" cirkáló teljes gőzzel indul Hongkongból Baron v. Meyern-Hohenberg hadnagy parancsnoksága alatt, a rendelkezésre álló tisztekkel és otthonról érkező legénységgel. Ezek szerint Hongkongban leváltották a hajó legénységének egy részét. [3674]

1909.03.01-03-én **Saigon**-ban kötött ki.
1909.03.04-én **Szingapúr**-ban állt meg.
1909.03.05-én a Leopard hadihajó rövid tartózkodásra a Singapore melletti **Szahankba (Bintang-sziget)** érkezett.[3675]

1909.03.09-23-ig **Sabang**-ban (Indonézia) volt.

1909.03.10-én a Leopard hadihajó három napi tartózkodásra **Kolombo-ba** (Colombo Sri Lanka - Ceylon) érkezett.[3676]
1909.04.01-02-án volt Colombo (Kolombo)-ban. Itt kisebb javítást végeztek a hajón.

1909.03.19-én kapott hazaindulási parancsot.
1909.04.01-én **Adenbe** érkezett.[3677]
1909.04.07-én volt Aden-ben.
1909.04.08-án járt **Szuez**ben.
1909.04.03-án **Port Said**-ban volt. A sajtó szerint ide 1909.04.07-én érkezett meg.[3678]

1909.04.13-ára várták a hajót **Polába**, ahová 14-én be is futott.[3679]
1909.04.17-én leszerelték Polában.

1909.04.18-i hír szerint a hajó Sanghajban állítólag megfulladt Johann Schosthaler nevű tengerésze életjelet adott magáról.[3680]

1909-ben „kis cirkálónak" minősítették át. Főleg a torpedónaszádok zászlóshajójának szerepkörében alkalmazták.

1909.07.21-én felmerült, hogy augusztus 15-én a Kelet-Ázsiába küldik. A hajó parancsnoka Skerl fregattkapitány.[3681]

1909.08.16 – 1909.11.15 között körszerűsítették a hajót. Eltávolították a hátsó torpedócsövet, és négy 6,6 cm-es löveget adtak a fegyverzetéhez. Leszerelték a 12 cm-es lövegeit és előre 4,7 cm-es gyorstüzelő lövegeket szereltek. A hátsó 40 cm-es reflektorát 60 cm-re cserélték ki.

1910.
1910–1913-ban tartalékban deaktiválva. Ezen idő alatt átalakították és újrafegyverezték.
4 db 66 mm-es (2,6 hüvelyk) L/45-ös löveget és 10 db 47 mm-es QF Skoda löveget kapott és 3 db 35 cm-es torpedóvetője lett.

[3673] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-02-18 / 41. szám
[3674] Neues Wiener Journal, März 1909-03-21
[3675] Az Ujság, 1909. március/1, 7. évfolyam, 1909-03-05 / 54. szám
[3676] Az Ujság, 1909. március/1, 7. évfolyam, 1909-03-10 / 58. szám
[3677] Az Ujság, 1909. április/1, 7. évfolyam, 1909-04-03 / 79. szám
[3678] Grazer Tagblatt, April 1909-04-08
[3679] Az Ujság, 1909. április/1, 7. évfolyam, 1909-04-15 / 89. szám
Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[3680] Kärntner Zeitung, April 1909-04-18
[3681] Prager Tagblatt, Juli 1909-07-21

„Az 1885-ben épült Panther és Leopárd már csak misszió szolgálatokat teljesítenek.”[3682]

1911.
1911-ben modernizálták.

1914.
1914.02.14 – 1914.05.15 között a Torpedó Iskola kiképzőhajója.[3683]
1914.08.01-től a Fasana-csatornában teljesített őrszolgálatot a II. partvédelmi osztály zászlóshajójaként.

1914.10.18-i hír: „öcsém, König Antal a pólai haditengerészetnél a Leopárd hadihajón teljesít szolgálatot. Hosszabb idő óta nem ad életjelt magáról. Értesítést kér König Ferenc igazgató-tanító, Zalaszentbalázs.”[3684]

SMS Leopard 1914-ben[3685]

1915.
1915.02.14. – 1915.05.15-között a torpedóiskola kiképzőhajója.
1915.05.15. – 1918.11.04-között őrhajó a Fasana-csatorna védelmére Polánál.[3686]

„KÉRELEM: Akadna-e oly nemesszívű hölgy vagy úr, aki a „Leopárd" hadihajó magyar legénységének, egy használt grammofont ajándékozna, szórakozás céljából. Hazafias Üdvöz lettel a magyar legénység nevében Sándor Béla, S. M. S. „Leopárd", Póla I.”[3687]

1916.
1916.12.07-i kórházi hír: Az SMS Leopard tengerésze, Semjén Gabriel, született Balatonfőkajár 1889-ben 1916.10.23-án elhunyt és Polában temették el a haditemetőben, a 1. sír. 248.[3688]

1917.
„Hatszáz koronát túlhaladó összeget eredményezett a mai gyűjtés Polyák István árváinak és ezzel a gyűjtés eddigi eredménye több mint kétszáz koronával túlkerült a huszonhétezer koronán. Pozsonyújvárosi vasutasok adománya szerepel a mai gyűjtés élén és a most is hosszú lajstromban feltűnik a Leopárd kiscirkáló magyar tengerészeinek, a besztercebányai hadirokkantak meg a 16. honvéddandár rohamcsapatának adománya, de a katonák mellett továbbra is lelkesen támogatja a jótékony mozgalmat a polgári társadalom. A legfrissebb gyűjtésről a következő kimutatás: Magyar fiuk a Leopárd kiscirkálóról Póla 32. korona, stb.”[3689]

[3682] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám
[3683] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leopard
[3684] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-10-18 / 259. szám
[3685] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6b/SMS_Leopard.jpg
[3686] https://austria-forum.org/af/AustriaWiki/SMS_Leopard_%281885%29
[3687] Pesti Hírlap, 37. évfolyam, 1915-10-10 / 282. szám
[3688] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1916-12-07 / 521. szám
[3689] Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-08-26 / 213. szám

1920.
1920. január végén a szövetséges párizsi haditengerészeti küldöttsége Nagy-Britanniának ítélte oda. Az angolok eladták az olasz Vaccaro and Co. cég leselejtezés céljából. Messinában bontották le 1921-ben..

Parancsnoka:
1887. Habsburg-Lotharingiai Károly István (Karl Stephan) főherceg fregattkapitány
1888. Anton Pirkhan 2. osztályú kapitány
1893. Ripper Gyula korvettkapitány (Julius von Ripper utóbb ellentengernagy)
1897-1898. Dell' (Bell) Adami Géza fregátkapitány
1898. Kurzvald von Kunenhorz fregatta-kapitány
1900. Dennig Henrik fregatt-kapitány
1900-1901. Friedrich Ritter Müller von Elblein fregattkapitány (utóbb ellentengernagy 1911+)
1902. Karl Urbanitzky fregattkapitány
1903. Heinrich Burgstaller fregattkapitány
1905. Rudolf Pater Edler v. Mayersberg hadnagy
1907-1909. Rudolf Ritter von Benigni fregattkapitány
1909. Baron v. Meyern-Hohenberg hadnagy
1909. Schmidtheimi Skerl Tivadart fregattkapitány.[3690]

Admirálisok:
1900. Helenani Sachs Móricz ellentengernagy

[3690] Prager Tagblatt, Juli 1909-07-21

Panther cirkáló 1885

SMS Panther cirkáló, torpedócirkáló

Nem azonos a hasonló nevű, vele közel egy időben működő német ágyúnaszáddal. Ugyan ekkor volt az USA-nak is egy Panther nevű hadihajója.
Testvérhajói az SMS Leopard és az SMS Tiger (utóbb Lacroma).

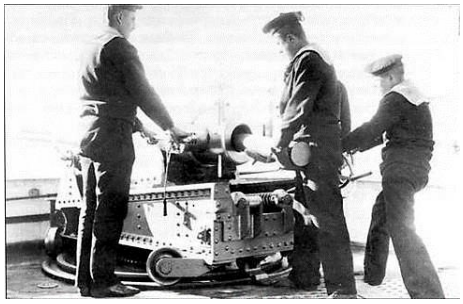
Vízkiszorítása: 1 384 tonna a vízrebocsátáskor
1 530 tonna – 1582 tonna üresen (1557 tonna részben feltöltve)[3691]
1 919 tonna teljesen felszerelve
(Máshol 1 582 hosszú tonna, 1 730 normál tonna)
Hossza: 73,19 m (240 láb 9 hüvelyk) a legnagyobb hossz
71,38 m a vízvonalon
68,27 m (máshol) 69 m talán az egyenesek között
Szélessége: 10,39 m (34 láb 11 hüvelyk)
Merülése: 4,28 - 4,39 m üresen (14 láb 5 hüvelyk)[3692]
4,5 – 4,74 - 4,88 m teljesen felszerelve (14 láb 11 hüvelyk) 1 cm merülés = 5,13 tonna
Meghajtása: 2 db álló, 2 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép. Ezeket a Ezeket a R.U. Hawthorne gyártotta. White jobban kedvelte őket, mint a háromszoros expanziós gépeket, mert könnyebbek és kompaktabbak voltak. A brit prototípustól eltérően az osztrák hajót inkább függőleges, mint vízszintes motorokkal szerelték fel. Előnyük volt, hogy lényegesen kisebb volt a vibrációjuk és kisebb helyigényük, így a géptér hosszát, így magának a hajónak a hosszát is csökkenteni lehetett, ami az irányíthatóságban előnyhöz juttatta. Az osztrák torpedócirkáló motorterének hossza mindössze 7,93 m volt, míg az Armstrong által egy időben épített, hasonló teljesítményű vízszintes gépekkel felszerelt Zhiyuan típusú kínai cirkálóké több mint 14 m. Ezen túlmenően a tapasztalatok szerint a hengerek függőleges elrendezése is szükséges a nagy fordulatszámhoz. Az ilyen gépek egyetlen jelentős hátránya az volt, hogy a páncélozott fedélzet fölé nyúltak.
A gőzgépeket a két széntároló rekesz közé helyezték el a jobb védettség miatt.
4 db két tűzteres hengeres kazán, üzemi nyomás 9 atm. Ezeket két vízzáró rekeszbe helyezték el.
2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 3,81 m átmérővel (Átmenetileg kísérletképpen volt rajta 5,49 m-es hajócsavar is.)
2 db árboc latin vitorlával, a négy ferde vitorla, összesen 263 m2 felületű.
A gyakorlatban a vitorlák nem kerültek használatba.

Teljesítménye: 3500 - 4000 LE természetes huzattal
6500 LE mesterséges huzatolással (Máshol csak 6195 LE szerepel)
Sebessége: 17 - 19,4 csomó (33 km/h) 129-es percenkénti propeller fordulatszámmal
Hatótávolsága: 2800 tmf (5190 km) (máshol 7000 km)/ 10 csomóval (19 km/h)
2350 tmf (4350 km)/ 13,5 csomó
Üzemanyaga: 105 tonna normál szén terhelés
308 tonna szén a maximális terhelése, amit két raktárban helyeztek el
Személyzete: 1896-ban 13 - 17 tiszt (köztük 6 tengerészkadét) és 165 tengerész
1907-ben 10 tiszt és 188 tengerész
Páncélzata: Fedélzet 9,5 mm - 12 mm
Gépháznál 50 mm felül, gépház oldalfalai 19 mm
Parancsnoki híd 62,5 mm
Acél hajótest

[3691] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[3692] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Panther_(1885)

Fegyverzete 1886-ban:

2 db 12 cm-es 1880-as L/35-ös Krupp löveg, lövegkarzaton a felső fedélzeten elhelyezve (lőszer kiszabat lövegenként: 6 db robbanólövedék, 30 db gyújtólövedék, 12 db srapnelgránát, 12 db gyakorlólövedék) A korabeli nézetek szerint ez az elrendezés abból a szempontból volt előnyös volt, hogy mindkét ágyúból az orr irányába lehetett a tüzet irányítani, bár a valóságban ezt szinte soha nem sikerült elérni. Csőhossz: 4200 mm. Súlya 250 t. Csőemelés -6 - +15 fok. Lövedék súlya 23,75 kg. Töltény súlya 1,494 kg. Lőtáv 7000 m.



A 120 mm-es Krupp 1890-es löveg legénységének kiképzése a "Panther" cirkálón.[3693]

4 db 4,7 cm-es SFK L/33-as gyorstüzelő Hotschkiss-féle löveg (lőszer kiszabat: 602 db robbanólövedék, 682 gyújtólövedék, 360 db gyakorlólövedék) Ezek a lövegek a felső fedélzeten voltak. Csőhossz: 1557,5 mm. Csőemelés -23 - +23 fok. Lőtáv 3000 m

6 db 4,7 cm-es (1,85 inch) L/25-ös Hotschkiss-féle ötcsövű szórólöveg (revolverágyú) (lőszer kiszabat: 1832 db lövedék) Kettő elől és kettő a fedélzet alatt, míg kettő a felső fedélzeten volt. Tervezték: 1873, Hadrendbe állt: 1884, Löveg súlya: 1274 font (578 kg), Löveg hossza: 78,74 hüvelyk (2 m), Furat hossza: 46,26 hüvelyk (1,175 m), Barázdák száma: 20 Tüzelési sebesség: 50 lövés/perc, de csak 30 lövés volt praktikus, de mivel kézzel töltötték, a gyakorlatban alacsonyabb. Lőszer súlya: 6,7 font (3 kg) hüvellyel együtt. Lövedék súlya hüvely nélkül 3,3 font (1,5 kg). Robbanótöltet: 0,095 font (43 g). Lövedék hossza: ?. Kivető töltet: 0,49 font (0,22 kg) barna lőpor, vagy 0,178 font (0,081 kg füstmentes por. Kezdősebesség: 1476 fps (450 m/s). Lőtáv 3,3 fontos lövedék (1,5 kg) HE lövedék 4,6 fokon 2020 yard (1850 m). A löveg szerelhető légvédelmi talapzatra is. Lövegcső emelés: -20 / +20 fok Légvédelmi talapzaton +85 fok

Egy fennmaradt 5 csövű löveg az USA egyik múzeumából[3694]

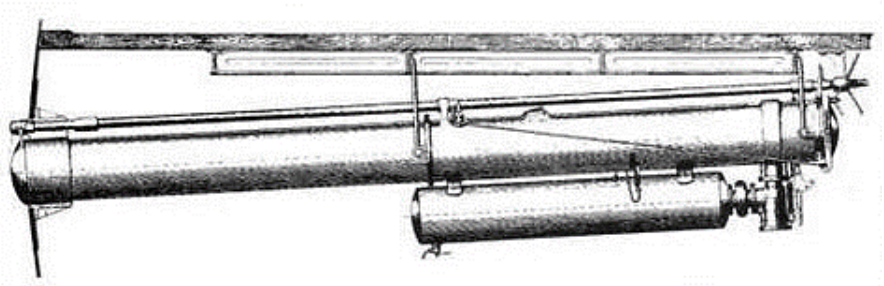
[3693] https://military.wikireading.ru/56087
[3694] http://www.navweaps.com/Weapons/WNRussian_47mm_Hotchkiss.php

2 db 2,5 cm-es L/44-es Palmkrantz-Nordenfeld géppuska (mitrailleus). Csőhossz: 2045,8 mm. Csőemelés -35 - +15 fok.
4 db 35 cm-es (14 hüvelyk) fedélzeti torpedócső, (egy a hajóorrban, egy a taton és kétoldalt kettő a főárboc környékén) Torpedókészlet 24 db.
Erős kosorr
A hajón két lőszerraktár volt. Egy elől és egy hátul.

Fegyverzete 1891-ben:
2 db 12 cm-es löveg
10 db 4,7 cm-es L/44 Skoda gyorstüzelő löveg
4 db 35 cm-es torpedócső

A Panther cirkáló fedélzetén a 47 mm-es/44-es Skoda ágyúkkal gyakorolnak a tüzérek[3695]

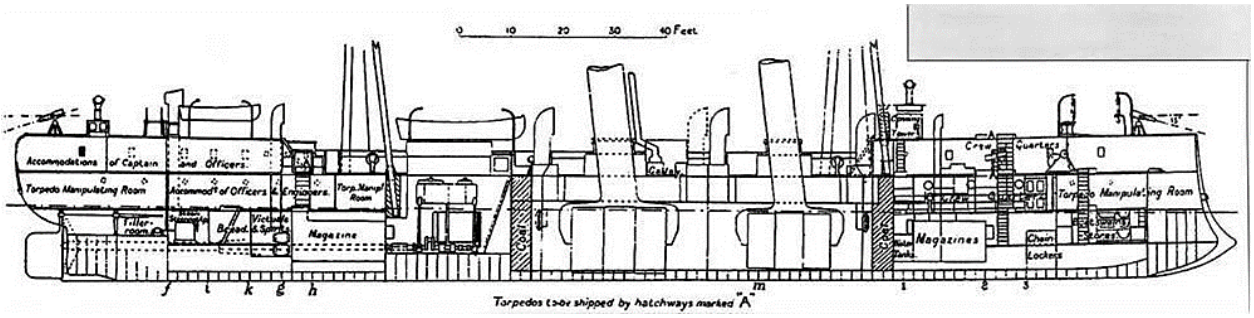
Fegyverzete 1909-ben:
4 db 7 cm-es gyorstüzelő löveg
10 db 4,7 cm-es Skoda gyorstüzelő löveg
3 db 35 cm-es torpedócső, (az orrból eltávolították a vetőcsövet)[3696]



A tat 350 mm-es torpedóvető beépítési rajza[3697]

Csónakok: 1 db nagy II. osztályú gőzcsónak, 1 db II. osztályú csónak, 1 db III. osztályú csónak, 1 db II. osztályú Gigg, 1 db Jolly boat, 1 db csónak, 1 db kis csónak.
Horgonyok: 4 db Rodger-Admirality horgony: 1 db 1 924 kg (láncátmérő 38 mm), 1 db 1943 kg, 1 db 497 kg, 1 db 306 kg
1908-ban Tyszak típusú horgonyokat kapott a régiek helyett. 1 db 2015 kg, 1 db 2016 kg, 1 db 2010 kg, 1 db 415 kg, 1 db 81 kg
Keresőlámpák: 2 db 40 cm-es reflektor

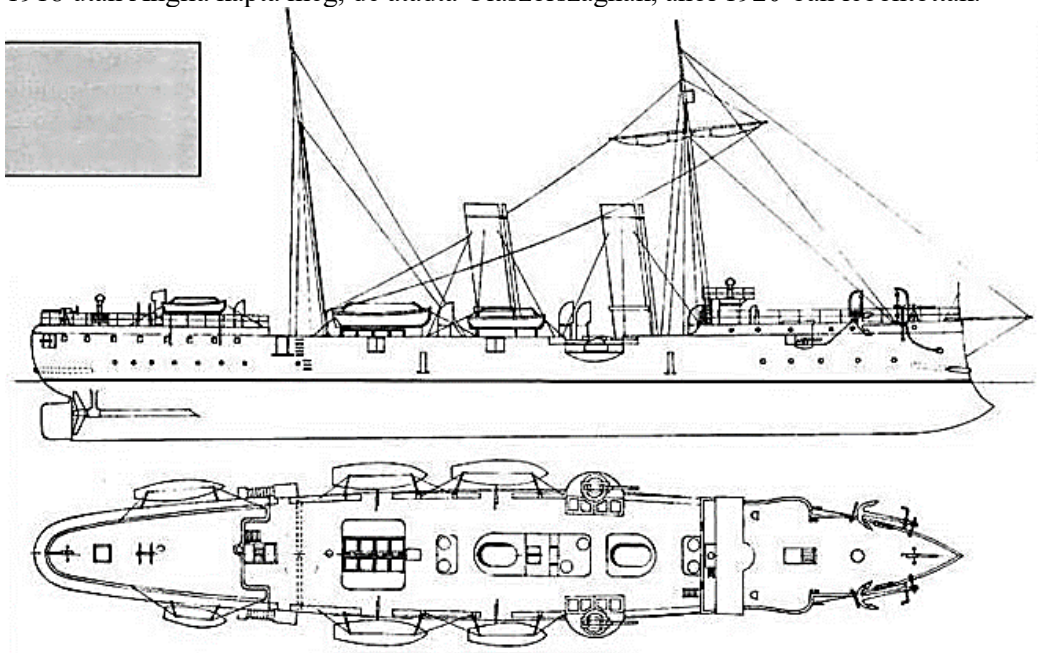
[3695] https://military.wikireading.ru/56087
[3696] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Panther
[3697] https://military.wikireading.ru/56087



Az SMS Panther torpedóhajó hosszanti metszete[3698]

A hajónak két folyamatos fedélzete volt - a felső és a középső (páncélozott). Az elsüllyeszthetetlenséget nyolc keresztirányú vízzáró válaszfal biztosította, amelyek elérték a felső fedélzetet, amely 6-7 láb (1,8-2,1 m) magasságban volt a vízvonal felett. A gép- és kazántereket oldalsó szénraktárak védték. A keresztirányú szénraktárak előtt, elöl és hátul védték a kazánházakat a hosszanti tűztől.
A kazánok és gépezet felett futó 9,5 mm vastag acél páncélozott fedélzet képezte a felső szénraktárak alját, a közte és a felső fedélzet közötti teret kereszt- és hosszanti válaszfalak osztották kis rekeszekre. Mivel a gőzgép hengerei a páncélfedélzet szintje fölé emelkedtek, oldalról 19 mm-es glacis (oldalfal) védte őket. Harckörülmények között a gépteret teljesen el lehetett szigetelni a hajó többi részétől, a glacist pedig homokzsákokkal, szénnel vagy emeletes hálókkal lehetett lefedni.

Építette: W G Armstrong, Mitchell and Co. (Newcastle)
Épült: Elswickben, Newcastle upon Tyne
Gyári száma: 480
Ára: 1 983 730 korona
Építés kezdete: 1884.10.29.
Nevének jóváhagyása: 1885.06.04-én I. Ferenc József császár és király jóváhagyta a nevét.
Vízrebocsátás: 1885.06.13.
Hadrendbe állt: 1885.12.31.
Sorsa: 1918 után Anglia kapta meg, de átadta Olaszországnak, ahol 1920-ban lebontották.



Az SMS Panther. Ugyan így nézett ki az SMS Leopard is. Az SMS Tigris másképp nézett ki[3699]

[3698] https://military.wikireading.ru/56087
[3699] https://military.wikireading.ru/56087

A hajó a Monarchia által az 1880-as években megkezdett torpedóflotta kiépítésének a részét képezte. Maximilian Daubblebsky von Sterneck admirális 1884.09.08-án készített feljegyzésében említette meg, hogy a nagyobb hadihajók elleni támadáshoz szükségesek a torpedókkal felszerelt kisebb egységek, amelyek megerősített döfő orrot is kapnak. Ezek kicsi és gyors hajók lennének, amiket egyben járőr és felderítő feladatra is lehet alkalmazni.
Ekkorra a flotta 10 db páncélosból állt, amelyeket 1861 és 1881 között építettek, és amelyek a modern szabványokhoz képest nem voltak kellően felfegyverzettek és gyengén páncélozottak; a 4 db torpedóhajó, sebessége nem haladta meg a 11 csomót. Volt még 10 db 1. osztályú és 8 db 2. osztályú rombolót. A meglevő segédhajók – fregattok, korvettek és sloopok – azonban teljesen elavultak, és nem volt igazi harcértékük.
A flotta fő feladata Maximilian von Sterneck admirális szerint saját partvonalának stratégiai védelme, hogy a szárazföldi erőket ez ne kösse le. Ezt a feladatot legjobb a nyílt tengeren megtenni, de mivel az ország az óriási anyagköltségek miatt nem engedhet meg magának ilyen flottát, ezért olcsó partvédelmi eszközökre kell támaszkodnia, amelyek közül a legmodernebbek a tengeri aknák, torpedók és azok hordozói. A Triesztől a montenegrói határig terjedő partok védelméhez négy romboló flottilára van szükség. A harci flottára is szükség van, de annak fő feladata az aknamezők védelme és az azok megsemmisítésére irányuló kísérletek elhárítása, valamint aktív hadműveletek folytatása.
Ezen feladatokat ötvözte az új cirkálóosztály.

Az osztrák-magyar flottának négy torpedóhajója volt: a Zara, Spalato, Sebenico és Lussin. Mindegyiket hazai hajógyárakban építették 1878 és 1884 között (utóbbiak addigra még nem is álltak szolgálatba), és teljesen hétköznapi hajók voltak teljes vitorlás szerelékkel és két gőzgéppel, sebességükben reménytelenül elmaradtak a modern rombolóktól. Mivel elavultak, semmiképpen sem szolgálhattak prototípusként új hajókhoz. Ezzel kapcsolatban még 1884 elején az angliai haditengerészeti attasé, Friedrich von Hahn báró 2. osztályú kapitány utasítást kapott, hogy keressen meg öt angol hajógyárat két torpedóhajó építésének javaslatával a kiadott műszaki előírásoknak megfelelően. Az osztrákok legfeljebb 1500 tonnás vízkiszorítást kötöttek ki, a sebességet teljesen felfegyverkezve és utánpótlással felszerelve legalább 17 csomónál határozták meg, illetve 18 csomónál erőltetett vontatásnál. A fegyverzet összetétele két 120 mm-es Krupp löveg a felső fedélzeten, tíz 47 mm-es Hotchkiss gyorstüzelő ágyú és négy 350 mm-es víz feletti torpedócső, amelyek közül kettőt az oldalakra kell felszerelni. Ezek erősebb hajók, mint az akkor alkalmazott angol Condor és Scout torpedócirkálók.
Tehát, a cirkálóosztály megépítésére brit hajógyáraktól kért a Monarchia ajánlatot. A megrendelést 1884.06.07-én a W G Armstrong, Mitchell and Co. (Newcastle) cég nyerte el, öt pályázó közül.
A szerződést az Armstrong céggel 1884.09.18-án írták alá. Az "A" torpedóhajót 1884.10.29-én, a "B" torpedóhajót 1885. januárjában kezdték el építeni. [P. Brooke, az Armstrong cég történetével foglalkozó munkája szerint a hajókat 1884.09.11-én, illetve 1884.12.04-én kezdték el építeni.] Ezek voltak az első hajók, amelyeket Armstrong új elswicki hajógyárában építettek, amely gyár addigra még el sem készült teljesen. Így, jelentős számú alkatrész, köztük a hajótörzs öntvényei, a régi Armstrong-gyárban készültek Walkerben.
Az osztrákok az eredeti terveket módosíttatták. A páncél rovására ragaszkodtak a döfőorrhoz, a hajót hosszát 4 lábbal megnövelték és a jobb súlyelosztás miatt egy kémény helyett, kettőhöz ragaszkodtak.
A fő tervező William Henry White volt. White tervei szerint a Panther egy 1557 tonna vízkiszorítású acéltörzsű hajó lett.
Az új könnyű hajókat eredetileg a "torpedóhajók" (Torpedoschiff) kategóriába sorolták, míg a többi haditengerészetnél torpedócirkáló besorolást kaptak a hasonló hajók. 1903-ban 3. osztályú cirkálóvá, majd 1909-ben kiscirkálóvá (Kleine Kreuzer) minősítették át őket. [3700]
A tengeri utak során a hajó erősen dülöngélt és a hajó orra mélyen merült a hullámokba. Ennek ellenére stabilan bírta a hullámzást.

Ausztria-Magyarország azon kevés európai hatalmak egyike volt, amelynek nem volt tengerentúli gyarmata. Ennek eredményeként nem volt szüksége erős flottára – az osztrák flotta lényegében part menti védelmi flotta volt. Az osztrák haditengerészeti doktrína azonban jól átgondolt volt, és a flotta,

[3700] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Panther_(1885)
https://military.wikireading.ru/56087

bár kicsi volt, jól kiegyensúlyozott. Egyik megkülönböztető vonása a cirkálók hiánya, mint tengeri és óceáni kommunikációs műveletekre szánt, tengerre autonóm hajók. A Monarchia flottájában a cirkálók feladatait a fregattok, korvettek és sloopok látták el. Ezek járőröztek, végezték a felderítéseket. Ezek közül is az utolsó 1874-ben épült. Ezért a Panther osztályú torpedócirkálóknak kellett átvennie a valódi cirkálók szerepét, a felderítést, rombolók segítését, távolsági utak ellátását, a fő erők védelmét. Ez a feladatkör a hajók megnevezésében is megjelent. 1903-tól a Panther és a Leopard a III. osztályú, 1909-től pedig a kiscirkálók (Kleine Kreuzer) besorolást kapott. Ez a két hajó tartja a külföldön eltöltött napok számának a rekordját a Monarchia flottájában.

1885.

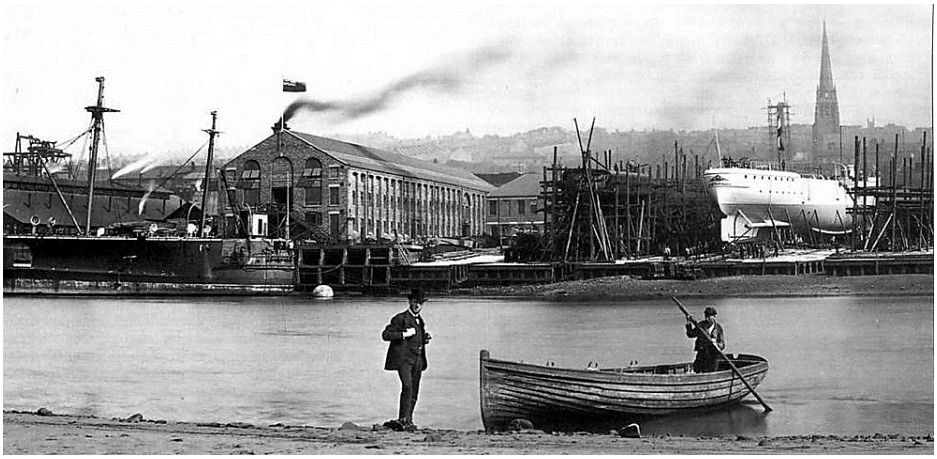
A hajót 1885.06.13-án bocsátották vízre.[3701] Az Osztrák-Magyar Haditengerészet felügyelő haditengerészeti fő építésze, Siegfried Popper megállapította, hogy a hajó hátsó merülése négy láb 11 hüvelykkel nagyobb a tervezettnél. Hosszas nézeteltérés után White és a hajógyár elismerte a hibát, amelyet részben ellensúlyozott a cirkáló súlyeloszlásában bekövetkezett eltolódás, így a túlzott merülés a hátsó részen két láb öt hüvelykre csökkent. Popper elutasította az angolok azon javaslatát, hogy a súlyelosztás javítása végett a hajó orrába 30 tonna szilárd ballasztot építsenek be. Így más megoldást kerestek. White a londoni haditengerészeti attasé, von Haan által támogatott javaslatot terjesztett elő az előtorony meghosszabbítására, két további 120 mm-es löveg felszerelésére és a parancsnoki torony páncélzatának megerősítésére (a maga részéről Popper egy 150 mm-es löveg felszerelését javasolta az előtoronyra), de a haditengerészeti osztály ezt nem hagyta jóvá. A felek végül a következő intézkedésekben állapodtak meg:

• 7 tonna vas és beton ballaszt kerül a hajó orrába;
• további 50 tonna szén elhelyezése az elülső szénraktárban;
• a horgonyláncok hosszának növelése 19-ről 24 láncszemre);
• az összekötő torony páncélzatának a vastagságát megkétszerezték és egy második réteg külső páncélzat felszerelése az orrban;
• a fedélzet meghosszabbítása 2,44 m-rel a tat felé;
• a gőzgép helyének elmozdítása 1,83 m-rel az orr felé.

A megtett intézkedéseknek köszönhetően a dőlés 0,75 m-re csökkent, de nem lehetett teljesen kiküszöbölni.[3702]

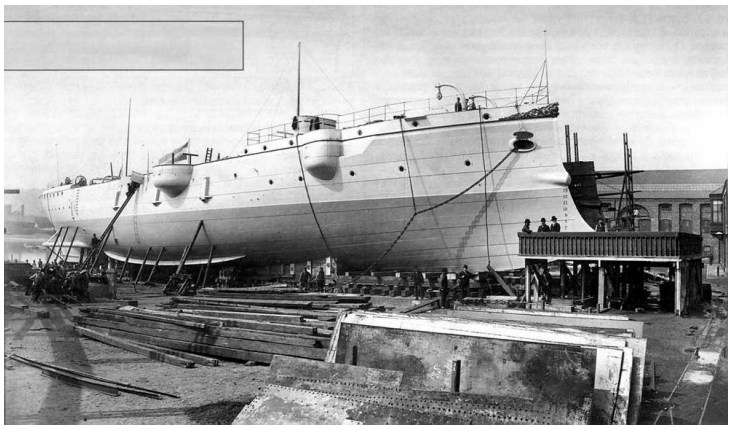
„A delegációk elé terjesztendő tengerészeti költségvetést dacára annak, hogy a tengerészeti ügyek főigazgatósága követelését az ez idei költségvetés irányában önként mérsékelte, a közös minisztertanács határozata következtében jelentékenyen emelni fogják. Teljesen megbízható forrásból jelentik ugyanis, hogy a tengerészeti költségvetésben mutatkozó túlkövetelés ezidei kvótáját, melyet a tengerészeti igazgatóság eredetileg 600,000 forintban állapított meg, utólagosan 800,000 írttal emelték föl, miáltal a tengerészet ez évi túlkövetelése 1.400,000 forintra rúgnak. A minisztertanács a többek közt a tengerészeti parancsnokságnak a következő tételeket engedte meg a delegácók elé terjeszteni, a. m.: A „Panther és „Leopard“ nevű Angliában épülő torpedóhajók költségeinek fedezésére szolgáló póthitelt, mely hajók közül a „Panther“ már az ez évi november hóban a pólai kikötőben lesz. Ezenkívül bevették még egy 19 tengeri mértföld gyorsaságú cirkáló torpedóhajó költségeit is, mely Triesztben az ottani Stabilimento Tecninóban fog készülni, továbbá a jövő nyári hajóhadgyakorlatok költségeit s végül a torpedóflotta kiegészítésének költségeit, amennyiben 10 naszád építése van tervben a már meglevő 70-hez.”[3703]

[3701] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-06-15 / 163. szám
[3702] https://military.wikireading.ru/56087
[3703] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-10-10 / 278. szám



A Panther torpedóhajó törzse az elswicki hajógyárban, röviddel a vízre bocsátás előtt, 1885 júniusában. A Bal oldalon a Blanco Encalada chilei csatahajó látható, építés közben[3704]

1885.10.21-én (más forrásban 20-án) tette meg az első próbaútját a Tyne-n. Az út során 17,54 csomós sebességet ért el 4091 LE teljesítmény mellett. A próbaút után egy kisebb hajócsavarral megpróbálták elérni a 19 csomós sebességet, de ez nem sikerült. 1885.10.23-án 70,6 mérföldet tett meg erőltetett menetben 4 óra alatt, a szerződésben rögzített 64 mérföld helyett. A hajó gépei tökéletesen működtek.



A Panther torpedóhajó az elswicki hajógyárban a vízrebocsátás előestéjén, 1885 júniusában[3705]

C. alczim. Hajóépítések, gépek és kazánok: 1 tétel: Egy aczélszerkezettel bíró másodosztályú czirkáló hajó (»Panther« nevű torpedóhajó), 1,210,000 frtnyi összszükségletének negyedik s utolsó részlete 110 000 frt.[3706]

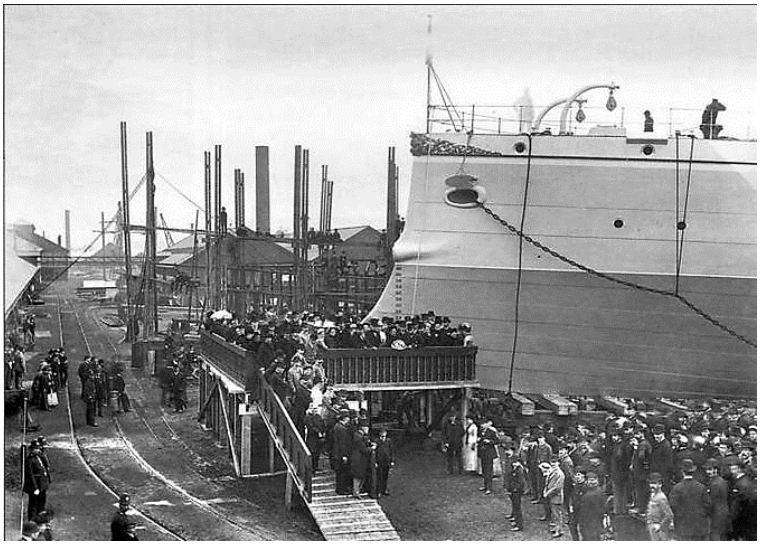
„London, decz. 15. (Eredeti távirat.) »Panther« nevű újonnan épült osztrák-magyar torpedóhajó legközelebb tengeri útra kel és karácsonykor Polába érkezik.”[3707]

1885.12.15-én és 16-án zord tengeri körülmények között hivatalos 24 órás, majd teljes sebességű tesztek zajlottak, amelyek során a Panther 17,6 csomót ért el természetes (4298 lóerő) és 18,4 csomót mesterséges (6039 lóerő) szellőztetésű meghajtással, ezzel pedig túlhaladta 0,4 és 0,6 csomóval a szerződésben rögzítetteket.

„Trieszt, dec. 17. (A „Bp. H.“ eredeti távirata.) Armstrong angol cégnél megrendelt „Panther“ és „Leopard“ cirkáló hajókkal, amelyek torpedóhajókat fognak használtatni, a múlt héten több próbahajózást tettek a legkedvezőbb eredménynyel. A hajók óránkint 18,3 teng. mértföldet tettek, a

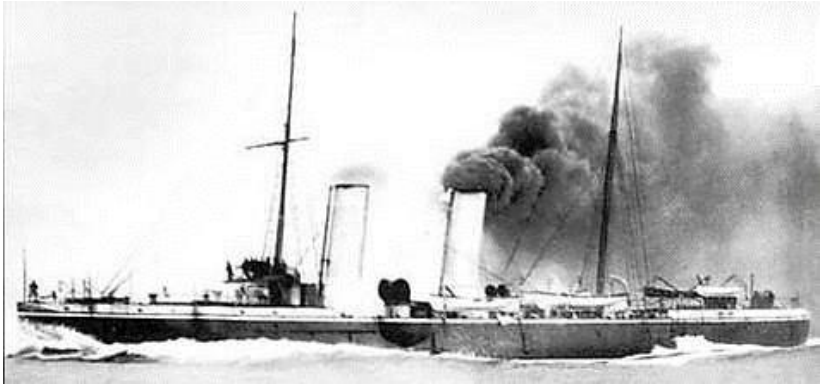
[3704] https://military.wikireading.ru/56087
[3705] https://military.wikireading.ru/56087
[3706] Budapesti Közlöny, 19. évfolyam, 1885-11-26 / 271. szám
[3707] Nemzet, 4. évfolyam, 1885-12-16 / 1182. szám

gyorsaság a mérnökök állítása szerint 19 teng. midig fokozható. E két hajó mintájára a pólai arzenálban egy harmadik gyorsjárású torpedóhajót készítenek, amelynek minden alkatrésze belföldi gyártmány lesz."[3708] Az új szerkezetű gépezet oly csekély súlyú és oly nagy erejű, amilyen ily hajóknál még nem volt. A hajók rendes erővel 65 mérföldet haladnak négy óra alatt, fokozott erővel pedig 18 mérföldet egy óra alatt. A torpedóhajókat Angolországban szerelik fel, ágyúikat azonban majd csak Polában kapják. A hajók 1530 tonnások s gépeik 3500 lóerejűek. A jövő nyárra érkeznek Polába, ahol mintájukra rögtön hozzá fognak egy harmadik hajó építéséhez."[3709]



A Panther torpedóhajó vízre bocsátása, 1885. június 13. Megjegyzés: a hajó merülését jelző jelek a bal oldalon deciméterben, a jobb oldalon - lábban vannak megadva[3710]

1885.12. 31-én került sor az osztrák haditengerészeti lobogó Pantherre való kitűzésére North Shieldsben és flottájába való belépésére. A hajó a szerződésben rögzített határidőhöz képest 57 napos késéséssel készült el, ezért az építő cég 870 font sterling bírságot fizetett.



A Panther tengeri kísérleteken megy keresztül a folyó torkolatánál. Tyne, 1885. december[3711]

1886.

1886.01.15-én kifutott az **angol kikötőből és Trieszt felé vette az útirányt**. 1886.01.17-én Margate-be érkezett. 1886.01.18-20 között Spithead, Portsmouth, 1886.01.25-29-én Lisabon következett. A hajón ekkor 6 tengerészgyalogos is szolgált. 1886.02.4-5-én Gravosa-ban volt. [3712]1886.02.6-12-én Trieszt-ben volt. Triesztben több bizottság is felkereste a hajót. 1886.02.08-án a tengerészeti parancsnok

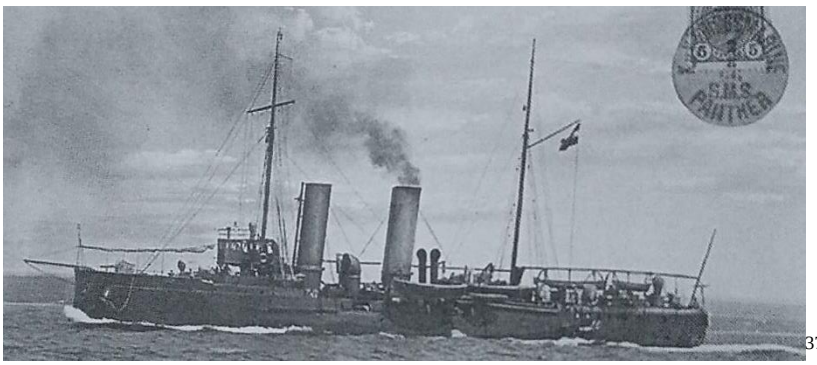
[3708] Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-12-18 / 347. szám
[3709] Fővárosi Lapok 1885-12-19 / 313. szám
[3710] https://military.wikireading.ru/56087
[3711] https://military.wikireading.ru/56087
[3712] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

Maximilian Daublebsky von Sterneck tengernagy megszemlélte a hajót, majd 19 csomós sebesség mellett Polába hajózott. 1886.12.12-én befutott Polába. Itt megtekinthette a nagyközönség az új hajót. A hajó parancsnoka Karl Russo d'Appancourt 3. rangú kapitány.

„Királyné ő felsége, mint lapunknak Triesztből sürgönyzik, ma délelőtt a »Greif« gőzjachton körutat tett a kikötőben. A »Panther« torpedóhajó közelében megállíttatta a hajót ,és azután a sík tengerre indult.”[3713]

1886.02.14-én kezdték felszerelni rá a fegyverzetét, beépíteni a lövegeit és a torpedóvető csöveket.
„A »Panther« nevű torpedóhajó, melyet Angolországban építettek haditengerészetünk számára, a múlt hét végén érkezett Triesztbe.”[3714]
„»Panther« — így hívják az osztrák-magyar haditengerészet legújabb torpedóhajóját, mely e hó 7-ikén érkezett meg Triesztbe. E hajó a newcastlei Armstrong, Mitchell és tsa. czégnél készült, s el lehet mondani felőle, hogy valóságos mintaképe mindannak, amit a hajóépítészet tudománya ma fölmutathat. A hajó alsó része 24 torpedó fölvételére és láncirozására alkalmas, s gépezete, mely csudálatosan betölti az egész hajót, 6000 lóerejű, daczára az egész hajó kicsinységének.”[3715]

„Tengeri próba-it. Egy új cirkáló torpedóhajóval, a »Panther« nevűvel tartották meg. A veszedelmes erejű gőzös teljesen megfelelt a hozzá kötött várakozásoknak. A haditengerészet parancsnoka , báró Sterneck is részt vett a próba-útban, mely Trieszt és Póla közt volt megállapítva. A »Panther« három óra és húsz perc alatt tette meg a hatvannégy tengeri mértföldet s igy gyorsvonati sebességgel haladt. Útjában találkozott az »Achilles« nevű Lloydgőzössel, melyen Ottó főherceg utazott. Később pedig a királyné ő felségének, Miramarába igyekvő yachtja előtt tiszteleghetett. Ő felsége a fedélzetről nagy érdeklődéssel nézte a tovasikló torpedót.”[3716]

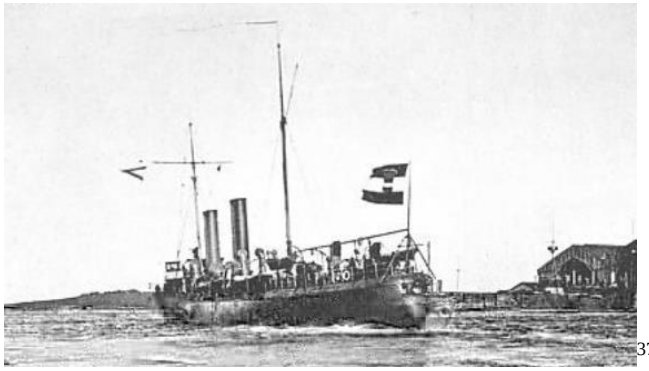


[3717]

„A Panther és Leopard. Haditengerészetünk eme két új és érdekes hajójáról oly téves leírásokat olvastunk a lapokban, melyek csakis arra alkalmasak, hogy a hadi tengerészetünk fejlődését figyelemmel kisérő közönséget félrevezessék. Nem lesz tehát helyén kívül, ha e lapok hasábjain ama hajók feladatát és szerkezetét ismertetjük. Tudva levő dolog, hogy hadi tengerészetünk vezetősége a fősúlyt a védelemre fektetvén, törekvése — amint az két évvel ezelőtt a delegácziók előtt kifejtetett — oda irányul, hogy elegendő számú torpedó naszádok (négy osztályban 80) álljanak rendelkezésére ; a haditengerészet fegyvereinek jelenlegi fejlődésénél fogva a torpedók a védelem egyik leghathatósabb eszközét képezvén. A támadás az ellenséges hajó ellen, hogy a siker lehetőleg biztosíttassék, ugyanis több torpedó naszáddal (amilyent Dunánkon az országos kiállítás alkalmával láttunk) egyszerre történik. Hogy tehát sikeresen használtathassanak, csoportokban egyesíttetnek, mely csoportok mindegyike egy fő vezényletnek van alárendelve és egy-egy torpedórajt képez. Ezen flottillák mindegyikéhez szükséges egy vagy két nagyobb torpedóhajó, úgynevezett czirkáló torpedók, melyek az ellenséget kikémlelvén, a flottillát a meglepetések ellen megvédhessék, különösen az ellenség torpedó vadászhajói ellen ; arra is

[3713] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-02-12 / 1240. szám
[3714] Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-02-11 / 42. szám
[3715] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-02-11 / 1239. szám
[3716] Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-02-15 / 46. szám
[3717] Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai”; Zalai haditengerészek áldozatvállalása az első világháborúban, Szülőföld Könyvkiadó Kft, 2024

valók, hogy idejekorán jelenthessék az ellenséges hajók közeledését, hogy továbbá a flottillát együtt tartsák, de egyszersmind az ellenség raját is űzőbe vegyék. Feladatuk továbbá, hogy a torpedónaszádoknak kőszén- és vízszükségletét, sőt személyzetét is kiegészítsék, és azok személyzetének egy részét akkor, mikor horgonyoznak, magukba fogadják. Főkelléke tehát az ily hajóknak, hogy nagy gyorsasággal bírjanak, hogy elegendő számú legénységük és oly kőszénkészletük legyen, mely képesíti azokat huzamos ideig czirkálni a sík tengeren. Ilyen torpedó-czirkálók a Panther és Leopard. Egészen aczélból készítve és kettős csavarlapáttal vannak ellátva. Hosszúságuk 69 m. 00, szélességük 10 m. 00, középgázlásuk 4 m. 30, hordképességük 1570 tonna. Gőzgépeik, melyek úgynevezett pörölyrendszerűek, 4000 indulóerővel bírnak. A kazánok két elkülönített kamrában vannak elhelyezve és aczél fedélzettel vannak ellátva, mely a két kőszéntartónak alsó részét képezi, az ezen alsó fedélzet és a felső közötti ár vízmentesítő czellákra van osztva. Igaz ugyan, hogy a gőzgép czilinderje függélyesen lévén, nincs annyira védve, mint a vízszintesen működő gépeknél, ezen hiányon azonban azzal segítettek, hogy a két kőszéntartó által és azonkívül vastag aczélfallal van megvédve; tekintve tehát e hajók feladatát, nagyon helyes volt ez ellenvetésen túl tenni magát és az ily gépet választani. Fegyverzetük: a sarkantyú, hogy azzal a torpedónaszádokat elsüllyeszthessék, továbbá két 12 cm. Krupp-ágyú, 10 Hotschkiss-féle mitrailleuse és gyorságyú. El vannak továbbá látva négy torpedóvetőcsővel, szükséges számú torpedólövegekkel. Van továbbá két árboczuk latin vitorlákra. Gyorsaságuk 18 tengeri mérföld, mely a mesterséges léghuzam alkalmazása mellett 20 mérföldre növeltethetik, tehát a legnagyobb gyorsaság, mely eddigelé hasonló nagyságú hajóknál eléretett. Az első ilynemű hajót, a Condor-t, a francziák építették, ezt utánozták az angolok a Scout-tal; a Panther és Leopárd, melyeknek terveit az angol White készítette és Angliában építtettek, túltesz ezeken és mondható, hogy minden hozzájuk fűzött várakozásnak megfelelő és a maguk nemében jelesen sikerült hajók. Mint a budgetből tudjuk, egy-egy ilyen hajó — az ágyuk nélkül — egy millió forintba kerül. A többi e nemű hajók ezek mintájára már itthon fognak építtetni. Midőn azonban a Pester Lloyd —n — levelezője ezen hajókat úgy állítja oda, mintha feladatuk az is lenne, hogy hívatják a torpedónaszádraj támadását esetleg a távolból irányzott pánczélt áttörő ágyutűzzel bevezetni, sőt a torpedókkal való támadásnak nem sikerülte esetében azok visszavonulását sarkantyú támadással (Rammstoss) fedezni, akkor ily mesékkel csak azt árulja el, hogy azokat nem ismeri és a különböző hadihajókról fogalma sincs, mert 12 cm kaliberű ágyukkal, amilyenekkel a Panther és Leopard fel van fegyverkezve, oly vastagságú pánczélt, mint amilyennel a csatahajók védelmezték, áttörni képtelenség és épp ily képtelenség csupán torpedónaszádokra számított sarkantyúkkal csatahajót süllyeszteni akarni. Ilynemű műveletekre — mint minden csak némileg szakértő tudja — egyedül sokkal hatalmasabb hajók képesek, és szerencsét kívánhatnánk magunknak, szegény financziáink közt, ha ilyeneket egy millió forint árban kaphatnánk. (Reményi Antal)”[3718]

 [3719]

„A trieszti világító toronynyal szemben, mely 64 tengeri mértföldnyire fekszik a pólai kikötőtől nyerte meg a hajó rendes gyorsaságát s azután ezzel haladt tovább óránkint 13 teng. mértföldet téve. Nemsokára azonban megnyitották a kazán centrifugál ventillátorát s innentől fogva a hajó gyorsasága rohamosan növekedett. Mint egy óriási gőzeke száguldott a „Panther“ a habokon keresztül. A fedélzeten lévők nagy szerencséjére a bórát hátul kapta a hajó, mert ha szembe megy a fölkorbácsolt hullámhegyekkel, akkor

[3718] Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-02-24 / 55. szám
[3719] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

a „Panther“-en az admiráltól kezdve senki se maradt volna szárazon. Az mondják, hogy ilyen esetekben a hullámok egész erejükkel fölcsapnak a kapitány jó öt öl magasban levő vezérlő hidjáig is s a hajó egész előrészét teljesen víz borítja el. Habzó tajték vonalak jelölték a hajó útját, világosan kitüntették a két csavart, mely percenként 128 forgást végzett. A kazán helyiségében koromsötétség uralkodott, melyből mint a pokol tüze lángolt ki vad ellentétként a benni szított óriási tűz…. A Fasana-csatornán keresztül haladva 3 óra 40 perckor vetett horgonyt a Panther a pólai belső kikötőben.”[3720]

„Károly István főherceg átvette a »Panther« nevű leggyorsabb torpedó-hajó parancsnokságát és már tett is vele próba-utat. Ugyanő fogja vezetni a »Panther« gőzös torpedó-gyakorlatait is. A főherceg apja, Károly Salvator főherceg, az ifjú pár látogatására Polába érkezett s szintén részt fog venni a torpedóhajó próba-útjain.”[3721]

1886.06.02-án, miközben még mindig nem volt teljesen felszerelt, a Panther egy mért mérföldre indult Pola közelében, és 19,03 (19,4) csomót tudott elérni.[3722]

„A szintén Angliában épült Panther és Leopard torpedóczirkálók kitűnő gyorsaságú hajóknak bizonyultak. Egy harmadik hasonnevű hajó a trieszti stabilimento tecnico-ban van készülőfélben és még egy negyedik van tervbe véve.”[3723]

1887.
1887.05.06 – 1887.06.05-ig a nyári gyakorló hajóraj tagja.
A II. torpedóflottila zászlóshajója.

1887.05.08-i hír: „A király ma adott engedélyt egy nagy gyakorlati hajóhadosztály felállítására, mely 9 én megkezdi gyakorlatait. A hadosztályt a következő hajókból állítják össze: Tegetthoff, Custozza és Erzherzog Albrecht kazamatahajók, Panther, Leopard és Lussin cirkálóhajók, 18 torpedónaszád, Elisabeth és Pola gőzösök, Sansego szerhajó s a Greif és Phantasie jelgőzösök. Június havában a torpedóhajók helyébe Don Juan, Kaiser Max és Prinz Eugen kazamatahajók lépnek a hajóosztályba.”[3724]

A flottafejlesztés mindig költségvetési problémákba ütközött, még takarékosság esetén is. „A legutóbbi időben, különösen a »Panther« és »Leopard« nevű torpedóhajóknál eszközölt építkezéseknél az előirányzott összegek nem vétettek teljesen igénybe. Ugyanezen eset fog a »Tiger« torpedóhajónál beállani,”[3725] nyilatkozta Steineck altengernagy.

1888.
1888.04.17-én felszerelték és beosztották a fő hajórajhoz.

A Panther és a Leopard, Ausztria-Magyarország képviseletében ott volt a barcelonai világkiállításon.

„A barcelonai kiállítás, Bécs április 19. (AA P. Hírlap eredeti távirata.) A barcelonai kiállításnak a régens-királyné állal való ünnepélyes megnyitása alkalmából következő hajókból álló gyakorló raj fog Barcelonába indul:: Custozza, Prinz Eugen, Kaiser Max, Don Joan d’Austria kazemathajók, Panther, Leopold, Meteor torpedóhajók. A hajóraj azután több földközi-tengeri olasz kikötőt fog meglátogatni. Minden más hírlés a hajóraj rendeltetése felöl alaptalan.”[3726]

1884.04.25-én Abbáziába indult, fedélzetén Stefánia trónörökösnével, ahová 26-án futott be.
„Stefánia trónörökösné tegnap délután fél négykor a „Panther“ hadigőzösön Abbáziába érkezett.”[3727]
A hajó tovább hajózott Barcelonába.

[3720] Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-02-17 / 48. szám
[3721] Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-05-30 / 149. szám
[3722] https://military.wikireading.ru/56087F
[3723] Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-15 / 1483. szám
[3724] Budapesti Hirlap, 7. évfolyam, 1887-05-08 / 126. szám
[3725] Nemzet, 6. évfolyam, 1887-11-12 / 1869. szám
[3726] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-20 / 110. szám
[3727] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-27 / 117. szám

A spanyol partokon 14—20 napot tölt s a **dél-francia** és **olasz partokat, Máltát** stb. érintve hajóznak tovább Barcelonába. 1888.05.20-án volt a kiállítás megnyitása. 1888.06.01-én **Máltára** ért a kötelék. 1888.06.06-án egy 3-ik hajóhadosztály lépett akcióba: Prinz Eugen, Kaiser Max és Don Juan d'Austria páncélos hajók.[3728]
Útvonal időrendben: 1888.05.05-én futott ki Gravosából. 1888.05.11-27. Barcelona.[3729] 1888.05.23-án a fedélzetén utazott a spanyol királyné. 1888.06.01-06. Málta. 1888.06.16-án visszaérkezett Gravosába.)

1888.06.24-i hír. „Flotta gyakorlatok. Pólából írják jun. 18- diki kelettel: Az Adriai tenger partjai most békés időben azt a panorámát mutatják, a melyeket a tengeri ütközeteknél lehet látni. A flotta gyakorlata kezdődtek meg ismét s ez élénkíti meg az Adriát. A gyakorlatokra kirendelt tengeri haderő két rajra van különítve. Az egyik az a pánczélhajó escadre, mely Manfroni ellenadmirál parancsnoksága alatt az imént tért vissza Máltából, a másik a torpedóraj, mely dr. Apatn ellenadmirál parancsnoksága alatt áll. A pánczélhajó escadre a Custozza, Kaiser Max, Prinz Eugen pánczélhajókból és a Leopárd torpedóhajóból, a torpedótámadások ellen való védekezésre teljesen felszerelt Pola hadigőzösből s hat elsőosztályú torpedónaszádból áll. A flotillát a Phantasie parancsnoki hajó, a Panther, a Tiger, a Meteor torpedóhajók s 12 másodosztályú torpedónaszád képezi. Hétfővel kezdődtek meg az ellenségeskedések, a torpedóraj már tegnap elindult, a pánczélos hajók pedig most Gravozánál horgonyoznak. A trónörökös hazatértében pár napig szintén jelen lesz a gyakorlatokon."[3730]

1888.06.25-én a dalmáciai Badia kikötőjébe érkezett.

A hajó 1888.06.27-én zátonyra futott Badia kikötője előtt. Szorult helyzetéből a Kaiser Max, Cyclops és az Elisabeth mentette ki. Parancsnoka gróf Rudolf von Montecuccoli 2. osztályú százados szigorú megrovást kapott és kötelezték az okozott kár megtérítésére.
Ez után a torpedóflottillánál szolgált július elejéig, majd leszerelték.

1888.07.13-án leszerelték a hajót.
1889.
1889.06.12-1889.07.15 között volt aktív szolgálatban.

1891.
1891-ben *a* Panther négy 4,7 cm-es rövid csövű lövegét, tíz újabb, 4,7 cm L/44-es Skoda ágyúra cserélték ki.

1892.
„A torpedóvadászok, amelyek, ha páncélhajókkal szemben meg nem állanak ugyan, de azért veszedelmes ellenféllé válhatnak ezeknek, a kisebbeknek pedig, különösen a torpedónaszádoknak esküdt ellenségei. Jelenleg hárman képviselik ezt a típust: a Panther, a Tigris és a Leopárd. Valóságos száguldó, tűzokádó bestiák. Könnyű testüket — csak a víz alatti részük van páncélozva — a négyezer lóerejű kettős gépezet tizenkilenc mértföldnyi gyorsasággal hajtja. Tekintettel hivatásukra, t. i. hogy ütközetek alkalmával egyrészt mint éclaireurök — kémhajók — szolgálnak, amely hivatást aránylagos óriási gyorsaságuknak köszönhetik, — másrészt pedig tekintettel arra, hogy főhivatásuk abban áll, hogy hatalmas páncél-bajtársaiktól tiszteletteljes távolban tartsák a veszedelmesen tolakodó torpedónaszádokat —inde nomen: torpedo vadász — fegyverzetük csak könnyű ágyukból áll. T. i. fedélzetükön van két darab hosszú, tizenkét centiméteres Krupp (oly karcsuk, nyúlánkak és kecsesek, mint egy fiatal leány) és tizenkét golyószóró meg gyorságyú, amelyekkel valóságos acélzáport képesek a támadó torpedónaszádokra zúdítani. Ez ágyukon kívül azonban, melyek az e nemű hajóknál nem annyira támadásul, mint inkább védelmül szolgálnak, belsejükben négy helyen vannak torpedókat lancírozó apparátusok elhelyezve, melyeket kizárólag nagyobb fajtájú páncélosok ellen használnak."[3731]

1892-ben leszerelték a vitorlázatot és átalakították az árbocokat.

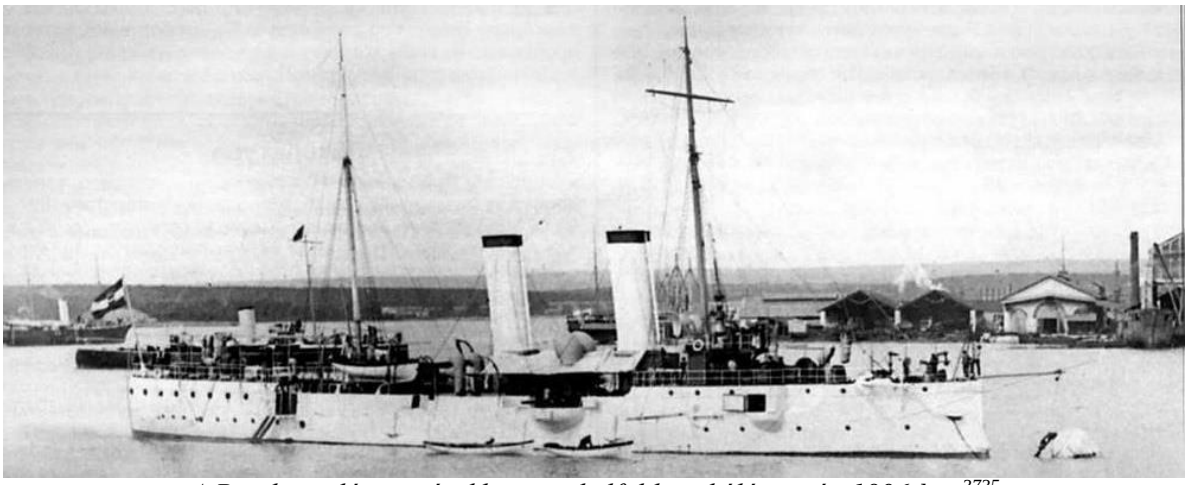
[3728] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám
[3729] Neue Freie Presse, Mai 1888-05-18
[3730] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1888-06-24 / 98. szám
[3731] Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-02-14 / 45. szám

1894.
1894-ben a 12 cm/L35-ös 1880-as lövegeit kicserélték 12 cm/L35-ös gyorstöltő Krupp-lövegre.

1895.
A nyári hajóraj tagja.
Póla, 1895.05.10-én „kora reggel, mindenki sietett hajóra, hogy a haditengerészeti gyakorlatokat láthassa, melyek ő felsége jelenlétében tartatnak. A résztvevő hadihajók: Rudolf trónörökös, Tegetthoff, Stefánia, Ferenc József, Erzsébet, Panther, Trabant, Pláner, Mária Terézia, Prinz Eugén, Laudon stb. s ezeken kívül 8—10 torpedóhajó. Őfelsége a „Miramare“ fedélzetéről kísérte a manővereket.”[3732]

1896.
Pólóból jelentik: A Panther torpedó hajót legközelebb szolgálatba helyezik s állomáshajónak van kijelölve China és Japán számára. Ezáltal kereskedőinknek az a régi vágya megy teljesedésbe, hogy ez országokban egy hadihajónk állandó védelme alatt a kereskedelmet jobban űzhessék, mint eddig. A „Panther“ parancsnokává Köppel Károly (Carl Edler von Köppel) fregatte kapitány van kiszemelve, központi kikötőül pedig Shanghai. A hajó április végén, vagy május elején indul oda Pólóból.[3733]

1896.04.29-én fejeződött be a hajó felkészítése egy hosszú tengeri utazásra.
1896.04.30-án, más adat szerint 1896.05.01-én indult el Kelet-Ázsia partjai felé.[3734]
1896.05.06-08 között volt **Port Said**-ban.
1896.05.10-11-én **Szuez**-ben volt.
1896.05.15-17-én **Massawa** (Eritrea Vörös-tenger) következett.
1896.05.20-25-én volt **Aden** kikötőjében.
Az India felé vezető úton nagyon viharos volt a tenger, de a hajó bebizonyította kiváló tengerjáró képességét.



A Panther világos színekben egy külföldi cirkálás során 1896-ban[3735]

A Panther hadihajó részére május 26-án, érkezik Bombayba a posta. [3736] **Bombay**ba volt 1895.05.31-1896.06.07-ig. Itt a legénység egyik tagja dezertált.
1896.06.10-i hír: „A **Singaporében (Szingapúr)** horgonyzó Panther hadihajó részére tegnap elküldött postaküldeményeket a személyzet június 30-én kapja meg.”[3737]
A Panther hadihajó mely tudvalevőleg hosszabb útra indult június 9 vagy10-én érkezett **Murmagaoba (Goa, portugál elő India)** és három napi ott időzés után folytatta útját Saigon felé. 1896.06.13-án hagyta el a kikötőt.

[3732] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-05-16 / 133. szám
[3733] Pesti Hírlap, 18. évfolyam, 1896-03-08 / 67. szám
[3734] https://military.wikireading.ru/56087
[3735] https://military.wikireading.ru/56087
[3736] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-05-15 / 134. szám
[3737] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-06-10 / 160. szám

A hajó személyzete részére feladott posta küldeményeket június 20-án küldték el Bécsből a hajó után és Saigonba július 14-én érkeznek meg.[3738]
„A hivatalos jelentés szerint a »Panther« hadihajó 1886.06.15-én **Colombo**-ba (Ceylon) érkezett, hol négy napig fog tartózkodni.”[3739] Colombót 20-án hagyta el.
1896.06.20-25-én **Trincomalee**-ben (Sri Lanka) volt.
1896.07.04-10-ig **Szingapúr**-ban volt ismét.
1896.07.13-16-án **Saigon**ban járt.
1896.07.20-31-ig **Hon Kong**-ban horgonyzott. Hon Kong-ból Formoza felé hajózva, áthajózott egy tájfunon és alig szenvedett károsodást. Rövid időre kikötött **Formoza Kelung** nevű kikötőjében.
„A közös hadügyminiszter elrendelte, hogy a jelenleg Sanghaiban (Kína) horgonyzó Panther hadihajó személyzete részére feladott postaküldeményeket június 30 ára, július 4. és 11-én küldjék a hajó után. E postaküldemények augusztus 3-án, 7-én és 15-én érkeznek rendeltetési helyükre.”[3740]
1896.08.04-19 között **Sanghai-ban (Kína)** állomásozott.
1896.08.23-25-én Pusan (**Puszan Dél-Korea**) következett.
1896.08.27 – 1896.09.07 között **Vladivosztok**ban járt.
1896.09.10-13 között Gensan (**Wonsan** Észak-Korea) következett.
1896.09.20-24-én **Csingtao** (Tsingtao Kína) kikötőjét kereste fel.
1896.09.25-26-án **Wei-hai-wei** (Észak-Kelet Kína) következett.
1896.09.27-1896.10.06 között **Tsifu**-ban (Kína) volt.
1896.10.10-12-én **Port Arthur** kikötője következett.
1896.10.13-18-án **Chemulpo**-ban (Incheon Dél-Korea) volt.
1896.10.22-1896.11.01-én **Nagasaki**-ban (Japán) járt.
1896.11.07-09-én **Sasebo** következett.
1896.11.09-12-én **Kure**-ban kötött ki.
1896.11.13-25-én **Kobe**-ban járt.
1896.11.26-1896.12.22 között **Yokohama** következett.
1896.12.23-1897.01.06 között **Nagasaki**ban horgonyzott.

1897.
1897.01.27-i hír: „a Panther nevű hadihajó is parancsot kapott, hogy Csifuba vitorlázzon.”[3741]
1897.01.11-14-én Pagoda Anchorage (**Fujan Dél-Kína**) horgonyzóhely következett.
1897.01.17-én futott be **Port Sual**-ba (**Fülöp-szigetek**).
1897.01.18-27 között **Manilában** volt.

„Útra készül a „Panther“ torpedó is, amely tekintettel a filippini zavargásokra, Manillát érintve Singaporeban bevárja az „I. Ferencz József“-et és aztán ezzel együtt Khinába megy, mint impozáns kísérője, az újonnan kinevezett osztrák-magyar khinai követnek.”[3742]

1897.02.03-09-én **Paknam (Bangkok**) következett.
„Távirati tudósítás szerint a „Panther“ nevű hadihajó **Paknamban (Bangkoki kikötő)** hétnapi tartózkodásra kikötött. A hajószemélyzet a legjobb egészségnek örvend.”[3743]
1897.02.13-1897.03.01 között **Singapore**-ban dokkban volt.

„(Egy hadihajó tanulmányútja.) A Panther osztrák-magyar torpedóhajó március végén Padevit János fregattkapitány parancsnoksága alatt hoszszabb tanulmányútra indul, melyről csak 1898-ban, decemberben tér vissza. A hajó Ázsia nyugati partjait keresi föl, hosszabb időre kiköt Bombayben, meglátogatja Colombót, Ceylon fővárosát; Kokinkhinában pedig különösen a Saigon folyó deltája körül fog tudományos kutatásokat tenni. Bejárja ezenkívül Jáva északi partjait, Kínának csaknem minden

[3738] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-06-16 / 166. szám
[3739] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-06-20 / 170. szám
[3740] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-06-26 / 176. szám
[3741] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-01-28 / 28. szám
[3742] Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-01-29 / 29. szám
[3743] Alkotmány, 2. évfolyam, 1897-02-09 / 34. szám

nagyobb kikötőjében, Nipon és Kinsiu japáni szigeteken. A hajó útját úgy oda, mint vissza a Szuez-csatornán keresztül teszi meg."[3744]

1897. 03.07-12 között **Rin Hoa** következett.
1897.03.13-20-án **Hong Kong** következett.
1897.03.22-25-ig **Swatow**-ban (Santou Kína) járt.
1897.03.26-31-én **Amoy** (Hiamum Kína) következett.
1897.04.03-09-én **Shanghai**-ban kötött ki. Itt a tengerészei segédkeztek a helyi sztrájk és zavargás megfékezésében.
1897.04.12-1897.05.16 között volt **Csifu**-ban.

„A cs. és kir. követség, Czikán báró vezetése alatt május 1-én Pekingbe érkezett. A követséghez csatlakozott a Ferencz József hajó parancsnoka, valamint annak és a Panther hajó tisztikara is, követve egy díszőrségtől, melyet öles dalmát matrózokból állítottak össze."[3745] Feltehetőleg a követség Csifuban szállt partra.
„Érdekesebb a másik tétel. Wahlhorni Csikan bárónak, az újonnan kinevezett kínai követ és meghatalmazott miniszternek az ünnepies beiktatása csak a tengerészeinél, „a rendes szolgálatba helyezési tervvel szemben 85.000 forint több kiadást eredményezett." Ezzel tehát a nagyhatalmi állásunkat megillető nagyobb pompát kell megfizetnünk. Csikan bárót a Kaiser Franz Joseph I. és a Panther nevű hajók szállították a menyei birodalomba. Nem fölösleges följegyezni, hogy a hadügyminiszter a hadihajókat mindig így említi: Ő felsége hajója."[3746]

1897.05.16-17-én **Port Arthur**-ban kötött ki.
1897.05.18-25-én visszatért **Csifu**-ba (Tsifu).
1897.05.25-28-án **Wei-hai-wei** következett.
1897.05.29-1897.06.07 között és 1897.06.08-17 között **Csifu**-ban volt.

1897.07.03-i hír: A Kaiser Franz I. páncéloson Csifunál (Kína) kötött ki, ahol éppen akkor horgonyzott a Panther nevű osztrák-magyar hajó.[3747] A Kaiser Franz I. páncélos a kikötőbe hamarabb érkezhetett, ha még ott találta a Panther cirkálót.

1897.06.22-1897.07.02 között ismét **Pusan**-ban (Korea) járt.
1897.07.05-06-án **Gensan** (Korea) következett.
1897.07.08-26-án ismét **Vladivosztok**-ot kereste fel. Itt a hajó kapitánya Köppel Károly (Carl Edler von Köppel) fregatte kapitány elhunyt. A hajó új parancsnoka Padevit János fregattkapitány lett.
1897.07.28-1897.08.01-én Hakodate (Japán) volt a kikötőhelye.

A Panther hadihajónak szóló csomagokat és leveleket július 8-án és július 10-én küldik el a bécsi első számú postahivatalból Yokohamába. [3748]

1897.08.03-1897.09.12-én **Yokohama** kikötőjébe futott be, ahol a hajó kisebb sérülést szenvedett.
1897.09.10-én felszállt a hajó új kapitánya Friedrich Freiherr (báró).
1897.09.14.18-án **Kobe** következett.
1897.09.19-20-án **Takamatsu**-ban (Takamacu Japán) kötött ki.
1897.09.20-21-én **Mihara** (Japán) következett.
1897.09.21-22-én **Itskashima**-ban (Japán sziget a Hiroshimai öbölben) járt.
1897.09.23-30-án **Nagasaki** következett.
A Panther hadihajó részére szánt küldeményeket **Sanghaiba** a következő postahivatalok továbbítják.[3749]
1897.10.02-16-án befutott **Shanghai**-ba.

[3744] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-03-25 / 84. szám
[3745] Magyarország, 4. évfolyam, 1897-07-08 / 187. szám
[3746] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-11-17 / 319. szám
[3747] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-03 / 183. szám
[3748] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-07 / 187. szám
[3749] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-09-09 / 251. szám

1897.10.18-22-én **Samsak-bay**-ban állt meg.
„A Panther hadihajó részére szánt leveleket és egyéb küldeményeket október 23-án, 30-án és november 6-án reggel a bécsi első számú postahivatal küldi Singaporeba. A küldemények november 16-án, 24-én illetőleg 27-én érkeznek meg. „[3750]
1897.10.23-1897.11.01 között **Hong Kong**-ban kötött ki.
1897.11.04-10-én a vietnámi **Saigon**-t kereste fel.
1897.11.14-19-én **Bangkok**-ot kereste fel.
1897.11.21-30-án **Szingapúr**-ban járt.
1897.12.07-én **Rangon**-ba (Yangon Burma) ment.
1897.12.15-1898.01.03-a között **Calcutta**-ban volt.

1897-ben tengerentúli kiküldetésben levő hajókról szólva elmondja, minő tudományos észleletek és kereskedelmi érdekek tanulmányozása foglalkoztatta őket. A «Panther» és «Albatros» 12—12, a «Zrínyi» és «Kaiser Franz Josef» 5, a «Saida» és «Duna» 3—3, a «Frundsberg» 2 1/2 hónapot töltöttek a tengerentúli vizekben.[3751]

1898.
1898.01.01-i hír: „Egy évig a kínai vizeken. Panther torpedóhajó hazatért a kelet-ázsiai vizekről, hol több mint egy évet töltött. A hadügyminisztérium minden évben küld hadihajókat a távoli tengerek és partvidékek tanulmányozására. Panthernek is ez volt a feladata és most a hajó személyzete bő tapasztalatokkal gazdagodva tért vissza a monarkiába. A Keletázsia partjain szerzett tapasztalatok most különösen azért bírnak nagy értékkel, mert Porth-Arthur és Kiao-Tsao elfoglalása ismét a kínai tengerek felé tereli a világpolitika iránt érdeklődők figyelmét. Panther torpedó czirkálót Pólába érkezte után az I. tartalékba helyezték. A tisztek egy része szabadságra ment, a legénységet pedig a kikötői szolgálatra osztották, de a négy éveseket pedig véglegesen szabadságolták. A hadihajónkkal utazott és most visszatért tengerészek az orosz, német, japán, kínai és angol tengerészekkel való érintkezésről és a tények külsőségeire való visszaemlékezésükből meglehetős képet nyújtanak nekünk a kínai, orosz és a japán kikötőkről és tengerészekről. Bár mindezek már nagy részben ismeretesek, de azért mégis érdekes azt a közvetlen szemlélőtől hallani. Az első kínai kikötő, melybe a Panther érkezett, Hongkong volt. Persze ez sem az övék, hanem angol uralom alatt van. Rendkívül elbizakodtak itt az angolok és az amerikaiak. Saját szemeikkel látták a szárazon tengerészeink, hogy az angol kocsiját állatként húzó-vonó kínait mily kegyetlenül ösztökélik szaladásra bambusznád-ütésekkel. Ráadásul azután akárhányszor még fizetést sem kap baromi munkájáért. Csak szívós természete tartja még a kínait. Naponta 16 czentet (40 krajezár) keres és ebből csak 2 czentet költ szükségleteire, amiből reggelire, ebédre és vacsorára, tehát három alkalomra úgy jut költség, hogy két krajezár felváltható 20 »kés« nevezetű apró, lyukas és vékony rézpénzre. Hongkong mellett történt a német Iltisz hadihajó katasztrófája. A Panther ugyanabban az időben, ugyanazt a vihart (a tájfunt) szerencsésen átküzdötte. Sanghajban látták az első kínai hadihajót. Nevetségesen nyomorult állapotban volt. Halászbárkának nézték először. Volt ugyan rajtuk néhány kisebb kaliberű özönvízkorszakból való elöltöltő ágyú. Láttak ugyan később Port-Arthur hadikikötőben még két kínai hadihajót, amelyek meglehetősen jó, olvashatók voltak azonban a kínai tengerészek mindeniken egyaránt fegyelmezetlenek, nem sokra nézik tisztjeiket, tisztek és közlegények egyaránt szennyesek, az utóbbiaknak még egyenruhájuk sincs. Hivatalos barátkozás nem is volt köztük, sőt még nem is lőtt a Panther egyetlen egyszer sem a kínai hadihajó tiszteletére. A kínai kikötők közül felkereste még a Panther Wei-Hei-t, amely a japán-kínai hadjáratban nagy ütközet színhelye volt. Aztán Chefoo-ba (Csi-fu), amely kínai szabad kikötő. A város európai lakossága túlnyomó számban német. Van is a kikötőben állandó védelmükre egy-két német hadihajó. Ottlétük alkalmával a Kormorán volt ott. úgy a német tisztek, mint az altisztek is nagy előzékenységgel voltak a mieink iránt. Megérkezésük után nyomban meghívást kaptak az összes altisztek a Kormoránra és tengerészmódra pompásan mulattak. A meghívást Chefoo-ba vissza sem adhatták, mert másnap már kiszaladtak a kikötőből. (Az indulást így mondják tengerésznyelven.) Szerencsére azonban Nagasakiban, a japán hadikikötőben megint találkoztak a Kormoránnal, és a reváns ott érvényesült. Vei-Hai-Weiben látták azt a két kínai hadihajót, melyet a japánok sülyesztettek el, a legutóbbi keletázsiai

[3750] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-10-21 / 293. szám
[3751] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-05-19 / 138. szám

hadjáratban az egyiket ágyúval, a másikat torpedóval. A japán tengerészek éppen akkor dolgoztak az elmerült hajók felemelésével. Maga a város nagyon meg volt erősítve és az erődítéseken elkövetett nagy pusztítást jól látták a Pantherrel.
A hajót — nagyon természetes — csak)tisztek hagyhatták el, mert a legénység a hadapródtól lefele csak engedéllyel távozhatott a hajóról. A Panther volt Porth-Arthurban is, melyet tudvalevőleg csak most foglaltak el az oroszok. Nevezetes volt még a kínai kikötők között Amoy, az egyetlen igazán kínai lakosságú, piszkos tengerparti város. Laknak azért németek is itt, sőt van német klub is, posta is. Az európaiak azonban nem érzik magukat itt elegendő bátorságban, mert nagy tömegben még a kínai is képes magát támadásra elhatározni. Ezért a németek házai itt vámszerűek; ha baj van, úgy elzárkózhatnak, hogy hónapokig tarthatják magukat védelmi helyzetben. Éppen ottlétük alkalmával egy ott időző amerikai hadihajó 2 tengerészét verték agyon valami miatt a feldühödt kínaiak. Eltussolták ugyan a hatóságok ezt a kis malőrt, de a mi tengerészeink is megkapták a parancsot, hogy csak csoportokban és botokkal fölfegyverkezve mehetnek a szárazra."[3752]

„A kínai követünket Kelet-Ázsiába kísérő Ferencz József és Panther hadihajók tisztikarának pedig különféle sárkányokkal kedveskedett a menyei birodalom ura."[3753]

1898.01.08-14-én **Colombo** kikötőjébe érkezett.
1898.01.24-27-én **Aden** kikötőjébe futott be.
1898.02.02-08-án **Szuez**-be érkezett.
1898.02.10-17-én **Port Said**-ba érkezett.
1898.02.19-23-án a **Suda öbölben** járt.

Bécs, 1898.02.20. „Távirati jelentés szerint a „Panther" osztrák-magyar hadihajó tegnap a Suda öbölbe érkezett. A hajón semmi baj."[3754]
Cs. és kir. hajóraj. Távirati tudósítás szerint ő Felsége hadihajója a Panther keletindiai utazásából 1898.02.26-án **Polába** érkezett. A Panther huszonkét hónapig volt tengeren.[3755]

A hajó 37 000 tengeri mérföldet tett meg az ázsiai útja során.

1898.02.28-án a hajót leszerelték Polában.

„Változások a haditengerészetben. A kínai vizekről visszatérő Panther nevű torpedóhajó, továbbá a világkörüli útjáról visszatérő Albatros és a Vörös-tengerben mélységméréseket eszközlő Pala nevű hadihajónk szolgálaton kívül az első tartalékba helyeztetnek és az eddigi parancsnokokat, Pott Pál sorhajókapitányt, Decken báró és Hauser József fregattkapitányokat a polai kikötőparancsnoksághoz osztották be."[3756]

„Az 1885 és 1887-iki évekből származó czirkálók, Leopard, Panther és Tigris még figyelemre méltók ugyan, de már kissé régiek."[3757]

1899.
„(A Panther Smyrnában.) Febr. 22-iki kelettel írják lapunknak **Smyrnából**. A francia köztársaság néhai elnöke, Faure Félix, lelki üdvéért ma délelőtt 10 órakor a St-Polycarpe szentegyházban díszes gyászistentiszteletet tartottak, melyen a francia konzul és a francia kolónia tagjain kívül az összes nagyhatalmak képviselői megjelentek. A „Panther" osztrák-magyar hadihajó itt időzvén, annak legénysége, élén az egész tisztikarral, részt vett ezen gyászszertartáson és jelenlétük nagyban emelte az ünnepély fényét."[3758]

[3752] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-01-01 / 1. szám
[3753] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-01-13 / 13. szám
[3754] Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-02-21 / 52. szám
[3755] Ország-Világ, 19. évfolyam, 1898-03-06 / 10. szám
[3756] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-03-03 / 62. szám
[3757] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-05-09 / 128. szám
[3758] Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-03-02 / 61. szám

Az év többi részében tartalékban volt.

1900.
1900-ban az oldalsó torpedótermekből kadétkörleteket alakítottak ki, míg a korábbi körletet kórházként hasznosították. Ebben az évben a Nyári Hajórajhoz osztották be.

„Fölséges szép látványban volt része június hó egyik virradóján a pólai közönségnek. Gomolygó füstfelhőket okádó aczélbordájú szörnyetegek lepték el a kikötőt, mintha csak blokád alatt lenne a város. Keltükkel a napot megelőző fürge matróznépség mozog rajtuk. Mindenütt példás rend, fegyelem, tisztaság. Hat óra tájban erős ágyúdörrenés hallatszik, mit nyomban más tizenkét lövés követ. Egy könnyű Gégg indul el a partról. Az izmos matrózok hatalmas evező csapásai alatt ívalakulag meggörbült evezők gyorsan röpítik tova a karcsú csolnakot, mely néhány percz alatt a vezérhajóhoz ér. Kürtjelzés adja tudtul közeledését, mire a hajókon a legénység felsorakozik. Montecuccoli Polimago gróf (contra admiral) ellentengernagy száll ki a csolnakból, a nyári flotta-manőver parancsnoka" Pontban 7 órakor megszabadítják a hajókat bilincseiktől s a parton búcsút intők ezrei előtt három rajban futnak ki a fellobogózott hajók, a 10—12,000 lóerejű hajók rögtön tajtékossá verik a fodros habokat. Legelől megy »VI. Károly« az első divisio zászlós hajója gróf Montecuccoli commendáns vezetése alatt, nyomban utána Mária Theresia és » Elisabeth «.Kis távolságra a második divisio zászlós hajója »Tiger* Helenani Sachs Móricz ellentengernaggyal a II. szakasz parancsnokával. Ezt követik »Leopárd, »Panther, » Satellit, »Blitz" és »Planét« torpedó-vadászok, utoljára marad lovag Brosch Gusztáv ellentengernagy vezetése alatt egy másik gyönyörű remeke a hajóépítésnek : »Aspern«. Rendben utána kígyóvonalban viharmadarakra emlékeztető éles sivitással 3 torpedó »Kígyó«, »Natter«, »Pithon«, 9 első osztályú torpedó-hajó »Bussard«, »Flamingo«, »Ibis«, »Condor«, » Würger«, »Berber«, » Weihe«, »Adler«, »Falke« és 12 másodosztályú torpedó-hajó. Az egész repülő hajóraj, mely nevét attól kapta, hogy óránkint mindegyik hajó többet megy 18 tengeri mérföldnél, csakhamar kiér az öbölből, üdvözölve a part mellett álló »Radetzky« és »Alpha« hajóktól. Elmarad a gyorsjárású hajók mögött »Fisekia« is s a nyílt tengeren megkezdődik az első napja a nyári flotta-manővernek. Magasan jár már a nap, a hajóraj szakaszonként szétoszlik, de estére összegyűlnek Fasana előtt. A lenyugvó nap tűzvörös korongja vissza-vissza csillan a hatalmas ágyútelepekről, mind mélyebbre süllyed, míg végre eltűnik, bemerül a tengerbe."[3759]

Fiumében volt az angol hajóraj fogadásán a Tiger, Panther és Leopard torpedónaszádok és még számos hadihajó.[3760]

1900.07.26-i hír: „Fiumából telegrafálják nekünk, hogy az osztrák-magyar hajóraj, mely jelenleg gyakorlatokat végez, augusztus közepén meglátogatja Fiumét. A hajóraj két hajóosztályból áll lovag Brosch Gusztáv ellentengernagy parancsnoksága alatt. Fiumába jönnek a Kaiser Karl VI. és a Tegetthof csatahajók, a Tiger, Panther és Leopard torpedó cirkálók, a Satellit, Planet és Blitz torpedóhajók, azonkívül három nagy és tizenöt kisebb torpedónaszád. A tiszteket gróf Szapáry kormányzó dejeunerre és ebédre fogja meghívni."[3761]

Tiger, parancsnoka lovag Raimann Arthur fregattkapitány; Panther, parancsnoka Bouvier Hannibál fregattkapitány.[3762]

1900.08.09-i hír: „Illetékes forrásból eredő jelentések szerint a monarchia néhány nap múlva új erődítést küld Kínába és pedig a Panther és a Leopard torpedóhajókat."[3763]
„Útban Kelet-Ázsia felé. Budapest, augusztus 9. Míg a magyar közvélemény apró személyes és, pártkérdésekkel, politikai pletykákkal tölti idejét, az alatt a monarkia mind jobban belemegy a keletázsiai bonyodalmakba. A közvéleményt a kínai válság kitörése után elaltatták azzal, hogy szárazföldi csapatok Kínába küldése nincs tervbe véve. Az ország belenyugodott abba, hogy a «Zenta»

[3759] Somogy, 37. évfolyam, 1900-06-24 / 25. szám
[3760] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-07 / 184. szám
[3761] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-26 / 203. szám
[3762] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-27 / 177. szám
[3763] Magyarország, 7. évfolyam, 1900-08-09 / 217. szám

Takunál ott volt, két más hadihajó, a «Mária Terézia» és az «Aspern» torpedócirkáló pedig útban van Kína felé. Úgy mondották, hogy e hajóküldésekkel ki vannak merítve hozandó áldozataink, ennyit pedig a kínai kikötőkben, különösen Sanghajban tartózkodó néhány osztrák és magyar alattvaló érdekeinek és biztosságának megvédése megkövetel. Úgy látszik azonban, hogy mig a magyar közvélemény nyáriálmát aluszsza s azon tépelődik, hogy miről bebeszélgethetett Körber úr Rátóton Széll Kálmánnal, oly események készülődnek, melyeknek pénzügyi és politikai következményei a monarkiára és Magyarországra nézve kiszámíthatatlanok. Egy katonai szaklap, melynek összeköttetései a katonai intéző körökkel ismeretesek, két újabb hadihajónak, a «Panther» és «Leopard» nevű torpedócirkálóhajóknak Kelet-Ázsiába küldését jelenti s már azokat a tengerésztiszteket is megnevezi, akik e két hadihajó parancsnokaiul kiszemelve vannak. Haladunk tehát és pedig nem is lassú léptekkel bele a keletázsiai zavarokba, melyekből azok, akik benne vannak, szívesen menekülnének, ha tudnának. Nagy a lelkesedés az osztrák lapokban a miatt, hogy a hatalmak megegyeztek abban, hogy gróf Waldersee német tábornagy legyen a kínai nemzetközi expedíció fővezére. A harcias lázat észrevehető célzatossággal terjesztik a hadügyminisztériumból sugalmazott lapok. Lehetetlen, hogy mindez kikerülje azoknak a figyelmét, akik nem élnek abban a jámbor hitben, hogy a mi országgyűlési notabilitásaink utazgatásai, fürdőzései, esetleges értekezései kimerítik a magas politika fogalmát. Mély aggodalom fog el bennünket, ha azokra a súlyos pénzügyi és politikai következményekre gondolunk, melyeket monarkhiánknak a kínai bonyodalmakba való beavatkozása maga után vonhat. Hogy Németország a kínaellenes akciónak élére állott, azt még értjük. Neki nevezetes birtoka van Kínában, óriási tőkéi is vannak ott befektetve s ami legfontosabb, pekingi követe áldozatául esett a Kínában dúló forradalmi mozgalmaknak. Mindez magyarázza s némileg igazolja a német császár beszédeiben nyilvánuló törekvéseket, bár a higgadtabb németek úgy vélekednek, hogy kevesebb hév politikailag célszerűbb lett volna, mert megtörténhetik, hogy Németország a Peking ellen való hadjáratban magára marad. Orosz és angol mindenekelőtt a maga terjedelmes érdekköreinek megvédésére fog gondolni s aligha lesz hajlandó nagyobb katonai áldozatokat hozni ennek a speciális boszuló hadjáratnak a kedvéért. Gróf Waldersee kinevezése a nemzetközi csapatok főparancsnokává s az a szinte feltűnő készség, melylyel a többi, Kínában Németországnál sokkal nagyobb mértékben érdekelt hatalmak a német fővezérletbe nemcsak belenyugodtak, de azt egyenesen mint szerencsés eseményt ünnepük, egyáltalán nem bizonyítja azt, hogy most már a kínai probléma nemzetközi nehézségei és a széthúzás veszedelmei le vannak győzve. Sem az angolok, sem a franciák és oroszok nem bánják, ha a németek minél jobban angazsálják magukat a pekingi hadjáratban, tehát a kínai problémának ama leghálátlanabb részében, melyből ez idő szerint területi hasznot, vagy másféle nagyobb előnyt egyik hatalom sem húzhat. Ha a Peking felé már megindult és a Tiencintől néhány kilométernyire fekvő Pekang mellett győztes, bár nagyon véres csatát vívott nemzetközi hadjárat sikeres lesz, akkor a szövetséges csapatok Pekingbe érkeznek s a követek felmentése befejezett tény lesz, még mielőtt gróf Waldersee Kelet-Ázsiába érkeznék. A megoldandó feladatok nem nehezebb része csak akkor következik majd, mikor a szövetséges csapatok Pekinget elfoglalják. Nagy, hosszadalmas és óriási pénzáldozatokba kerülő akció fog megindulni, mely például Visconti Venosta olasz külügyminiszter véleménye szerint eltarthat a jövő év végéig. Ilyen a kilátás, ha a nemzetközi expedíció szerencsés lesz. Ha pedig katasztrófa találná élni, mielőtt Pekingbe juthatna, akkor a kilátások természetesen még kevésbbé kecsegtetők. Hadihajóink számának a kínai vizeken való szaporítása az adott körülmények között tisztán a nagyhatalmi nimbusz kedvéért hozott áldozat gyanánt tűnik fel. Londoni lapokban közölt legújabb statisztikai felvételek szerint a Kínában levő 13.421 idegen nemzetiségű egyén közül 5148 angol, 2055 amerikai, 1043 német, 1694 japáni, 920 francia, 200 svéd és norvég, 250 belga és 165 orosz. A statisztika nem említ se osztrákot, se magyart, ami azt bizonyítja, hogy ezek száma elenyészően csekély. De hát ha akad néhány honosunk Sanghajban s néhány nagyobb kikötővárosban, ezek kedvéért ugyan nem kell öt hadihajót a keletázsiai vizekre küldeni. E hajók küldése nem fogja fokozni e személyek biztosságát, mely egyébiránt ez idő szerint ama helyeken fenyegetve nincs is. Mert ami baj és veszedelem van, az Pekingben és olyan helyeken van, ahová hadihajókkal eljutni nem lehet. Mindent összevéve, ezeket a nagyszámú hajóküldéseket tisztázottnak, kellőleg megokoltnak nem tekinthetjük. Minél jobban igyekezünk magunknak számot adni e nagy anyagi áldozattal járó lépések okáról, annál zavarosabbnak tűnik az egész s nem marad hátra más komoly érv, mint a puszta nagyhatalmi aspiráció, tehát olyasvalami, ami ellen, különösen Kelet-Ázsiára való vonatkozásban, a magyar közvélemény és a magyar delegáció ismételve tiltakozott. Most készítik a magyar pénzügyminisztériumban a jövő évi költségvetést. Erős küzdelem folyik a szakminisztériumok és a pénzügyminisztérium között az egyes tárcák dotációja körül.

A magunk céljaira nincs elég pénz. Meg kell szorítani a kiadásokat, jobb időkre kell halasztani sok hasznos befektetést. De Kína számára van pénz, kell lenni pénznek. Egymás után indítják útnak a hajókat a keletázsiai vizekre, nem kérdik a magyar pénzügyminisztertől, hogy miből fogja fedezni a rengeteg költséget. A parlament pedig, ha majd összeül, befejezett tényekkel fog szemben állni. Az ország anyagi helyzete lehangoló. Az idei aratás értéke a hivatalos felvételek szerint százmillió koronával kisebb a tavalyiénál. Mindez ne aggaszszon bennünket, mert hisz tengerészkatonáink kitettek magukért Takunál és Peicangnál."[3764]

1900.08.11-i hír: „Pólából jelentik, hogy ott a tegnapi nappal öt hadihajót helyeztek első tartalékba. Ezek: a Tegetthoff, Panther, Tiger, Satellit és Naiade hajók."[3765]

„Fiumából jelentik: Az osztrák-magyar nyári flotta augusztus 15-én érkezik Fiumába. Horgonyt fognak vetni: a Kaiser Karl VI., a Tegetthoff, Tiger, Panther, Leopard, Planet, Satellit és Blitz hadigőzösök és 15 első osztályú torpedóhajó."[3766] A flotta előtte a dalmát vizeken volt gyakorlaton. Ekkor a «Tiger», «Panther» és «Leopard» fregatthajók 382 főnyi legénységgel hajóztak. [3767]

Úgy tűnik, hogy ebben az évben még sem ment Kínába.

1901.
1901.06.03 – 1901.07.03-ig a Nyári hajóraj tagja.
1901.06.15-i hír: „Pólából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári flotta már megkezdte gyakorlatait. A hajóraj, mely Brosch ellentengernagy vezetése alatt áll, a «Kaiser Karl VI.», «Franz Josef L», «Sebenico», «Panther», «Tegetthoff», «Zara» és «Salamander» páncélosokból áll. A gyakorlatok folyamán fölkeresik a dalmát partokat és valószínűleg elmennek Fiumába is."[3768]

1901.10.14-én átkerült a kiképző hajókötelékbe. [3769]

„Téli hajórajunk, amely a Monarch, Wien, Budapest, Panther, Magnet és Planet páncélosokból és kilenc torpedóhajóból áll, pénteken (1901.12.06-án) Fiumába érkezett Salonából a dalmát partvidékről, ahol gyakorlatokat végzett. A hadigőzősök a tengerészeti akadémia kikötőjével szemben a nyílt tengeren vetettek horgonyt. A kilencz torpedónaszád a belső kikötőben a Szapáry-Rivánal kötött ki. A flotta legénysége 1726 főből áll. Ripper ellentengernagy, a hajóraj parancsnoka, látogatást tett Szapáry László gróf kormányzónál, aki a tisztikart ebédre hívta meg. A flotta, melynek parancsnoka Ripper ellentengernagy, hétfőig marad Fiumában, és innen Pólába megy."[3770] Salona = Solin Horváthországban a mai Split-Dalmácia megyében.

1902.
1902.01.16-a Trieszt. „Amint a Charlotte német iskolahajó a kikötőbe érkezett, Stannius német főkonzul és a helytartóság elnöki titkára, Winkler báró eléje mentek és felszálltak a hajóra. Miután a Charlotte horgonyt vetett, a Monarch, Budapest, Wien és Panther osztrák-magyar hadihajók parancsnokai meglátogatták a német hajó parancsnokát A hivatalos fogadások után a trieszti német kolónia küldöttsége tisztelgett Adalbert hercegnél a Charlotte fedélzetén."[3771]

1902.01.19-én kihajózott **Pólából**.
1902.01.21-én **Messina** vizein járt.
1902.01.25-26-án **Gibraltárban** kötött ki. Itt felvette a Monarchia marokkói nagykövetét, gróf Folliot de Grenville-t.

[3764] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-08-10 / 218. szám
[3765] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-08-11 / 220. szám
[3766] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-10 / 218. szám
[3767] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-08-16 / 194. szám
[3768] Hazánk, 8. évfolyam, 1901-06-15 / 140. szám
[3769] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[3770] Pesti Napló, 52. évfolyam, 1901-12-05 / 335. szám
Magyar Polgár, 24. évfolyam, 1901-12-07 / 280. szám
[3771] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-01-17 / 15. szám

1902.01.26-27-én **Tanger**be érkezett, majd **Rabat**-ba (Marokkó). Itt a nagy hullámzás ellenére partra szállt a nagykövet és partra tették a marokkói szultánnak küldött császári ajándékot is.

„Követségünk **Marokkóban. Tanger**, január 28. A Panther osztrák-magyar cirkálóhajó ideérkezett és holnap tovább megy Rabatba. A cirkálóhajón osztrák-magyar követség van, amely a szultánhoz megy. Hatvan év óta ez az első követség, amelyet Ausztria-Magyarország a marokkói szultánhoz küld."[3772]
„Tanger, február 10. (Reuter) A Panther osztrák, magyar hadihajó az osztrák-magyar követséggel Rabatból (Marokkó nyugati partvidéke) visszaérkezett Tangerbe."[3773] Az újságcikk a dátumokban kicsit téved.

1902.01.29-1902.02.09-ig **Cadiz**-ban állt meg.
1902.02.09-én **Rabat**ban felvette a nagykövetet. 1902.02.10-11-én a nagykövet partra szállt.
1902.02.13-17-én Algier (**Algír**)-ban kötött ki.
1902.02.21-23-án **Brindisi** (Olaszország) következett.
1902.02.26-án vagy 28-án érkezett vissza **Polába**.

Kinevezték a nyári torpedó divízió parancsnoki hajójának.

„Trieszt, március 16. Tegnap délután az «Aspern» hadihajó (és nem mint jelentették a «Zenta») és tegnap est a «Panther» és «Planet» hadihajók és négy torpedónaszád a maggiai-öbölbe érkezett."[3774]

„Az Isztriai partokon nagyobb partraszállási gyakorlat lesz, ahol a hadsereg és a haditengerészet csapatai együtt fognak működni. A szárazföldi haderőből a 111. hadtest (Grác) egyes csapatai vesznek részt ezen a gyakorlaton, azonkívül a zárai katonai parancsnokság csapatai. A haditengerészet részéről pedig a következő hajók: Monarch, Wien, Budapest, Panther, Magnet és a következő torpedóhajók : Viper, Cobra, Planet, Boa, Elster, Babe, Kukuks 27., 28. és 29. számokból álló hajóraj. Ezeket a nyár elején a Kaiser Franz Joseph, Leopard és Tiger hajókból s a hozzájuk való torpedó-sajkákból álló raj egészíti ki."[3775]

1902.05.10-i hír: „A király és a nagy hajógyakorlatok. Pókból jelentik, hogy a nagy flotta-gyakorlatokat az eddig megállapított terv szerint augusztus hóban tartják meg. E gyakorlatokra a hajók kijelölése a napokban történt meg. A gyakorlatokon a Monarch, Budapest, Wien, Kaiser Franz Josef I., Tiger, Panther és Leopard pánczélosok, Satellit és Planet torpedóvadászhajók és 16 torpedóhajó vesz részt. A kihajózási gyakorlat a Pola és Dignano közti partrészen folyik le. Erre a gyakorlatra a Polában állomásozó S7. számú gyalogezredet és a trieszti 97. számú ezredet rendelik ki, amelyek, mint támadók szerepelnek. Hír szerint a király is megjelenik s magával hozza a genuai herczeget."[3776]

„Pólából jelentik, hogy a nyári hajóraj tegnapelőtt reggel (1902.05.14-én) indult ki az ottani kikötőből a Fasana-csatorna előtt tartandó lövőgyakorlatokra. A hajóraj a Budapest, Wien, Monarch, Magnet, Panther és Planet pánczélosokból és 20 torpedóhajóból áll. A lövőgyakorlatok két hétig fognak tartani."[3777]

„Pólából írják, hogy hétfőn (1902.06.23-án) kezdődtek meg ott a nagy tengeri hadgyakorlatok, amelyek augusztusban érnek véget. A befejező gyakorlatokon a király és Ferencz Ferdinánd főherczeg is részt fog venni. A gyakorlatokon a következő hadihajók vesznek részt: Monarch, Wien és Budapest tornyos pánczélos hajók, a Franz Josef czirkálóhajó, a Tiger, Leopard, Panther torpedós czirkálók, a Satellit és Planet torpedóhajók és 16 torpedónaszád."[3778]

1902.09.01-03-án a császárral a fedélzetén az Istria-i félszigethez hajózott.

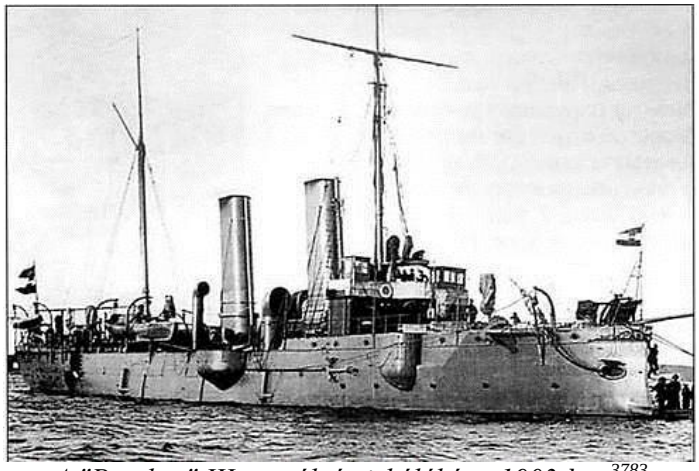
[3772] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-01-28 / 24. szám
[3773] Budapesti Napló, 7. évfolyam, 1902-02-11 / 41. szám
[3774] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-16 / 65. szám
[3775] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-12-10 / 341. szám
[3776] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-05-10 / 110. szám
[3777] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-05-15 / 115. szám
[3778] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-06-21 / 147. szám

1902.09.08-án leszerelték a hajót.

Ebben az évben kicserélték a kéményeit.
Körülbelül ugyanebben az időben két 40 cm-es reflektort szereltek fel a hajóra. Az egyik a hajóhídra került, a másik a tatra.

1903.
Lovászy Márton függetlenségi párti képviselő intézett a Balkánon uralkodó állapotok ügyében interpellációt a kormányhoz, szóvá tévén hogy az osztrák magyar hadihajókból a szalonikii merényletek hitére három hadihajó ment rögtön a szalonikii kikötőbe, melyeket még Aspern, Panther, Tiger, Leopárd és Árpád hadihajókkal is meg akarnak erősíteni.[3779]

„Trieszt, szept. 15. A Piccolo című újságnak azt jelentik Pólából, hogy szombaton éjjel egészen váratlanul távirati rendelet jött Bécsből, hogy a Habsburg, Árpád, Wien, Szigetvár, Panther és Magnet hadihajók haladéktalanul készüljenek elindulásra. Közvetetlenül rá lázas tevékenység kezdődött az arzenálban és az eleségraktárakban és óriási mennyiségű lövőszert szállítottak az említett hajókra, amelyek már vasárnap délután elindulásra készen állottak.”[3780] Később a hajók felszerelését hamis hírnek minősítették.[3781] A nemzetközi helyzet viszont indokolttá tette volna a hajók felszerelését és bevetését.[3782]



A "Panther" III. osztályú cirkálóként, 1903-ban[3783]

1904.
„Mint értesülünk a jövő év január elsején a «Panther» osztrák-magyar hadihajó hosszabb misszió útra indul, amely Kelet-Ázsia és Ausztrália kikötőire terjed ki. A «Panther» 1500 tonnás, 6000 lóerejű harmadik osztályú czirkáló 186 ember személyzettel. Az út iránya Port Szaid, Szuez-csatorna, Aden, Colombo, Batavia, Albany, Adelaide, Melbourne és Sidney. Azután a hajó érinti még Tasmaniát, Új-Galedoniát, Manillát és Hongkongon át indul haza felé. Hasonló útra ment az idén tavaszszal a «Kaiserin Elisabeth» czirkáló, útja azonban az orosz- japáni háború kitörése folytán fennakadást szenvedett, mert Batáviából a kínai vizekre rendelték állomáshajónak. A «Panther» a jövő év októberében a hongkongi kikötőben találkozni fog a «Kaiserin Elisabeth»-tel, hol a legénység részben kicserélődik és a «Panther» a másik hajó régi legénységét hazahozza Európába.”[3784]

1904.12.17-i hír: „(Királyunk ajándéka Menelik négusnak.) Bécsből jelentik, hogy a «Panther» nevű hadihajó, amely most indul Ausztráliába, útjában az Ádeni öbölben levő djibutt kikötőbe is ellátogat.

[3779] Pécsi Közlöny, 11. évfolyam, 1903-05-07 / 103. szám
[3780] Alkotmány, 8. évfolyam, 1903-09-16 / 219. szám
[3781] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-09-16 / 254. szám
[3782] Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-09-17 / 539. szám
[3783] https://military.wikireading.ru/56087
[3784] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-11-15 / 273. szám

Höhnel lovag fregattkapitány, parancsnok Menelik négus székhelyére megy és átadja neki a király ajándékát, pompás modern fegyvereket."[3785]

1905.
Pólából a Panther hadihajón hivatalos magyar osztrák misszió indult el 1905.01.16-án Abeszsziniába Menelik császár udvarához, hogy barátságos összeköttetést létesítsen Magyarország Ausztria és Abesszínia között. [3786] Parancsnoka Höhnel Lajos lovag (Ludwig von Höhnel) fregattkapitány.[3787] Útközben érinteni fogja a Dsibuti- partokat (Ádeni-öböl). [3788] A Panther nevű cirkálónk, Új- Zelládba megy, hogy az oda kivándorolt dalmát-munkások helyzetéről tájékozódjék.[3789] A hajó személyzete, beleértve a parancsnokot és a tisztikart, 173 emberből áll. A hajó tisztikarát a következőleg állították egybe: Sorhajó hadnagyok: Malms Miroszláv, Brosch Ottó és Huber Lipót. Sorhajó zászlósok: Satipanovics Budiszlav, Förster Rudolf és Preinl Károly. Tengerész hadapródok: Hohenlohr-Waldenberg Sándor herceg, Lutenotti Gyula, Bernáth Vladimir, báró Schwarz Gyula, Dublinek Bruno és Marius Arthur. Sorhajóorvos: dr. Hückel Julian.[3790] Az utat összevéve 8—9 hónapra tervezik. Az út bevégeztével a «Panther» további intézkedésig Kelet-Ázsiában marad, mint állomáshajó a tervek szerint.[3791]

Kevéssel azelőtt az olasz kormány mintegy csalétkül a fejedelemségtől várt megrendelésre Montenegrónak egy teljesen felszerelt olasz hegyi üteget ajándékozott. Amikor Ausztria-Magyarország ezt megtudta, a maga részéről azzal viszonozta, hogy az abesszíniai negusnak ajándékozott egy teljesen felszerelt hegyi üteget. Ezt vitte magával a Panther.[3792] Az út további célja, hogy külkereskedelmi politikánk néhány függőben levő kérdését rendezze.[3793]

1905.01.06-i hír: „A «Panther» útja Abesszíniába, Bécsből jelenti. A «Panther» nevű cirkáló néhány nap múlva indul Abesszíniába Höhnel lovag fregatt-kapitány parancsnoksága alatt. Az expedíció célja az, hogy meginduljanak a tárgyalások az osztrák-magyar monarchia és az etiópiai császárság között kötendő kereskedelmi szerződés ügyében. Az osztrák ipartermékek kivitele Abesszíniába az utóbbi években tetemesen gyarapodott, különösen amióta «Lloyd» rendes járatokat indított az abesszíniai partokra. Eddig a múlt század negyvenes éveiben kötött kereskedelmi szerződés állott fönn, de ez a megváltozott viszonyok folytán most már nem felel meg a szükségleteknek és ezért új kereskedelmi szerződés kötése vált szükségessé. Az expedíció Dsibutiban száll partra, innen Addis Abebába megy, hogy ott megkezdje Menelik császár képviselőivel a tárgyalást. Ugyanitt egy osztrák-magyar konzulátust is fel fognak állítani. Höhnel lovagot bízták meg az expedíció vezetésével, mert ő jól ismeri Abesszíniát és a szomáli országokat."[3794]

A misszió tegnap, 1905.01.15-én indult útjára a Panther hajón **Pólából** és tagjai Höhnel Lajos lovag fregatt-kapitány, a hajó parancsnoka, Schönborn- Buchheim Ervin gróf követség titkár, Széchényi László gróf, Goetz Frigyes alkonzul, Euler sorhajóhadnagy és Hohenlohe herceg elsőosztályú tengerészhadapród. A misszió január végén fog Djibutinál kikötni és az említett csatahajó legénységéből kiválasztott díszőrséggel a Hererón át vivő országúton Adis-Abebába megy és át fogja adni Menelik császárnak Ferenc József kéziratát és a neki adományozott érdemrendet, valamint a neki küldött ajándékokat. Ez alkalommal az ország főméltóságai is kitüntetéseket kapnak. Menelik négusnak az az élénk törekvése, hogy országát mindinkább közvetetten kapcsolatba hozza Európával és az európai kultúrával, valamint a missziónak Abesszínában való megjelenése remélhetőleg oda fog vezetni, hogy a monarkia fa a természettől oly gazdagon megáldott Abesszína között létesítendő kereskedelmi összeköttetés iparunk kedvező föllendülését vonja maga után.[3795]

[3785] Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-12-17 / 302. szám
[3786] Kincses Kalendáriom, 1906 Az év története
[3787] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-12-06 / 292. szám
[3788] Hazánk, 11. évfolyam, 1904-12-17 / 299. szám
[3789] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-12-16 / 347. szám
[3790] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1904-12-24 / 996. szám
[3791] Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-12-24 / 308. szám
[3792] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-02-13 / 39. szám
[3793] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-07-29 / 207. szám
[3794] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-01-06 / 6. szám
[3795] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-01-17 / 17. szám

1905.01.20-21-én **Port-Saidba** érkezett.[3796]
1905.01.22-23-án volt **Szuez**-ben.
1905.01.29-én a Panther nevű hadihajó tegnap Permbe (**Perim sziget** Jemen magasságában) érkezett. A hajón minden rendben van.[3797] Valójában itt 1905.01.28-31-ig volt.
1905.02.04-1905.04.10 között francia **Dzsibutiban** (Kelet-Afrika) volt. [3798] A hajó parancsnoka Ludwig Höhnel. (Dzsibutiban volt 1905.01.31-1905.02.13-ig, majd 1905.02.16-22-ig és 1905.03.01-02-ig.)

1905.03.03-i hír: „Pólából táviratozzák, hogy királyunk küldöttsége Djibutiba érkezett, hogy Menelik negusnak átadják a király ajándékát. Az ajándéktárgyakat tudvalevőleg a «Panther» hadihajó vitte. Az expedícióban részt vettek: Höhnel Lajos lovag fregattakapitány, Schönborn-Buchheim gróf követségi titkár, Széchényi László gróf, Gotz alkonzul, Huber sorhajóhadnagy, Hohenlohe herceg tengerész-kadét. A misszió tagjait Menelik nevében a francia kormányzó fogadta Djibutiban. Innét külön vonaton Dnien Daouarba utaztak, ahol díszőrség fogadta az expedíció tagjait, akik ezután lóháton folytatták útjukat Hararba, ahol Ras Makaimén alkirály várta őket. A küldöttség tagjai február 6-án érkeztek Hararba. Hararban öt napig időztek, a napokban pedig Adis Abeba-ba (Addisz-Abebába - Etiópia), Menelik székvárosába érkezik a király küldöttsége. Menelik király fényes fogadtatásban fogja részesíteni a küldöttség tagjait."[3799] Dzsibuti Kelet-Afrikában az Ádeni öbölnél van a Vörös-tenger partján.

A balti flotta pedig a Vörös-tengeren Dzsibuti felé vette útját, amiből arra lehet következtetni, hogy az orosz hadvezetőség megváltoztatta diszpozícióit.[3800]
Dzsibutiban **a Panthert felkereste Zinovij Petrovics Rozsesztvenszkij orosz admirális**. Rozsesztvenszkij tényleg Dzsibutiban volt ekkor.[3801] Ekkor a Panther találkozott a csuzimai csata (1905.05.27-28.) felé tartó orosz hadiflotta egy részével. A következő orosz hajókkal lehetett egy kikötőben: Vlagyimir Monomah páncélos cirkáló, General-Admiral Aprakszin, Admiral Szenyjavin és Admiral Usakov partvédő páncélosok, Imperator Nyikolaj I. öreg sorhajó.

1905.03.03-04-én **Adenben** volt.
1905.03.05-1905.04.11-én ismét **Djibutiba** érkezett.
A kikötőben volt még Nyikolaj Ivanovics Nyebogatov orosz admirális köteléke is, ami szintén Csuzima felé hajózott.
1905.04.12. A Panther **Adenbe** érkezett. A hajón minden rendben van.[3802]
1905.04.21-én futott be **Colombo**-ba.
1905.05.04. Távirati jelentés szerint a Panther hat napos tartózkodásra **Batáviába** (Jakarta – Indonézia) érkezett.[3803]

1905.05.16-29-én A Panther **Fremantleba** (Nyugat-Ausztrália) érkezett.[3804]
1905.05.30-1905.06.03-án **Albany** következett.
1905.06.07-13 között **Adelaide**-ben volt.
1905.06.20-1905.07.13. Távirati jelentés szerint a „Panther" hadihajó **Melbournébe** érkezett. A hajón minden rendben van.[3805]
1905.07.16-27. A császári és királyi haditengerészet „Panther" nevű hajója ma **Hobart**-ba (Ausztrália – Tasmánia) érkezett.[3806]
1905.07.29-1905.08.20-án **Sydneybe** érkezett.[3807]

[3796] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-01-22 / 20. szám
[3797] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-01-30 / 31. szám
[3798] https://military.wikireading.ru/56087
[3799] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-03-03 / 54. szám
Hazánk, 12. évfolyam, 1905-03-07 / 57. szám
[3800] Magyar Nemzet, 24. évfolyam, 1905-03-10 / 62. szám
[3801] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-03-10 / 69. szám
[3802] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-04-13 / 104. szám
[3803] Pesti Hírlap, 27. évfolyam,)1905-05-05 / 124. szám
[3804] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-05-17 / 136. szám
[3805] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-06-21 / 170. szám
[3806] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-07-16 / 194. szám
[3807] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-07-30 / 209. szám

1905.08.28-1905.08.09-én a Panther nevű hadihajó **Brizbane**-be (Brisbane Ausztrália) ért.[3808]
1905.09.14-23-án a Panther osztrák-magyar hadihajó **Wellingtonba** (Új-Zéland) érkezett.[3809]
„Jelentettük, hogy a Panther magyar-osztrák cirkáló Új-Zélandba indult, az ottmegtelepedett dalmaták érdekeinek megvédelmezésére. Új-Zélandban a bevándorolt dalmaták fosszilis mézga gyűjtőjével foglalkoznak, amelyet a kereskedelemben kaorigumminak neveznek. Ez a foglalkozás annyira jövedelmező, hogy ügyesebb munkások hetenkint száznyolcvan koronát is megkeresnek. Az Új-Zélandiak irigykedni kezdtek vetélytársaikra, s mindenképpen szorongatják őket. Szemükre vetik, hogy évenkint másfél millió koronát küldenek hazájukba, s ha elég megtakarított pénzük van, maguk is visszatérnek. Az új-zélandi parlament erre bizottságot küldött ki az ügy megvizsgálására. A bizottság azonban csak azt jelenthette, hogy a dalmaták „kitartó, szerény, szorgalmas és a törvényt tiszteletben tartó embereik.“ Erre azután azt indítványozták, hogy a dalmatákra vessenek ki fejadót, de ezt az indítványt is elvetették. Végre a parlament igazán középkorias eszközhöz nyúlt, hogy megszabaduljanak a dalmatáktól. Kimondotta a parlament, hogy a gumigyűjtés hatósági engedelemhez legyen kötve, s a hatóság megokolás nélkül megtagadhassa az engedelmet. Ez a törvény azonnal érvénybe is lépett. Amikor azután ismét egy hajó érkezett dalmát kivándorlókkal, még a kivándorlók partraszállását sem akarták megengedni, bár amikor Triesztből elindultak, még nem ismerhették az új törvényt. Golubovszki gróf külügyminiszter akkor ebben a dologban előterjesztést tett az angol kormánynak, de az angol kormány nem tehetett semmit, mert Új-Zéland belső kormányzását illetőleg teljesen független Angliától. Az auklandi magyar-osztrák diplomáciai képviselet közbelépésére utóbb megengedték a kivándorlók partraszállását, de a legtöbb dalmata kénytelen volt a sokkal nehezebb és kevésbbé jövedelmező földmiveléssel foglalkozni. A kivándorlott dalmaták száma körülbelül kétezer. E mellett Új-Zéland területe 270.000 négyzetkilométer, lakosságának száma pedig a gyarmatosokkal együtt mindössze félmillió. A Panther cirkáló most azért ment Új-Zélandba, hogy az ott élő dalmaták jogait megállapítsa.[3810]

Lázadás a hadihajón és annak előzményei, vagy csak hírlapi kacsa?
"Pólóiból jelentik ne, okunk: Hitelt érdemlő értesülés szerint a Panther cirkálóhajó legénysége a Dzsibuti kikötőben ezelőtt hat héttel durván garázdálkodott a bennszülöttek és különösen az asszonyok ellen. A hajó parancsnoka szigorúan megbüntette a tengerészeket, akik emiatt nagyon el voltak keseredve és többen közülök meg is szöktek.”[3811]
„Az egész eset csak ennyiből áll. Ez év tavaszán, amikor a Panther Dzsibuti előtt horgonyzott, több sütő és matróz, kik éjjel Dzsibutiban mulattak, ott lármát csaptak és egyikük a kikötő világító lámpáját összezúzta. Amikor a kikötő parancsnoksága emiatt panaszt tett, a kárt megtérítették és a vétkest többnapi fogságra ítélték. Egyéb megrendszabályozásokról, szökésekről és a legénységgel való szigorú bánásmódról nincs pozitív hír. Az az állítás, hogy a matrózok bennszülöttek, pláne nők ellen kihágásokat követtek volna el, alaptalan.“[3812]

A Frankfurter Zeitungnak Sydneyből a következő híreket jelentik a Panther magyarosztrák hadihajó útjáról: A Panther hadihajónak augusztus 26-án reggel 8 órakkor útnak kellett volna indulnia, de egy közbejött incidens az elindulást a délutáni óráig késleltette. A vasmacska lánca ugyanis belegabalyodott egy hójába s azonkívül valami hiba támadt a hajó gépében is. A bajt, mint kiderült, négy altiszt hanyagsága okozta, akik ellen vizsgálatot indítottak.[3813]

„Lázadás, vagy baleset? A «Panther» osztrák-magyar cirkálóról mostanában olyan hírek érkeztek, hogy mialatt az ausztráliai partokon vesztegelt, a legénysége föllázadt. Hivatalosan erről a lázadásról — állítólag — nem érkezett semmiféle hír; a hajó még eddig nem érkezett haza és így nem lehet megállapítani, vájjon valóban lázadás tört-e ki rajta. Bécsből most azt jelenti tudósítónk, hogy a hajó egyik matróza rokonaihoz levelet írt, amelyben elmondja, miként forgott a «Panther» nagy veszedelemben, amelyből csak a kapitány lélekjelenléte mentette meg. 1905. augusztus 26-án, reggel

[3808] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-08-29 / 239. szám
[3809] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-09-15 / 256. szám
[3810] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-10-02 / 272. szám
[3811] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-10-12 / 282. szám
[3812] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-10-13 / 252. szám
[3813] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-10-11 / 281. szám
Felsőmagyarország, 21. évfolyam, 1905-10-12 / 243. szám

nyolc órakor — írja a matróz, — a «Panther» útra készen állt Sidney kikötőjében. A Sidneyben való tartózkodás alatt kijavították a géptelegráfot, és ekkor valaki az «előre» és a «hátra» jelző huzalokat kicserélte. Így történt, hogy amikor a kapitány megindította a hajót, a «Panther» ahelyett, hogy a kikötőből kifelé indult volna, 14 mértföldnyi óránkénti sebességgel, hátrafelé rohant. Száz méternyire a «Panther»-től állt a «Challenger» angol cirkáló. A «Panther» menthetetlenül beleütközött volna és mind a két hajó elpusztul, ha a kapitány tíz méternyire az angol hajótól, le nem eresztett a horgonyokat, így azután a «Panther» az utolsó pillanatban megállt és elkerülte a veszedelmet. A sidney-i osztrák-magyar konzul — magyar ember — szintén halálveszedelemben forgott A vámhivatal csónakjában éppen azon a helyen volt ahol a «Panther» megállt és a lebocsátott horgony csaknem leütötte a csónakját. — A «Panther» matrózának az elbeszélése éppen nem cáfolja meg azt a hírt, hogy a hajón lázadás ütött ki. A géptávirő drótjainak az elcserélése mindenesetre azt mutatja, hogy a fegyelem nem volt valami nagyon erős a hajón és igen gyanús az, hogy a tengerészeti hadvezetőség cáfolatai nem említették soha ezt a sidney-i balesetet. „[3814]

A Csendes-óceánon útban van Új-Kaledónia felé, föllázadt a legénység a rossz bánásmód miatt.[3815]

„(Lázadás egy hadihajón.) Bécsben tegnap az a hír terjedt el, hogy a Panther nevű osztrák-magyar hadihajón lázadás ütött ki s a lázadó matrózok a vízbe dobták Stipanovics sorhajózászlóst (máshol tengerész kadétként szerepel). A bécsi tengerészeti hatósághoz ezideig semmi hír nem érkezett a hadihajóról. Az utolsó sürgöny, amely a hajóról érkezett, az új-zélandi Aucklandból jött, ahol a lázadás történt. Ez a sürgöny a hajónak szeptember 25-dikén az aucklandi kikötőbe történt befutását jelentette. A hajó most nyílt tengeren van s mivel dróttalan távírókészülékkel nincs felszerelve, nem küldhetett értesítést a nyílt tengerről. A trieszti Piccolo a következőket jelenti a lázadásról: A lázadásra Gesigsh Henrik gépész altiszt öngyilkossága adott okot. Az altiszt Pólában lakó rokonaihoz intézett, levelében megírja, hogy a tisztek kegyetlenkedése miatt öngyilkossá lesz. A pólai rokonok a napokban tényleg kaptak is hivatalos értesítést a Panther hajóról, amely tudtul adja, hogy az altiszt öngyilkos lett. Pólai hírek szerint Hoelvert kapitányt és több tisztet meggyilkoltik. Sok matróz szárazföldre szökött. A Panther harmadosztályú cirkálóhajó, amelyen tizenkét ágyú van s ez évben bocsátották vízre. Azzal a feladattal bízták meg, hogy az Aspern hadihajót váltsa fel a keletázsiai vizeken. A keletázsiai háború előtt a Kaiserin Elisabeth hajót szemelték ki e célra, de azután megmásították ezt az elhatározást, de a Panther sem indult el, hanem Dsibutiba küldték s helyette a Kaiser Franz Josef ment a keletázsiai vizekre. Dsibutiból Addis-Abebába ment a hajó tisztikara hogy Menelik császárnak átadják a királynak ajándékát. Majd Új-Zélandba ment a hajó. Utolsó állomása Auckland volt. A hajón százötven matróz van."[3816] A hajó most a nyílt tengeren van és Új-Kaledónia felé tart. Dróttalan távírókészülék nincs rajta és igy semmiféle pozitív hírt nem lehet kapni a hajónak és a rajta levőknek sorsáról. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya ma kommünikét adott ki, amelyben megcáfolja ezt a nagyon is pozitív formában elterjedt hírt.[3817] Pólai hírek szerint Hoelvert kapitányt és több tisztet meggyilkoltak. Sok matróz szárazföldre szökött.[3818]

Gesigsh Henrik levele: „Nagyon szerencsétlen vagyok és tudatom veletek, hogy nagyon rossz dolgom van. Már készen tartok egy beszappanozott zsinórt, hogy azzal magamat felakasszam. Éjjel-nappal dolgoznunk kell. A parancsnok megtiltotta a hajószakácsnak, hogy nekünk bármit is eladjon és idegeneket nem enged a hajóra jönni, úgy hogy pénzzel a zsebünkben éhezünk. Sidneyben, Ausztrália legnagyobb városában nem szánhattunk partra. Helyzetünk nap-nap után rosszabbodik. Három altisztet lefokoztak, négyet megintettek és még kettőt le fognak fokozni. A legénységet nagyon szigorú büntetésben részesítik." A Gesigsh levelében foglalt adatok arra engednek következtetni, hogy a hajó fedélzetén a helyzet nagyon válságos. A főbűnösnek ez állapotok miatt Tipanovics hajóhadnagyot tekintik. A hadügyminisztérium lépéseket tett, hogy Polában megszerezze Gerich (Gesigsh) levelének az eredetijét, de újból hangsúlyozzák, hogy kizártnak tartják, hogy ilyen dolgok történtek volna a hajón, mert akkor ezt hivatalosan jelentették volna, ami szigorúan elő van írva és a hajó parancsnokáról Höhnel

[3814] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-10-22 / 292. szám
[3815] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-10-12 / 1283. szám
[3816] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-10-11 / 245. szám
[3817] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-10-11 / 1282. szám
[3818] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-10-11 / 241. szám

lovag freggattakapitányról, aki nagyon lelkiismeretes tiszt, fel se lehet tenni, hogy kötelességét elmulasztotta volna. Közvetlen távirati kérdést a Panther fedélzetére nem lehet intézni mindaddig mig a hajó Numeába (Új Kaledóniába) meg nem érkezik.[3819]
1905.10.12-i hír: „az is meglehet, hogy egy-két matróz megszökött. A Panther még most is Aucklandban van, ha tehát ott csakugyan fellázadt volna a legénység, a tisztikar és az ottani konzul bizonyára értesítette volna a haditengerészet parancsnokságát. Ez különben oly csekély jelentőséget tulajdonít a híresztelésnek, hogy még nem is fordult távirati úton Aucklangba (Új-Zéland) felvilágosításért."[3820]

„A Neue Freie Presse — mint bécsi tudósítónk, jelenti — a tengerészeti osztály vezetősége egyik tisztjének hivatalos jelentéseken alapuló nyilatkozatát közli a «Panther» hadihajón állítólag kitört lázadás híreire vonatkozólag- Ebből a nyilatkozatból kitűnik, hogy a lázadásról szóló hírek a «Panther» parancsnokának jelentései alapján ítélve, alaptalanok. A parancsnok jelentései szerint a hajó legénységének úgy szelleme, mint fegyelme az egész áron kitűnő volt és az itt-ott előforduló fegyelmi büntetéseknek semmi komoly jelentősége sem volt. A lázadásról szóló kalandos híreket néhány ellenséges indulatú olasz lap kürtölte világgá. A hajón mindig példás rend volt s még megszökés is csak egy fordult elő, holott az angol hajókról Ausztrália partjainál tízével szökdösnek el a gépészek és matrózok, akiket ausztráliai gyárakban jó fizetésért alkalmaznak. A «Panther» hajónaplója is bizonyítja, hogy a hajón semmi rendellenesség nem fordult elő. Az igaz, hogy Gerich fűtő öngyilkos lett, levelet is hagyott hátra, de az, amelyet az olasz lapok röpítettek szét a világba, hamisak."[3821]

Ausztráliában ugyanis keresik a műszakilag képzett hajósokat s mindenféle ígéretekkel csábítják őket arra, hogy megszökjenek. Lehetséges, hogy a Panther legénységének néhány embere is megszökött, talán Auklandban is, ahol a hajó legutóbb tartózkodott. Ilyen csekélységeket a hajók parancsnokai nem szoktak megtáviratozni s a Panther parancsnoka talán e miatt tiltotta meg a legénységnek a partraszállást. De a parancsnok a büntetésekről szóló jelentéseket köteles hónaponként Pólába megküldeni, ahol a büntetéseket a tengerészeti hadbíró felülvizsgálja. A parancsnok hivatalos jelentései szerint a hajó legénységének viselkedése kitűnő. Höhnel parancsnoknak Abesszíniából küldött jelentése például szó szerint ezeket mondja: „A legénység partraszállásakor rendetlenkedés, vagy a szabadságidő túllépése nem fordult elő. Dzsibutiban a legényeik igen tisztességesen viselkedtek, amit a francia konzul is elismert. Különösen hangoztatják, hogy minő föltűnő különbség van a magyar-osztrák és az orosz matrózok viselkedése között. A hajó most nyílt tengeren van s a parancsnok, vagy a legénység nem adhat hírt magáról.[3822]
A sajtóban kiváló vita kerekedett a hajón történtekről, noha a hajóval tényleges kapcsolat nem áll fennt. Hogy most hol van a Panther harmadosztályú cirkálóhajó, azt Polában nem tudják. Valahol a Csendes-tengeren, mert a lázadás híre Aucklandból érkezett, az újzélandi szigetekről.[3823]

1905.09.25-1905.10.16-án **Auckland**-ban (Új-Zéland) volt.
1905.10.17-én Auklandból Új- Kaledoniába indult.[3824]
1905.10.20-1905.11.05-én a Panther nevű hadihajó **Numeába** (Nouméa, Új-Kaledónia) érkezett. A hajón minden rendben van.[3825] Úgy tűnik, hogy az öngyilkosság igaz, de lázadás nem volt a hajón.[3826] A lázadás hírlapi kacsa volt.

„A Panther osztrák-magyar czirkálóhajó, amely az idén nyáron az ausztráliai vizeket járta be, most Új-Zélandban befejezte ausztráliai misszióját és Hongkongba indult, ahova január közepén érkezik meg. Ott a hajóra száll a damóczi Ambró Albert, a monarchia japánt követe, aki egyúttal a sziámi ügyek képviseletével is meg van bízva és Bangkokba utazik, ahol hosszabb ideig fog tartózkodni. Ezután ismét

[3819] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-10-12 / 1283. szám
[3820] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-10-12 / 242. szám
[3821] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-10-14 / 248. szám
[3822] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-10-14 / 284. szám
[3823] Székelység, 8. évfolyam, 1905-10-14 / 236. szám
[3824] Magyar Nemzet, 24. évfolyam, 1905-10-17 / 250. szám
[3825] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-10-22 / 292. szám
[3826] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-10-29 / 299. szám

a Pantheren visszatér Tokióba, ahova márczius közepén érkezik meg. Ezután a Panther keletázsiai állomáshelyére, Sanghaiba megy."[3827]

1905.11.12/13-án a „Panther" hadihajó **Thursday Islandba** (Ausztrália) érkezett.[3828]
1905.11.23-án Brisbane-ben, máshol Makassar-ba (Ausztrália) volt.[3829]
A hajó felkereste a Fülöp-szigetei **Manilát**.[3830]
1905.11.30-1905.12.01-én **Szingapúr** következett.
1905.12.06-23-án **Bangkok**-ban járt. A kapitány meglátogatta Sziám királyát.
1905.12.22-i hír: A Panther hadihajónak Sanghaiba tervezett elutazása a Pol. Corr. értesülése szerint elmarad. A Panther Bangkogból eredeti programjához képest folytatja útját.[3831]
1905.12.26-án futott be **Saigon**-ba.

1906.
1906.01.02-08-án távirati jelentés szerint a Panther hadihajó **Hong-Kongba** (Hongkong) érkezett. A hajón minden rendben van.[3832]
1906.01.09-én befutott **Canton**-ba (Kanton Kína).
1906.01.13-15-én Távirati jelentés szerint a Panther hadihajó három napi tartózkodásra **Makaóba** érkezett.[3833]
1906.01.15-1906.02.20-án a Panther hadihajó **Hongkongba** érkezett.[3834]
1906.02.20-án a Panther hadihajó Hongkongból Makaóba indult.[3835]
1906.02.21-25-én érkezett **Makaóba**. [3836]
1906.02.25-1906.03.02-án **Haipong**-ban (Vietnám) kötött ki.
1906.03.04-én **Hongay** (Vietnám) következett.
1906.03.05-én **Pakhoi** vizein járt.
1906.03.07-én **Hoi-Han** (Hoi An Vietnám) következett.
1906.03.09-én **Kwangchouwan**-t (Guangzhouwan Kína Zhanjiang terület, francia gyarmat) érintette.

1906.03.10-11-én **Hong Kong**-ban járt.
1906.03.12-én **Swatow** következett.
1906.03.17-én **Pagoda Anchorage Swatow**-ban járt.
1906.03.25-1906.04.17-én a Panther hadihajó **Sanghai**-ba érkezett.[3837] Itt, Eduard Körber vette át a hajó parancsnokságát. Sanghai vizeit végül 1906.04.22-én hagyta el a hajó.
1906.04.25-1906.11.05-én a Panther hadihajó **Yokohamába** érkezett.[3838]
1906.05.12-21-én **Kobéba** érkezett.[3839]
1906.05.22-én **Bingoimozoki** következett.
1906.05.23-án **Icokusima**-ba érkezett.[3840]
1906.05.26-án **Moji**-ba (Kitakyūshū Japán) futott be.
1906.05. 27-30-án Fusanba (**Pusan**) érkezett.[3841]
A Panther hadihajó 1906.06.02-17-én **Csingtauba** érkezett.[3842] A hajón van Csiszárik Fülöp gépészmérnök.[3843]

[3827] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-11-09 / 275. szám
[3828] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-11-14 / 315. szám
[3829] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-11-23 / 279. szám
[3830] Soproni Napló, 10. évfolyam, 1906-10-21 / 84. szám
[3831] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-12-22 / 304. szám
[3832] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-01-03 / 2. szám
[3833] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-01-15 / 14. szám
[3834] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-01-16 / 15. szám
[3835] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-02-21 / 52. szám
[3836] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-02-22 / 52. szám
[3837] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-03-28 / 87. szám
[3838] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-04-28 / 117. szám
[3839] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-05-14 / 132. szám
[3840] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-05-26 / 143. szám
[3841] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-05-30 / 147. szám
[3842] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-06-05 / 152. szám
[3843] Soproni Napló, 10. évfolyam, 1906-10-21 / 84. szám

„Bécsből jelentik, hogy a „Panther“ hadihajót, amely a múlt év őszén Japánba ment és azóta a kínai és japáni vizeken vesztegelt, most visszahívták és még az év vége előtt visszatér Pólába. A hadihajó augusztus végén hagyja el Sanghait és Hongkong, Singapore, Colombo, Aden és Port-Said érintésével körülbelül karácsonyra ér Pólába. A „Panther“ Höhnel sorhajókapitány parancsnoksága alatt a múlt esztendő tavaszán hagyta el a pólai kikötőt, hogy külkereskedelmi politikánk néhány függőben levő kérdését rendezze. A hajó először Csibutiba, majd Új-Zélandba és Tasmaniába ment, később pedig a kelet-ázsiai partokon állapodott meg, ahol az „Elisabeth“ hadihajót váltotta fel. A „Panther“ távozásával a tengerentúli vizeken csak egy hadihajónk, az „Elisabeth“ lesz, amely jelenleg a Sárga-tengeren vesztegel.”[3844]
1906.06.19-1906.10.07-ig **Sanghaiban** volt.
1906.10.07-én Sanghaiból Hongkongba indult.[3845]
1906.10.10-21-én **Hong Kong**-ban járt.
1906.10.26-1906..11.03-ig **Szingapúrába** érkezett.[3846]
1906.11.10-20-ig a Panther hadihajó **Colombó**ba érkezett.[3847]

„Sanghajból írják: A Panther magyar-osztrák hadihajót, amely néhány hónap óta az itteni kikötőben tartózkodik, október 8-án, amikor a kikötőt el akarta hagyni, baleset érte. A hajónak, amely a francia settlement-tal szemben állott, egy nagy darabon a Whangpoo-folyón kellett végig haladnia, mielőtt a tulajdonképpeni kikötőbe ér. A folyó azonban keskeny s ez okozta, hogy a hadihajó a magyarosztrák konzulátus közelében összeütközött egy bárkával. A Panther-nek nem történt baja, de a bárkáról három kínai ember az összeütközés következtében a vízbe zuhant. A Whangpoo-folyó e helyen nagyon erős folyású és sok örvény van benne. A Pantherről nyomban mentőcsónakokat bocsátottak le, de a vízbeesett kínaiak közül csak kettőt sikerült megmenteni, a harmadik a vízbe fuladt. A parton nagy tömeg nézte a hajó elindulását, köztük több magyar és osztrák ember is, akik tanúi voltak a szerencsétlenségnek.”[3848]
1906.11.28-1906.12.03-ig a Panther hadihajó Adenbe érkezett.[3849]
1906.12.09-én **Dzsibuti** (Djibuti) következett.
1906.12.10-11-én volt **Szuez**-ben.
1906.12.11-én a „Panther“ hadihajó négy napi tartózkodásra **Port-Saidba** érkezett.[3850]
Távirati jelentés szerint a Panther hadihajó 1906.12.20-án **Pólába** érkezett.[3851]
Helyét a távolkeleti vizeken testvérhajója, az SMS Leopard cirkáló vette át.
1906.12.22-én leszerelték a hajót.

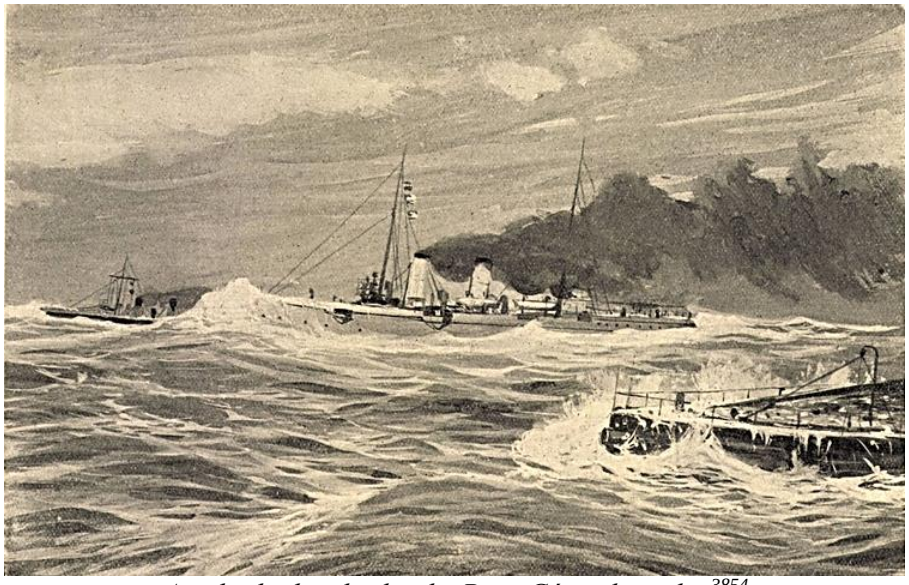
A Panther 1905-1906-os útján voltak tényleges problémák. „Nemrég itt állomásozott (Ausztráliában) a „Panther“ osztrák hadihajó s ennek első tisztje, a hadnagy ellen saját parancsnoka kénytelen volt fegyelmi vizsgálatot indítani, mely a hajónak további útja alatt, Singapore kikötőjében ért véget. A derék lajdinánd úr azzal tette csúffá nációját és uniformisát, hogy Shanghaiban, időzése alatt, fényes nappal holtrészegen hempergett díszegyenruhában oly helyeken, hol éjjel is restelkedve jár a tisztességes ember. Mikor már tűrhetlen volt a botrány, az itteni osztrák kolónia panaszt emelt ellene a konzulátusnál, a parancsnok pedig megindította a vizsgálatot. Úgy látszik, a külügyi hivatal rövid processzust csinált a szerencsétlen fráterrel, mert Singaporeból most az a hír érkezett ide, hogy ott letétették vele az egyenruhát s kihajózták a partra. Ugyancsak a „Panther“-en szolgált, mint zászlóstiszt egy L. nevű herceg is, aki két hónapi itmulatása után annyira vitte, hogy már egyetlen leányos házhoz sem eresztették be. Rendes kocsizó és lovagló kíséretét szemenszedett demimondeok képezték a korzón, fényes nappal is s banális kedvteléseiről valóságos orgialegendákat beszélt a shanghai társadalom. Az angolok csak per „your excellent Prinz“-cel csúfolták az itteni osztrákokat, akik aztán a herceg ellen is panaszjelentést tettek, minden eredmény nélkül. Hiába, a princ még pokolban is princ marad. Megkérték azonban a külügyminisztériumot is, hogy a jövőben kíméletné meg Shanghait az efféle nagy uraktól, mert egy

[3844] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-07-28 / 205. szám
[3845] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-10-09 / 277. szám
[3846] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-10-28 / 296. szám
[3847] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-11-12 / 312. szám
[3848] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-11-16 / 315. szám
[3849] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-11-30 / 330. szám
[3850] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-12-12 / 341. szám
[3851] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-12-23 / 353. szám

ilyen vad princ rövidesen lelegeli itt azt az osztrák presztízst, amit ők annyi éven át oly keservesen összetermeltek.”[3852]

„Ugyanis minden haditengerészetnél elismert, és a tapasztalat által igazolt szabály az, hogy egy hadihajó húsz évnél tovább nem használható, egy-részt elhasználódása miatt, másrészt azért, mert szerkezete a technika vívmányaihoz képest elavult! … Az említett hadihajókon kívül a „Kaiser Franci Josef I.“, „Kaiserin Elisabeth“, „Panther“, „Leopard“, „Tiger“ nevű cirkálók és számos torpedóhajó sem használható többé ütközetben.”[3853]

1907.
1907-ben kiszerelték a torpedóvető csöveit. Megjavították a hajófeneket. 1907.05.01-től Triesztben állomásozott.
Ebben az évben két utat tett meg Mária Jozefa szász királyi hercegnővel a fedélzetén.



A polai hadgyakorlatok, Paur Géza akvarelje.[3854]
A „Magnet" a „Panther" és a „Wiper" torpedóhajók a sirokkóban

1908-1909.
1908-tól 1909.03.27-ig állomáshajó volt Triesztben. 1909.04.23-án leszerelték és megkezdték az átépítését.
Kiszerelték a Panther és a Leopard 12 cm-es lövegeit és az elülső 4,7 cm-es gyorstüzelő lövegét, illetve lezárták a lövegkarzatot. A hátsó 40 cm-es fényszórót kicserélték 60 cm-es átmérőjűre.
1909-ben eltávolították a hátsó torpedócsövet, és négy 6,6 cm-es L/45-ös Skoda löveget szereltek fel a hajóra. Az orr alatti ágyúnyílásokat megszüntették és az ottani 4,7 cm-es lövegeket áthelyezték. A hajókon a hátsó 40 cm-es reflektorokat lecserélték 60 cm-re. A hajók elektromos kenyérsütőt kaptak.

„Ezidőszerint csak a «Kaiserin Elisabeth» csatahajónk van kint szolgálatban, miután három héttel ezelőtt a «Leopard» hazatért. Föl váltására azonban ennek ikerhajója, az eddig Triesztben állomásozó «Panther» czirkáló fog a leg-közelebb útra kelni, amelyet egy másfél évig tartó, misszió-útra küldenek ki. A «Panther» a «Leopard»-hoz hasonlóan kisméretű hadihajó. A harmadik osztályú czirkálók sorába tartozik, mindössze" csak 1530 tonnás és tüzérségi felszerelése tizenkét kiskaliberű könnyű ágyúból áll. A hajón 187 főnyi személyzet tesz szolgálatot, holott a Keleten állomásozó «Kaiserin Elisabeth»-nek, amely kétszer akkora, 440 főnyi személyzete van. Ez a két hadihajó és a Pekingben, valamint a tiencsini

[3852] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-02-10 / 36. szám
[3853] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-05-23 / 141. szám
[3854] Uj Idők, 8. évfolyam, 1902-10-19 / 43. szám / Szomaházy István: K. U. H. I. / Regények, elbeszélések, rajzok, színdarabok

settlementen levő tengerészszemélyzet száma így kerek: 700 emberre rúg. A Sárga-tengerre induló «Panther» helyébe az «Aspern» kerül Triesztbe álló- máshajó gyanánt."[3855]

1909.08.15-én indult útnak Polából.[3856]
A Panther hadihajó 1909.08.21-24-én **Port-Saidba** érkezett.[3857]
1909.01-03-ban **Aden**-ben volt.
1909.09.12-25-én a Panther nevű hadihajó **Kolombó**-ba (Colombo) érkezett. Itt tartózkodása 14 napra volt tervezve.[3858]

[3859]

1909.09.30-1909.10.03-án a Panther hadihajó Szabankba (**Saban** – Törökország) érkezett.[3860]
1909.10.05-08-án **Penang**-ban állt meg.
1909.10.10-13-án **Szingapúr**-ban járt.
1909.10.19-21-én Camranh (**Cam Ranh** Vietnám) következett.
1909.10.21-1909.11.09-én **Hongkong**- ban kötött ki. Itt találkozott az SMS Kaiserin Elisabeth-el. Itt a két hajó részben legénységet cserélt.
1909.11.12-15-én a Panther hadihajó **Amoy**ba (Emoy szigete a Kínai-tengeren Kína része) érkezett.[3861]
1909.11.19-20-án a Panther hadihajó **Sanghai**ba (Kína) érkezett. A hajón minden rendben van.[3862]
1909.11.25-1909.12.02-ig a Panther hadihajó **Darien**be (USA nyugati partja New York-tól északra) érkezett.[3863]
1909.12.03-án a Panther hadihajó Takurehdebe érkezett.[3864]
1909.12.13-án **Tien-Tsin**-be (Tiencsin Peking kikötővárosa) futott be.
1909.12.17-1910..01.21-ig a Panther hadihajó **Nagasaki**-ba érkezett.[3865]

„Óceánontúli küldetésben az »Elisabeth« és »Panther« cirkálók vannak künn Kelet-Ázsiában, honnan a »Leopard« április 14-én tért vissza. A »Panther« és »Leopard«, nem tekintve felette szerény külsejüket, nem mondhatók ugyanily évekig tartó messze küldetésekre alkalmasoknak, mert a személyzet

[3855] Magyarország, 16. évfolyam,1909-05-15 / 114. szám
[3856] Agramer Zeitung, November 1910-11-21
[3857] Az Ujság, 1909. augusztus/2, 7. évfolyam, 1909-08-24 / 199. szám
[3858] Az Ujság, 1909. szeptember/1 (7. évfolyam, 1909-09-12 / 216. szám
[3859] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/440/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000023/1905-Brisbane-SMS-Panther-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Panther-osztalyu-torpedocirkaloj~II2894320
[3860] Az Ujság, 1909. október/1, 7. évfolyam, 1909-10-02 / 233. szám
[3861] Az Ujság, 1909. november/1 , 7. évfolyam, 1909-11-14 / 270. szám
[3862] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-20 / 275. szám
[3863] Az Ujság, 1909. november/2, 7. évfolyam, 1909-11-27 / 281. szám
[3864] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-12-04 / 287. szám
[3865] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-12-18 / 299. szám

életmódjához a gyakran hosszú ideig tartó nehéz viszonyok közt a legszerényebb igényeket sem elégítik ki, de az alkalmasabb hajókra itthon lehet szükség. Nagyobb hajók kiküldése azonban a költségeket tetemesen fokozná, a tengerészet vezetőségének tehát hasznosabb célokra kell takarékoskodnia." [3866]

1910.
Hadihajóink útja. Távirati értesítés szerint a Panther hadihajó e hó 22-én (1910.01.22-én) Kamoshigába (Kampsligába) érkezett és 27-én tovább megy. A hajón minden rendben van.[3867]
Talán **Kagoshima** Japán. Itt volt 1910.01.26-27-én.
1910.01.26-án felmerült, hogy a hajó Kínába megy állomáshajónak az SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló helyett.[3868]
1910.01.29-én befutott **Ujino**-ba (Japán).[3869]
1910.01.29-31-én **Usukushima (Icukushima)** következett.
1910.01.31-1910.02.01-án **Njima**-ban kötött ki.
A „Panther" hajó 1910.02.02-án érkezett Kirébe (Kure - Japán) három havi tartózkodásra.[3870] A német lapok csak két napos **Kure**-i kikötésről írnak. Kurét 1910.20.04-én hagyta el.
1910.02.05-07-én áthajózott **Itozaki**-ba (Itosaki).[3871]
1910.02.08-10-én **Tefamaktiuba (Takamatsu)** érkezett.[3872]

1910.03.02-i hír: „(Osztrák-magyar tengerészek, mint tűzoltók Japánban.) Tokióból táviratozzák. Egy tűz alkalmával, mely Mihara japán városban támadt, a kikötő közelében horgonyzó Panther nevű osztrák-magyar hadihajó tisztjei partra szálltak és segítettek a japán tűzoltóságnak a tűz eloltásánál. Az oltás után a város rendőrkapitánya a Panther fedélzetére ment és a segítségért a lakosság és a hatóságok nevében meleg köszönetet mondott."[3873]

1910.02.10-1910.03.07-én **Kobe**-ban járt.
1910.03.09-1910.04.06-án **Yokohama**-ba érkezett.[3874]
1910.04.07-09-én **Taketoyo**-ba (Taketojo - Japán) érkezett.[3875]
1910.04.12-16-án távirati jelentés szerint a Panther hadihajó **Nagasaki**ba érkezett, honnan Sanghaiba megy.[3876]
1910.04.18-25-én **Sanghaj**-ban volt.
(1910.04.24-én indultak el Sanghajból Hangtouba.[3877])
1910.04.26-án Sanghajból Sanfowba (Hankow – Hankou - Vuhan) hajózott.[3878]
Ugyan ezen a napon állítólag Chiukiaungba is elment.[3879]
1910.04.27-én Hinkiangban (**Chinkiang** – Zhengjiang - Chingkiang[3880]) volt Sanghai közelében.[3881]
1910.04.27-28-án **Wuhu**-ba (Jang-tse-kiang, másképp Jangcekiang)-ba érkezett.[3882]
1910.04.29-30-án **Chin kiang** következett.
1910.05.01-én a „Panther" hajó Lankauba (**Jangce-folyó** – **Hankov, Hankow**) érkezett, ötnapos tartózkodásra. A fedélzeten minden rendben van.[3883] Végül 1910.05.15-én indult csak tovább.

[3866] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[3867] Az Ujság, január/2, 8. évfolyam, 1910-01-29 / 24. szám
[3868] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-01-26 / 21. szám
[3869] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1910-02-01
[3870] Pester Lloyd, Februar Jahrgang 57, 1910-02-03 / nr. 28
Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-02-03 / 28. szám
[3871] Az Ujság, 1910. február/1, 8. évfolyam, 1910-02-08 / 32. szám
[3872] Grazer Tagblatt, Februar 1910-02-10
Grazer Volksblatt, Februar 1910-02-10
[3873] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-03-02 / 51. szám
[3874] Grazer Tagblatt, März 1910-03-10
[3875] Pester Lloyd, April Jahrgang 57, 1910-04-09 / nr. 84
[3876] Az Ujság, 1910. április/1, 8. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám
[3877] Pester Lloyd, April Jahrgang 57, 1910-04-24 / nr. 97
[3878] Grazer Tagblatt, April 1910-04-26
[3879] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1910-04-28
[3880] Az Ujság, 1910. április/2, 8. évfolyam, 1910-04-28 / 100. szám
[3881] Grazer Volksblatt, April 1910-04-28
[3882] Grazer Tagblatt, April 1910-04-29
Az Ujság, 1910. április/2, 8. évfolyam, 1910-04-29 / 101. szám
[3883] Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-03
Az Ujság, 1910. május/1, 8. évfolyam, 1910-05-03 / 104. szám

1910.05.10-én (máshol 15-16-án[3884]) Kinkiangba érkezett. A „Panther" Kirkjiangból (**Kinkiang - Chin kiang**) Nankingba fog továbbmenni.[3885]
Távirati értesítés szerint a Panther hadihajó 1910.05.19-22-én **Sajakvan**ba (Saiakwan, Jangce) érkezett. Elutazás három napi tartózkodás után Chinghiangba.[3886]
1910.05.25-26-án **Chin kiang** (Chinghiang) következett.
1910.05.26-1910..07.05.-én Sanghai-ba érkezett. [3887] 1910.07.05-én Sanghaiból Nankingba hajózott.[3888]
1910.07.07-10-én Kingiang (**Kinkiang – máshol** Kirgjang, máshol Kiukiang)-ba kötött ki.[3889]
1910.07.14-15-én **Wuhu**-ba (Buhu) érkezett.[3890] A hajó azonnal megy tovább Sanghai-ba. [3891] Sanghaiban 1910.07.16-20-án volt.
Következő kikötője **Kiaotschau** (Kiaocsaoba, Kiukiang) 1910.07.07-10-én..[3892]
1910.07.11-13-án **Chin kiang**-ban kötött ismét ki.
1910.07.14-15-én **Wuhu**-ban járt.
1910.07.16-20-án **Sanghai**-ban kötött ki.
1910.07.24-én tíz napra **Csingtao**-ba (Tsingtao) érkezett. [3893] 1910.08.10-én hajózott végül tovább.
1910.08.11-13-án Chefoo-ba (Tsifu, **Yantai** – Kína) tartózkodott.[3894]
1910.08.13-23-án **Tsinwangtao**-ban állt meg.
Csingtao-ból majd Weihaiwai-ba (**Wei-hai-wei** Kína) fog hajózni.[3895] Itt 1910.08.24-26-ig tartózkodott.

1910.08.19-én felmerült, hogy a hajót hazarendelik és nem várják meg a tavaszt mert a hajó nagyjavításra szorul már.[3896] 1910.08.27-én megerősítették, hogy maradjon még Csingtao-ban.[3897]
1910.08.27-31-én **Csingtao**-ba (Tsingtao) tért vissza.
Legközelebbi útirány Sanghai.[3898]
1910.09.05-15-én **Sanghaj**ba érkezett.
A legközelebbi kikötő Fuzcou.[3899]
1910.09.18-19-én megérkezett Pagoda Anchorage (Fuzcou, **Fochow**).[3900]
1910.09.20-21-én Swatow-ba /Svatov/ (**Santou** nagyváros Kínában Kantontól északra) érkezett.[3901] Itt három napig maradt[3902] az újság szerint.
1910.09.22-27-én **Hongong**ba érkezett. Ott öt napig marad, majd Szingapúrba (Singaporé) hajózik. [3903]
1910.10.02-03-án érkezett meg **Szingapúr**ba. [3904]

„Japán katona Medgyesen. Nem élő katonáról van szó, hanem egy élethű papírmaséból készült, teljes japáni egyenruhában és fegyverzetben álló katonáról. Ezt a katonát Mihály Károly állomásfőnök fia, aki a „Panther" hadihajóval japánban van, küldte Yokohamából. Az alakon értékes fegyverzet és harci páncél van és ideszállítása 6 hónapig tartott."[3905]

[3884] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1910-05-18
[3885] Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-17
[3886] Az Ujság, 1910. május/2, 8. évfolyam, 1910-05-21 / 120. szám
[3887] Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-28
[3888] Grazer Tagblatt, Juli 1910-07-06
[3889] Pester Lloyd, Juli Jahrgang 57, nr. 1910-07-09 / nr. 162
Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-07-09 / 162. szám
[3890] Grazer Volksblatt, Juli 1910-07-16
[3891] Az Ujság, 1910. július/2, 8. évfolyam, 1910-07-16 / 168. szám
[3892] Das Vaterland, Juli 1910-07-17
[3893] Grazer Tagblatt, Juli 1910-07-24
[3894] Pester Lloyd, August Jahrgang 57, 1910-08-11 / nr. 190
[3895] Grazer Tagblatt, August 1910-08-16
[3896] Das Vaterland, August 1910-08-19
[3897] Grazer Volksblatt, August 1910-08-27
[3898] Az Ujság, 1910. augusztus/2, 8. évfolyam, 1910-08-28 / 204. szám
[3899] Pilsner Tagblatt, September 1910-09-06
[3900] Grazer Tagblatt, September 1910-09-19
Az Ujság, 1910. szeptember/2, 8. évfolyam, 1910-09-20 / 223. szám
[3901] Grazer Tagblatt, September 1910-09-22
Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-09-22 / 225. szám
[3902] Pester Lloyd, September 57, nr. 1910-09-22 / nr. 225
[3903] Reichspost, September 1910-09-23
Az Ujság, 1910. szeptember/2, 8. évfolyam, 1910-09-23 / 226. szám
[3904] Grazer Volksblatt, Oktober 1910-10-04
[3905] Medgyesi Ujság, 6. évfolyam, 1910-10-15 / 42. szám

1910.10.15-18-án a Kaiserin Elisabeth és a Panther cirkálók **Colombó**ba érkeztek. Ott három napig voltak, majd **Aden**be hajóztak.[3906] Ádenbe végül 1910.10.21-23-án futottak csak be.
1910.11.05-06-án jártak **Szuez**-ben.
A következő kikötő **Port Said**.[3907] 1910.11.07-10-ig már Port Said-ban voltak.[3908]
„Hadihajóink útja. Távirati értesítés szerint az Erzsébet és Panther hadihajók 1910.11.15-ikén **Pólába** érkeztek. A hajóban minden rendben van."[3909]
Más újság szerint a hajók 5 nappal később érkeztek meg.
„Triesztből jelentik: Két évi külföldi kiküldetés után holnap (1910.11.20-án) a Kaiserin Elisabeth és a Panther cirkálóhajók a keleti vizekről visszatérnek a pólai kikötőbe. A haditengerészet első turbinás cirkálóját, az Admiral Spaun-t a héten helyezik Hansa Sándor fregattkapitány parancsnoksága alatt szolgálatba."[3910]

„Két évi távol keleti misszió után a napokban tér haza Pólába a ..Kaiserin Elisabeth" és a „Panther" páncélos hajó. A távoli keleten, a japán és chinai vizeken 23,000 tengeri mértföldet hajózott be a ..Kaiserin Elisabeth" Hemsa Oszkár fregatt kapitány vezetése alatt anélkül, hogy a páncélost legkisebb kővárig érte volna. A páncélost hazatérése után a tartalék első osztályába osztják be. **A „Pauther" 20,000 tengeri mértföldet hajózott be** Skerl Tódor lovag fregattkapitány vezetése alatt. A „Panther" trieszti állomáshajó lesz, míg az eddigi ottani állomáshajót, az „Aspernt"-t leszerelik."[3911]

Újabb ál zendülés, avagy hírlapi kacsa a hajón
A hajó 1909 augusztusában futott ki és nem 1910 februárjában. 1910 februárjában már Japánban volt. Rio de Janeiro közelébe sem hajózott és 1910 augusztusában még Kínában volt.
— Tengerbe fullasztották a zendülőket. —
(Saját tudósítónktól.) Véres szenzációja van az egyik haditengerészeti hajónak, a Panther-nak. Annak idejen a hajó legénysége Braziliába szökött, így hirdették. Most pedig kipattant az egész botrányos, hihetetlennek latszó eset, hogy miért szöktek meg a matrózok, hogyan üldözték, aztán ölték meg őket. Igen nagy kavarodás lesz még a Panther-ügyből. Néhány magasabb, sőt magasrangú tengerésztiszt nyugdíjazása legalább.
A Panther, teljes nevén: Seine Majestät Kriegsschiff Panther osztrák-magyar hadihajó **1910. február másodikán indult el Triesztből cirkáló útra**. Negyven tiszt és százhetven matróz volt a hajón, amely a **Földközi-tengeren** és a **Szuezi-csatornán** áthaladva **megkerülte a Jóreménységfokot**. Az egész úton folytonosan civakodtak, marakodtak az olasz, német, magyar és horvát legények. Többségben a magyarok voltak, szám szerint hetvenen. A háborúság a koszt miatt tört ki. A magyar fiúk véresre verték az olaszokat. A hajó parancsnoka nyomban vasra veretett öt magyar fiút, a többieket pedig megfenyítette, hogy haditörvényszék elé állítja őket. Nagy riadalom támadt a legénység soraiban. Kivételesen a magyarokkal tartottak a német és horvát matrózok is, akik csakhamar titkos megállapodással elhatározták, hogy mihelyt szárazföldre ér a hajó, megszöknek. A terv azonban kipattant. Ekkor a parancsnokság értésére adta a zendülőknek, hogy a tömeges összeesküvésről jelentést tesz Montecuccoli tengerészeti parancsnoknak és a királynak is. Véglegesen elhatározták újra, hogy megszöknek. **Rio de Janeiro** közelében, nyílt tengeren horgonyt vetett a Panther és éjfél után, mintegy ötvenen eloszolva, csöndben leoldották a csónakokat, de a hajószakács, Carlo Offati, föllármázta a hajót. Rettenetes küzdelem, üldözés kezdődött a tengeren. A magyarok hatszáz méter előnyt szereztek. ¬Adjátok meg magatokat! Ergebt euch! Feuer!!¬ Hetven matróz lőtt fegyverével a menekülők után, akik közül tömegesen sebesültek meg és merültek a hullámsírba. Erős hullám mintegy harminc matrózt a partra dobott, azok aztán a sűrű erdőben eltűntek. Tizenöt matróz el is menekült, a többi mégis fogságba került - a megöltek kivételével.
Tizenegy matróz került fogságba a szökevények közül, köztük egy szegedi fiú is, Horváth Sándor, huszonkét éves, akinek a szülei a felsővároson laknak. A köztársaság nem akarta a menekülőket kiadni, ezért Ferenc József királynak és Montecuccolinak titkosjegyű kábeltávirat ment. Montecuccoli gróf

[3906] Salzburger Volksblatt, Oktober 1910-10-17
[3907] Grazer Tagblatt, Oktober 1910-10-30
[3908] Pester Lloyd, November Jahrgang 57, 1910-11-09 / nr. 266
[3909] Az Ujság, 1910. november/2, 8. évfolyam, 1910-11-17 / 273. szám
[3910] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-11-19 / 275. szám
[3911] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-11-19 / 276. szám

tengerészeti parancsnok Triesztből Bécsbe sietett, ahol a császár külön kihallgatáson fogadta, heves szemrehányást tett Montecuccolinak, aki fölajánlotta lemondását. A császár ebben a kérdésben egyelőre nem döntött. Őfelsége Ferenc Ferdinandot leküldte Triesztbe es Polába, hogy tüzetesen megvizsgálja a tengerészet állapotát. Erre már csak azért is szükség volt, mert a Panther-eset tudomására jutott Vilmos császárnak, sőt tudtak róla a Kvirinálban is. Viktor Emánuel környezetében bizonyára leplezetlen örömmel fogadtak a rio de janeiro-i szökést. A trónörökös napokig tartó szemle után azzal az eltökéltséggel ment vissza Bécsbe, hogy a haditengerészetnél szigorítani kell a fegyelmet és az ellenőrzést. Evégből azt ajánlotta őfelségének, hogy az uralkodóház egyik fiatal tagját tengerésznek kell nevelni. **Augusztus tizenkilencedikén érkezett vissza Polába** a Panther. A nyílt tengeren vetett horgonyt. Montecuccoli gróf fölkereste a hajót és intézkedett, hogy a tizenöt szökevényt a trieszti arzenál kazamatáiba szállítsák. A foglyokat Fiumén át vitték Triesztbe. A **Panthert pedig elküldték a kínai vizekre.** Egyetlen legény se hagyta el a hajót. A tizenöt szökevény bűnügyében november huszonegyedikére tűzték ki a főtárgyalást Triesztben, de előbb tartották meg. A zendülés vezetőit azonban már nem állíthatták szigorú bíráik elé. Hárman végeztek magukkal a börtönben. Borbás Géza, a szegedi Horváth Sándor és Steiner József november másodikán a nadrágszíjukkal fölakasztották magukat. Holtan találták őket a komor cellákban. November 18-án reggel hét órakor ült össze a hadbíróság a trieszti arzenálban. Hét katona volt a bíró. Elővezette az életben maradt tizenkét vádlottat és fejenként öt évi börtönre ítélték őket. Ezenkívül utószolgálatra.[3912]

„A „Panther" hadihajó botránya. — A matrózok menekülése. — A kapitány tízet agyonlövetett. — Tizenkettőt elitéltek. — Három öngyilkos lett. — Fölháborító katonai botrányról ad hírt „A Nap" hétfő esti száma. Megkínzott katonák szökéséről, lelövöldözéséről, elitéltetéséről van benne szó. Nem tudjuk hirtelenében ellenőrizni a hit valóságát, nem tudjuk elválasztani a költeményt a valóságtól, teljesen Napi nyomán közöljük ezt a históriát, amelyben sok a valószínűség és amely — ha csakugyan megtörtént — valóságos szégyenfoltja marad az osztrák-magyar haditengerészetnek, a milliókat bezsebelő militarizmusnak. A nyár folyamán több ízben hírt adtunk arról, hogy a „Panther" nevű osztrák-magyar hadihajó legénysége közül többen megszöktek Rio de Janeiro közelében és Délamerikában bujdosnak. A „Panther" hajó legényeinek tragédiáját így meséli el „A Nap". A „Panther" osztrák-magyar hadihajó 1910 február 2-án indult el Triesztből cirkáló útra. Negyven tiszt és százhetven matróz volt a hajón, amely a Földközi tengeren és a Szuezi csatornán áthaladva, megkerülte a Jóreménység-fokot. Az egész úton folytonosan civakodtak, marakodtak az olasz, német, magyar és horvát legények. Többségben a magyarok voltak, szám szerint hetvenen. A háborúság a koszt miatt tört ki. A magyarok sós és borsos ételeket kívántak, az olaszok ecetest és olajost. Emiatt hajbakaptak. Rio de Janeiro közelében volt már a „Panther", amikor véres verekedéssé fajult a matrózok torzsalkodása. A magyar fiúk elpáholták az olaszokat. A hajó parancsnoka nyomban vasraveretett öt magyar fiút, a többieket pedig megfenyítette, hogy haditörvényszék elé állítja őket Nagy riadalom támadt a legénység soraiban. Kivételesen a magyarokkal tartottak a német és horvát matrózok is, akik csakhamar titkos megállapodással elhatározták, hogy mihelyt szárazföldre ér a hajó, megszöknek. A terv azonban kipattant és egy napiparancsban az összeesküvőket haditörvényszékkel fenyegették meg. Június 2-án a „Panther" Rio de Janeiro közelében horgonyt vetett. Ekkor éjszaka a magyarok nem tértek nyugovóra. Borbás Géza Marinenkorporal vezetésével kisebb nagyobb csoportokra oszlottak. Éjfél után Borbás jelt adott, mire a matrózok csöndben leoldották a csónakokat. Olyan óvatosan, halkan történt a dolog, hogy az őrség figyelmét elkerülte. Mikor már negyvenen leszálltak a csónakokba, a hajó szakácsa, Earl Offati — aki körül különben az egész botrány kavargott — észrevette a csínyt és föllármázta az egész hajót, a legénységet és a tiszteket. A hajó kapitánya nyomban parancsot adott, hogy oldjanak le hat csónakot és vegyék üldözőbe a szökevényeket. Talpra állt a legénység, néhány perc alatt iszonyú erőfeszítéssel teljesítették a parancsot. A menekülőknek ekkor már hatszáz méter előnyük volt. Brazília partjától már csak négyszáz méternyire voltak. Az üldözők nem kisebb erőfeszítéssel dolgoztak. Majd a kapitány tüzet vezényelt. Hetven matróz tüzelt menekülő társaira. Tízen a golyóktól találva, buktak a tengerbe. A többiek úszva menekültek. Tizenöt matróz szerencsésen partot ért, a többieket elfogták, fogságba vetették, köztük Borbás Géza káplárt, a szökevények vezérét. Az osztrák-magyar nagykövetség lépéseket tett a szökevények kiszolgáltatása iránt, de Brazília erre nem volt hajlandó. Augusztus 19-én érkezett vissza Pólába a „Panther". Montecuccoli gróf fölkereste a hajót és intézkedett, hogy a tizenöt

[3912] Délmagyarország, 1. évfolyam, 1910-11-22 / 153. szám

szökevényt a triesti arzenál kazamatáiba szállítsák. A legénységnek esküvel kellett fogadnia, hogy egyetlen szóval se árulja el a június másodiki lázadást. A tizenöt szökevény bűnügyében november 21-ikére tűzték ki a főtárgyalást Triestben, de előbb tartották meg. A zendülés vezetőit azonban már nem állíthatták bíráik elé. Borbás Géza, Horváth Sándor és Steiner József november másodikán a nadrágszíjukkal fölakasztották magukat. November 18-án reggel hét órakor ült össze a hadbíróság a triesti arzenálban. Hét katona volt a bíró. Elővezették az életben maradt tizenkét vádlottat és fejenként öt évi börtönre ítélték őket. Ezenkívül utószolgálatra. A triesti „Il Piccolo" még a nyár folyamán megírta a „Panther" botrányának egy-két részletét, de a lapot akkor elkobozták."[3913]
1910.11.21-e Pola. „Csendélet a S. M. S. Panther-on. (Eredeti távirat.) A szürkés-zöld, karcsútestű osztrák-magyar torpedóvadász, a Panther, szomorú szenzációval szolgált, ami ismét elkeseredett ellenségeit szaporítja a militarizmusnak. A gyorsfutású hadihajón, amely augusztus utolsó napjaiban érkezett haza Brazíliából, Rio de Janeiroból, szomorú tragédia játszódott le. Július 2-án magyar és német matrózok összeverekedtek olasz matróztársaikkal nemzeti gyűlölködés miatt és emiatt a magyarüldöző parancsnok öt magyar matrózt lefogatott és vasra veretett. Ez elkeserítette a lekicsinylésben részesülő magyarokat, akik Borbás Géza marsgast (káplár) vezetése alatt éjszaka megszöktek a hadihajóról a holdsugáros vizeken. Az őrtiszt azonban észrevette őket, amikor a csónakok a vízen lebegtek és a legénységet a több csónakon menekülő szökevények után riasztotta, felszólításra sem álltak meg a szökevények, mire a matrózok lőttek és tízen holtan zuhantak bele a csónakba. Tizenöten azonban megmenekültek, kiúsztak a brazíliai partokra. Mindössze csak tizenegyet tudtak elfogni az üldözők , ezeket vasraverve hozták vissza Pólába. Az ítélettől való félelmükben azonban szombaton a három főcinkos, név szerint Horváth Sándor, Borbás Géza és Steiner István magyar matrózok fölakasztották magukat. A többit ma állították haditörvényszék elé és az valamennyit öt évi börtönre ítélte. — Igazán élvezet lehet haditengerésznek lenni!"[3914]
„A Panther szökevényei haditörvényszék előtt, Triesztből jelentik . November tizennyolczakán a trieszti arzenálban hadbíróság ült össze, hogy az ez év június másodikán éjjel a Panther hajóról megszökött, de elfogott tizenöt matróz, név szerint : Borbás Géza (Merczyfalva, Temes-m.), Horváth Sándor 22 éves (Szeged), Balog Gusztáv (Marczali, Somogy-m.), Steiner József (Grácz), Gandho Ádám (Fiume), Blacek Viktor (cseh), Makrouz Wolfgang (Klagenfurt), Garzo Imre (Fiume), Petries János (horvát), Bonsa József (Fiume), Rono Alajos (dalmát), Krassnig Lajos (német), Lukács Béla, Caro Vilmos (Fiume) és Mania Viktor (Fiume) ügyét tárgyalja. A hadbíróság elé csak tizenkét vádlottat állíthattak a börtönőrök, mert három fogoly — Borbás Géza, Horváth Sándor és Steiner József — a zárkájában felakasztotta magát és meghalt. A matrózok bűne az, hogy június másodikán éjjel a Panther hadihajóról, amely akkor Rio de Janeiro öblében horgonyzott, vagy ötvenen megszöktek. Szökésüket észrevették és csónakokon üldözőbe vették őket. Egy ideig hajszolták őket, aztán, hogy nem adták meg magukat, rájuk lőttek. A szökevények egy része megsebesült és meghalt, másik része partot ért és eltűnt, harmadik része meg az említett tizenöt matróz elfogatott. A szökés oka az volt, hogy a hajó magyar, osztrák, horvát és olasz nemzetiségű legénysége között torzsalkodás tört ki, a magyarok, osztrákok és horvátok az olaszok ellen fordultak és megverték őket. A verekedők közül a hajó parancsnokasága ötöt vasra vezetett. Kiszivárgott hírek szerint a hadbíróság öt évi börtönre ítélte az eléje állított tizenkét matrózt és azonfelül három évi utószolgálatra. Azt beszélik, hogy a Panther botrányáról a király is értesült."

Nem értem ezt a zendülést. A korabeli lapok pontosan meghatározták a hajó helyzetét legalább heti pontossággal. A cikkekben szereplő adatokat összevetve a többi újsághírrel, egyértelmű, hogy a lázadás kapcsán ismét tévedés áll fennt. **Úgy tűnik, hogy ismét olasz lejáratási kísérletről van szó, amely célja a flotta rendjének megbontása és nemzetiségi ellentétek szítása lehetett.** Az olasz provokációnak pedig alaposan felültek a magyar lapok is.

„(Hamis hír egy hadihajóról.) Egy estilapnak. A Nap-nak tegnapi száma rémes hírt közölt egy matrózlázadásról, a mely a Panther osztrák és magyar hadihajón történt volna. Erre vonatkozólag a Magyar Távirati Iroda a következőket jelenti: A Panther hadihajó legénységének lázadására vonatkozólag egy budapesti délutáni lap tegnapi számában közölt híreiből egy szó sem igaz. A Magyar Távirati illetékes helyen fölhatalmazták annak kijelentésére, hogy a jelzett tudósítás elejétől végig

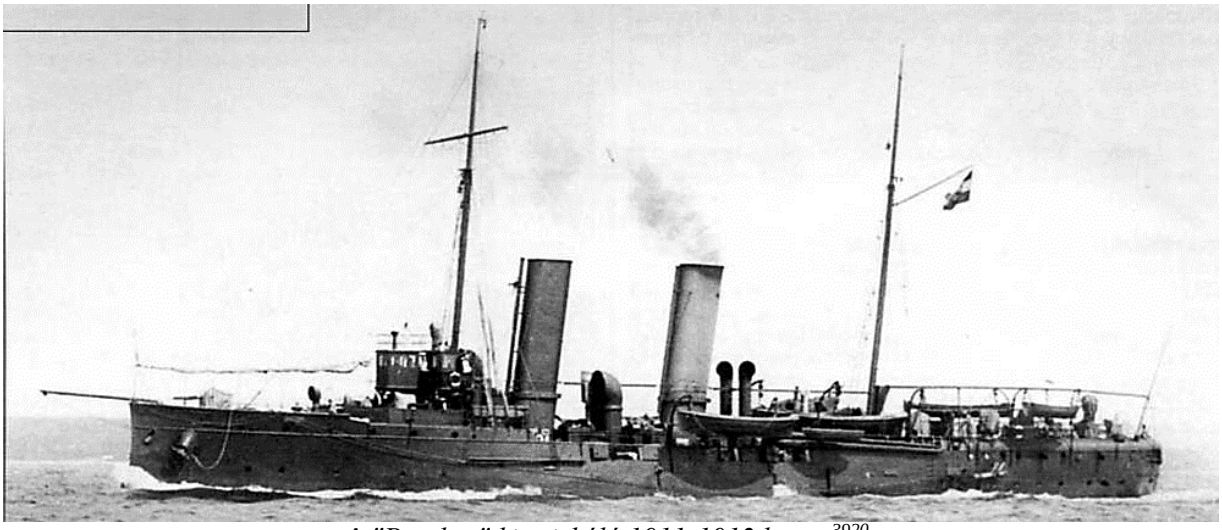
[3913] Népszava, 38. évfolyam, 1910-11-22 / 277. szám
[3914] Pécsi Napló, 19. évfolyam, 1910-11-22 / 265. szám

koholmány. Egyébként a Panther nevű hadihajó soha sem volt Dél-Amerikában, hanem egy évig Kelet-Ázsiában állomásozott és az idén november 15-én érkezett vissza kelet-ázsiai útjából Pólába. A hadihajó legénysége az egész misszió alatt mintaszerű magatartást tanúsított és rendkívül sajnálatos, hogy ilyen, teljesen légből kapott híresztelésekkel sértik a legénység becsületérzését."[3915]
„A Nap" ezzel a cáfolattal szemben fönt tartja a „Panther"-ról szóló közleményének minden állítását, de bizonyítékokkal még most sem áll elő."[3916] A „Nap" című újság Braun Sándor botránylapja volt.[3917]

1910.11.30-i hír: „(Levél a Panther hadihajóról.) Nem kis sajnálatunkra, a múltkoriban hamis hír került lapunkba a Panther hadihajó legénységéről. E hamis hírnek ékes cáfolataként Pólából a Panther hadihajó legénységétől levelet kaptunk, melyből közöljük a következőket: A „Panther" 1909. augusztus hó 16-ikán szaladt ki Pólából. Utunk célja Kelet-Ázsia volt. Körülbelül kétszáz ember és hét tiszt volt a hajónkon. A tisztek között két magyar. Minden egyes kikötőben nemzetiség szerint sorakoztatták a legénységet és anyanyelvükön rövid földrajzi és néprajzi ismertetést adtak a tisztek. Élelmünk nem volt rossz. A Vöröstengeren tevehúst hoztak a hajóra, de mivel nem voltunk ehhez szokva, kérésünkre rögtön konzerveket szolgáltak ki. A konzerv igen ízletes étel, háromféle változatosságban, u. m. gulyás, székelygulyás és füstölthús borsó főzelékkel. Tudom, sok szárazföldi katona irigyelné ezt az ételt. Újévkor és augusztus 18-án a tisztjeink által rendezett tombolajátékon minden egyes ember részt vett. A díjak igen jelentékenyek voltak. Újévkor minden ember még ajándékot is kapott a tisztektől. A legénység között különben mindig zavartalan volt az egyetértés. Tizenöt hónapja vagyunk rajta, de nemzetiségi kérdés miatt a legkisebb veszekedések sem fordultak elő. Ha a hajón munka van, azt persze el kell végezni, hiszen azért vagyunk itt. A szolgálat különben sem oly erőltető, igaz hogy nehéz, de minden 4 órai szolgálat után 4 óráig teljesen szabad az illető. Még megemlítem, hogy augusztus 18-ikán sült csirke volt ebédre. Nem hiszem, hogy egy szárazföldi katona naplója ilyesmivel dicsekedhetne."[3918]

1911.
Ebben az időszakban Triesztben volt állomáshajó.

1911.03.28-án a Fasana csatornában volt szemlén.[3919]



A "Panther" kis cirkáló 1911-1912 között[3920]

1912.
Ebben az időszakban Triesztben volt állomáshajó.

[3915] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-11-23 / 278. szám
[3916] Népszava, 38. évfolyam, 1910-11-23 / 278. szám
[3917] Magyar Zsidó Lexikon: Szerk: Újvári Péter, Budapest, 1929. 138. o.
[3918] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-11-30 / 285. szám
[3919] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-03-28 / 74. szám
[3920] https://military.wikireading.ru/56087

1912.05.15-én legénysége részt vett egy Umágó-ban (ma Umag – Horvátország – Isztriai félsziget) kitört tűzvész eloltásában.

1912.11.27-i hír: „Az új hadihajó vizrebocsátása. A Prinz Eugen hadihajó vízrebocsátása alkalmából legfelsőbb rendeletre a Lacroma hadihajó, miután Ferenc Ferdinand trónörökös és a felesége az ünnepélyen való megjelenésről lemondtak Péter Ferdinand főherceg és felesége rendelkezésére fog állam, aki az új hajó keresztanyjaként fog szerepelni, továbbá jelen lesz Triesztben a Panther hadihajó a trieszti állomás torpedónaszádaival. Montecuccoli tengerészeti parancsnok hivatalos elfoglaltságára való tekintettel akadályozva van a személyes megjelenésben és ezért lovag Goehen Richárd trieszti tengerészeti kerületi parancsnok, ellentengernagyot bízta meg képviseletével."[3921] A vízrebocsátáskor a Panther állomáshajó a szokásos üdvlövéseket adta.[3922]

1913.
Ebben az évben rádióállomással szerelték fel.[3923]

„Trieszt, 1913.03.19. (Saját tudósítónktól.) Ma reggel Pólából két hajóhadosztály elindult dél felé. Az egyik hajóhadosztály a Wien, Erzherzog Franz Ferdinand és Radetzky csatahajóból áll, Niegován Miksa ellentengernagy parancsnoksága alatt, a másik hajóhadosztály, amely a St. Georg, Admiral Spaun és Panther cirkálóhajókból áll, Fiedler Pál ellentengernagy parancsnoksága alatt van. Az Aspern cirkálóhajó ma este indult el. A két hajóhadosztállyal több torpedónaszád és torpedóromboló ment el. Hivatalosan azt jelentik, hogy csak gyakorló útról van szó, s különben is arról van szó, hogy a két hajóraj egyelőre a déli dalmát partokra fog menni."[3924]

A görög király Szalonikiban. 1913.05.24. Konstantin király és vezérkara a Panther torpedózuzó fedélzetén tegnap este ideérkezett.[3925] Feltételezem, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia hajójáról van szó, mivel a Monarchia hajói gyakran mentek Szalonikibe.

Az albán partok és Antivári blokádjában az Aspern cirkálónk, két torpedóhajónk, a Magnet, a Salamander, két aknavontató, és a Panther nevű hajók vettek részt.[3926]

„Krisztus papjai gyorsvonatokon röpülnek oda, ahová kell és akadt köztük egy, az új póla-parenzói megyéspüspök, aki egyenesen hadihajóra száll és úgy csinálja meg a körútját. Pederzolli Triphon dr.-nak hívják ezt az urat, aki már Triesztből Parenzóba való költözése alkalmával kitett magáért és egy hadihajón hurcoltatta becses személyét az új székhelyre. A haditengerészet vezetősége nagyon szeretheti a püspök urat, mert most, amikor körútra indult, a „Panther" nevű hadihajót bocsátotta rendelkezésére és most a püspök úgy hadihajózik, ahogy neki tetszik. Krisztus annak idején bajosan mert volna fölszállni olyan alkalmatosságra, amely embergyilkolás céljaira épült és amelyen tömegpusztításra alkalmas eszközök meredeznek, de mostani pásztorai nem törődnek ilyesmivel. Fő a kényelem és a módnak, a rangnak a fitogtatása. Legközelebb hadi repülőgépeken szálldosnak a főpásztorok ide-oda és lenézik, büszkén megvetik a gyalogló Krisztus ünnepi szamarát."[3927]
„Pólából jelentik nekünk: December 7-én és 8-án volt Pederzolli Trifál dr. parenzói-isztriai püspök ünnepi bevonulása Pólába. Az új püspök december 7-én délután négy órakor a Panther hadihajón érkezett Triesztből. Mikor a hadihajó a város határába ért, tizenhárom ágyúlövést tett, mire a város valamennyi harangja megszólalt. Az Erzsébet-mólón Chmelarz Jenő parancsnokló altengernagy a város előkelőségeivel fogadta a püspököt, akinek partra szállásakor újra tizenhárom díszlövés hangzott el."[3928]

[3921] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-27 / 281. szám
[3922] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-01 / 284. szám
[3923] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[3924] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám
[3925] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-05-25 / 123. szám
[3926] Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914, Kisebb közlemények, Haditengerészet
[3927] Népszava, 41. évfolyam, 1913-12-09 / 288. szám
[3928] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-12-12 / 293. szám

„Bécs, 1913.12.10. Hír szerint a legközelebbi napokban a „Panther“ cirkáló mint állomáshajó VaIonába (Vlona Albánia délnyugati részén) megy állomáshajónak. Parancsnoka Kubelka fregattkapitány.”[3929] Valonába a balkáni zavargások miatt küldött hadihajót a Monarchia.

1913.12.12-én Teodo-ba (Tivat Montenegró) hajózott.
1913.12.12-én Valonába érkezett.

1914.
1914.01.11-ig Valonában volt állomáshajóként.
1914.01.17-én” a Panther nevű, hónapok óta Valonában tartózkodó állomáshajót ideiglenesen a Csepel torpedózuzóval válttatták föl. Itt tehát nem új hajó kiküldéséről van szó, mert úgy mint eddig, ezentúl is csak egy osztrák és magyar hajó lesz Valona előtt.”[3930] A Panther a rendes évi dokkjavítás miatt ment Triesztbe. [3931] 1914.01.27-i hír: A Panther Pólába is kikötött (1914.01.13-24-én), ahol dróttalan táviróállomást szereltek rája. 1914.01.25-én Teodo-ba érkezett. Majd 26/27-én visszaérkezett Valonába,[3932] ahol 1914.01.30-ig maradt.

1914.01.31-én „jól informált körökben úgy tudják, hogy Izmail Kemal bég csak akkor mondott le, amikor Essad Kasla kijelentette, hogy Közép-Albánia szenátusának elnökségéről lemond és területének kormányzását átadja az ellenőrző bizottságnak. Most úgy hallatszik, hogy Essad Kasai nem akarja megtartani ígéretét és azt a követelést támasztja, hogy az ellenőrző bizottság hadügyminiszterré nevezte ki és csak e kinevezés után akar lemondani a szenátus elnökségéről. Az ellenőrző bizottság erre két tagját, mégpedig Nerdolne német Laub angol megbízottat Durazzóba küldte, hogy Essad basával visszalépése ügyében tárgyaljanak. A két megbízotta Panther nevű osztrák-magyar hadihajón tegnap már meg is érkeztek Durazzóba.„[3933] A Panther Valonából éjfélkor futott ki és reggel 7 órakkor érkezett Durazzóba.[3934] A diplomáciai tárgyalások lassan folytak. „Föl kell itt még említenem, hogy a „Panther“ csatahajó megérkezésének már első napján minden órában várta az elindulási rendeletét és most épen 100 órája vesztegel Durazzóban és várja a két diplomata dolga végeztét.”[3935] Durazzóban volt 1914.01.30-1914.02.05-ig.
1914.02.05-14-én visszatért Valonába.
1914.02.14-15-én Teodo-ban volt.
1914.02.16-1914.03.05-én Valonában horgonyzott.

„Monarkiánk tudvalévően a Panther nevű hadihajót küldte az albán vizekre és a hajó fölváltva Durazzó és Valona közelében horgonyoz. A Panther egyik katonája érdekes levélben ad számot tapasztalatairól, melyekből főként a Wied herceg érkezésére vonatkozó részek érdemelnek figyelmet. Durazzóban — írja — nagy most a sürgés-forgás. Mindenki az érkező fejedelemről és családjáról beszél és szörnyen kíváncsiak az új uralkodóra, bár arcképe valamennyi kirakatban megtalálható. Wied herceget február végére várják Durazzóba. Bútorainak egy része már megérkezett és rövidesen befejezik a palota renoválását is. Az új uralkodó alkotásainak sorát ingyen mozival nyitotta meg, ami nagy gyönyörűségére van a lakosságnak. Természetesen zsúfolt nézőtér előtt folynak le az előadások és hálásabb közönséggel aligha dicsekedhet bármely képszínház. A müezzin kiáltását már elnyomja esténként a katolikus templom nagyharangjának kongása, a tisztásokon vadonatúj ruhába bújt legények verik a marseins-et a hollandi reformtisztek vezetésével. Mindez már Wied herceg intézkedése. A hajón rendes medrében folyik a tengerészélet. Szállás hiányában a Pantherre költözött Zubovics Fedor is, aki jókedvűen beszélget a magyar legényekkel a hazai dolgokról. Durazzóban gyakori vendége volt a hajónak Esszád basa is. A kedv békés az albánok között és tartósan békés állapotot ígér.”[3936]

[3929] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-12-11 / 292. szám
Az ujság, 11. évfolyam, 1913-12-11 / 293. szám
[3930] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[3931] Az Est, 5. évfolyam, 1914-01-19 / 16. szám
[3932] Világ, 5. évfolyam, 1914-01-27 / 23. szám
[3933] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-02-01 / 28. szám
[3934] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-02-10 / 35. szám
[3935] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-02-10 / 35. szám
[3936] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-02-15 / 40. szám

1914.03.04-i hír: A Panther, tegnap indult vissza Valonából Durazzóba. Legutóbb a hajó szünetlenül cirkált a partok mentén, mert Brindiziből azt a hírt kapta, hogy görög hadihajók tartják szemmel az albán partvidéket, ami lehet hogy igaz volt, de a Pantherről egy görög hajót sem vettek észre. Minden eredménye az volt a fölösleges izgalomnak, hogy az elcsigázott legénység még jobban kimerült. A helyzetet súlyosbítja, hogy az élelmezés is nagyon rossz az albán part mentén. Egyébként gyönyörű napfényes, tavaszi idő ragyog az Adrián, a parti fák virágjukban állanak, a tenger azonban ennek ellenére is állandóan nyugtalan és négyméteres hullámokat vet. Ez annál kellemetlenebb, mert az albán kikötőkben a legkezdetlegesebb eszközök is hiányoznak, melyek a vihar mérge ellen szolgálhatnak. Jellemző, hogy egy teherhajó, mivel a csónakjait nem használhatta, úgy rakodott ki, hogy a telt boroshordókat egyszerűen beleeresztette a vízbe és a hullámok partra vitték azokat. A tüntetések, körmenetek, melyekkel az albánok azon való örömüket fejezik ki, hogy Wied herceg elfogadta a koronát, napirenden vannak. Azonban külön ünnepelnek a mohamedánok és külön a katolikusok. Az Iride olasz hajó már elment Triesztbe, ahol az új királyt kísérő hajórajhoz csatlakozott. A Panther Durazzóban várja meg a bevonulást, aztán hazatér. Ezt az órát a legénység és a tisztikar egyaránt türelmetlenül várja, mert az albán vizeken való tartózkodást egyik sem sorozhatja majd a kellemesebb emlékei közé."[3937]

1914.03.05-12-én Durazzóban volt.

„Virágzik az almafa: Sík tenger partjának arany fövényéről, Albánia vizeiről — hol szelíd hajlatot csapkod a sós víz — levél jött Hódmezővásárhelyre. Tengerész katona, magyar fiú küldte sógorának. A Panther nevű csatahajóról jött a levél. Arról a hajóról, mely már hetek óta ott cirkál Durazzó és Valona között. — őrzi a maroknyi csapat az albán békét. Maroknyi csapat, azonban mögötte tíz millió manlicher imponál. . A levélben sok érdekes van. A tavasz lehellete száll belőle felénk. — Itt járunk — írja a fiú. Sok tengerbe hajlik itt a kék ég, másik felől kígyózik az albán part, messze sötétlő hegyeivel. Piros tetejű házak, melyek közt alig egy pár emeletes palota imponál. A lejtő szelíd hajlatán fehér erdő. Virágzik az almafa. De a szél fúj. Méteres hullámok verik a hajó páncél oldalát... így ír a fiú. Szóval lent a királyváró Albániában már tavasz van. Nálunk is az van. Nem virágzik ugyan az almafa, de porzik a föld. És metszik a fákat. És hernyóznak. De talán eső is kellene már. Mert a por aranyat ér, de csak áprilisban. Még pedig csak március van."[3938]

1914.03.08-i hír: „Wied herceg, Vilmos „király" névvel szombaton délután 3 órakor vonult be Durrazóba. Három csatahajó volt a kísérete, negyedikül csatlakozott a Panther nevű gőzös. Már a parton két ezredünk várta, lovassággal, tüzérséggel. Az albánok küldöttsége a kikötőben fogadta Albánia királyát. A bevonulás fényes volt. Tüntetésektől tartottak, de a monarkia katonasága elejét vette minden bajnak."[3939]
Az eseményt egy másik tudósító így látta: „Három órakor a három kisérőhajó közelebb húzódott fel a Taurus mellé. Ekkor azután a Taurus horgonyt vetett és eldördült az első ágyúlövés. Essad pasa motorosan azonnal átsietett a Taurusra. Nyomban az első ágyúlövések után megjelentek a Tauruson az összes kísérő hajók parancsnokai és az osztrák-magyar Panther csatahajó parancsnoka is, akiket a hercegi pár szívélyesen üdvözölt. A Panther parancsnokát, Kubelka fregatt-kapitányt, a fejedelemné kitüntette azzal, hogy egész a kiszállásig vele társalgott."[3940]
Durazzó, 1914.03.21-én „Vilmos király tegnap különkihallgatáson fogadta Löwenthal báró osztrákmagyar követet és a követség személyzetét, valamint a Taurus és Panther hadihajók parancsnokait. Löwenthal báró átadta megbízólevelét. Az uralkodó később reggelire vendégéül látta a kihallgatáson fogadott személyiségeket."[3941]

1914.03.13-25-én ismét Teodo-ban vetett horgonyt.
1914.03.26-án Meljine-ben járt.
1914.03.26-1914.04.14-ig Durazzóban horgonyzott.

[3937] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-04 / 54. szám
[3938] Hódmezővásárhely, 44. évfolyam, 1914-03-07
[3939] Hódmezővásárhely, 44. évfolyam, 1914-03-08
[3940] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-14 / 63. szám
[3941] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-22 / 70. szám

1914.04.15-1914.05.17-ig Polában volt.

Durazzó, 1914.04.17-én" a Panther nevű állomáshajó helyébe, amely javítás végett a pólai dokkba ment, a Szigetvár cirkáló érkezett ma ide."[3942]

1914.05.01-i hír: „Kasszafúró matróz. A Panther hadihajón az elmúlt éjjel betörést fedeztek föl amelynek tettesét már le is tartóztatták. A hajó a szárazdockon áll javítás alatt. Az őrtálló matrózaltiszt észrevette, hogy a pénztár-kajütben világosság van. Oda behatolva, ott találta Hübner János matrózaltisztet, aki az „Erzherzog Friedrich" hadihajón szolgál. A „Panther" vaspénztára már meg volt fúrva, de a benne levő pénzkészlethez és irományhoz a betörő még nem nyúlhatott. A pénztárban harmincezer korona volt. Hühner János, aki jó családból származik, az „Erzherzog Friedrich"-en már többízben követett el lopásokat, amelynek tettesét mindeddig nem tudták kideríteni"[3943]

1914.06.16-1914.07.13-ig Durazzóban volt.
Durazzó, 1914.06.22-én „a «Szigetvár» cirkáló helyére, amely Szmirnába ment, a «Panther» állomáshajó érkezett ide."[3944]

1914.07.13-án áthajózott Teodo-ba.
1914.07.14-1914.08.01-ig Durazzóban volt.
1914.07.28-án üzent hadat az Osztrák–Magyar Monarchia Szerbiának. Evvel kitört az I. világháború.

1914.08.02-án befutott Cattaroba. [3945]

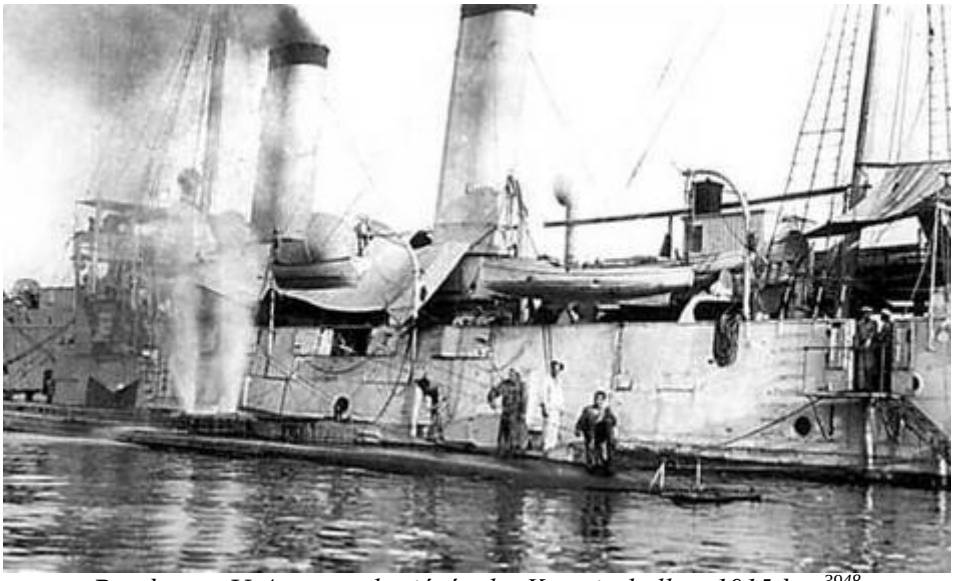
1914.08.31-i hír: „Minden órában bekövetkezhetik a török hadüzenet elküldése. Tegnap beérkezett a Panther cirkáló Smyrna kikötőjébe. Az angol-francia földközi-tengeri flottának az a szándéka, hogy a Panthert elsüllyessze, csak fokozza az egyesültek elleni gyűlölőét a törökök körében."[3946] Bizonytalan, hogy melyik Panther nevű cirkáló futott be Smyrnába. A franciák augusztus 11-én, míg az angolok 12-én üzentek hadat a Monarchiának. Törökország 1914 novemberéig semleges térség. Szerintem a német Goeben és a Breslau cirkálók mellett a német Panther ágyúnaszád érkezhetett Smyrnába, hiszen a német hajók augusztusban érkeztek a török vizekre.

Triesztből áthajózott Cattaroba az I. világháború kezdetén.
A francia flotta 1914.08.16-án jelent meg először az Adrián és a Zenta elsüllyesztésével széttörte a blokádot. A cs. és kir. 5. csatahajó-osztály parancsnoka a montenegrói parti berendezések szétlövésére kifutott egységeket (Monarch, Panther és két romboló: Streiter, Scharfschütze) a francia flottaerők megjelenésének hírére visszarendelte az öbölbe.[3947] Ezek a hajók a Zenta-val együtt, párhuzamosan tevékenykedtek a tengeren.

1914.09.09-én a Lovcsen ütegeit lőtte.
1914.11.03-án a San Giovanni feletti állásokat lőtte.

1915.
Ebben az időszakban a Cattarói öbölben volt.
1915.01.08-09-én a lovcseni ütegeket ágyúzta.
Ekkor 8 mm-es géppuskákat kapott légelhárító állványra, de 1916-ban eltávolították és azokat a szárazföldi csapatokhoz küldték.

[3942] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-04-18 / 92. szám
[3943] Világ, 5. évfolyam, 1914-05-01 / 103. szám
[3944] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-06-23 / 147. szám
[3945] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[3946] Előre, 1914. 10. évfolyam, 1914-08-31 / 805. szám
[3947] Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985)2. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. – 1985. 295. p.



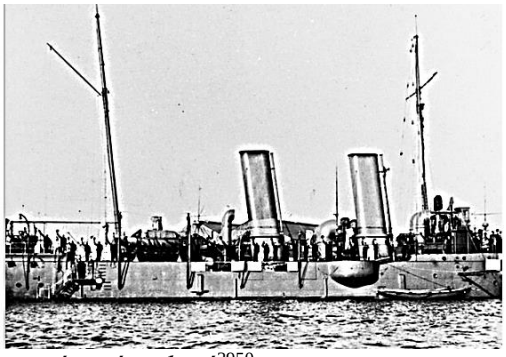
Panther az U-4 tengeralattjáróval a Kotori-öbölben 1915-ben[3948]

1916.
1916.01.08–09-én a Lovcsen állásokat lőtte, valamint a Cattaro fölötti terepet és a szerpentinutat tartotta tűz alatt.

1916.09.08-án a Ljuta melletti állásokat lőtte. Leszerelték az egyik 7 cm-es lövegét, és helyette 1 db egycsövű 7 cm/L45-ös légvédelmi löveggel látták el.

1917.
1917.02.04-én kivonták a szolgálatból.
1917.02.15-én leszerelték és a gjenovici (Denovici – Montenegró) Tengeralattjáró Állomás lakóhajója lett.
191705.06-án Kotor (Catarrói)-ból Polába hajózott át. Ott a tengeralattjáró-parancsnoki iskola, tengeri kiképzőhajójaként szolgált 1917.05.29-től.

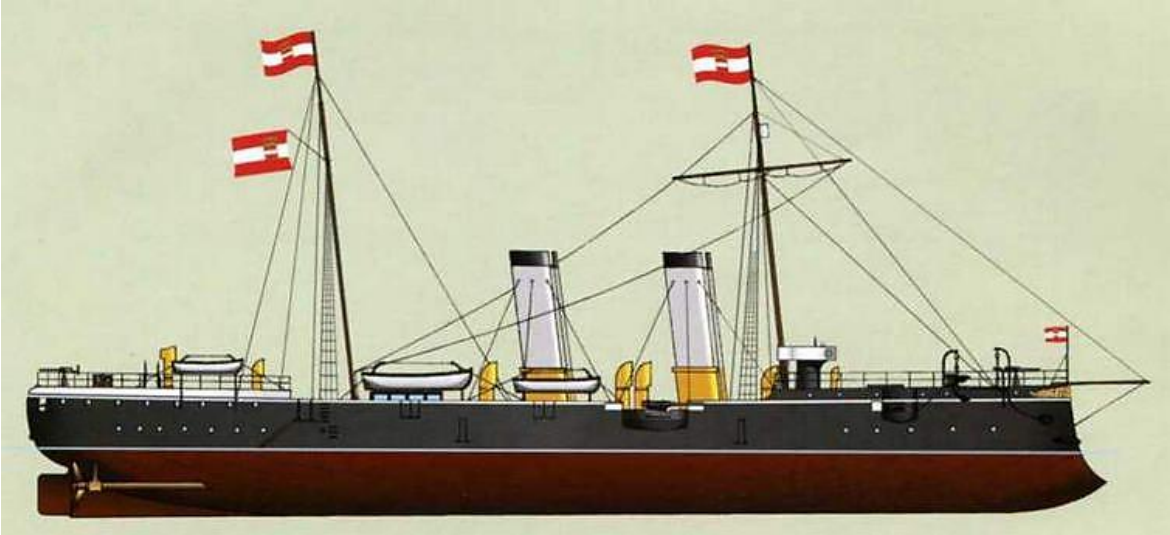
1918.
1918.03.14-én beosztották a Tengeralattjáró Parancsnoki Iskolához.
1918.05.06-án Cattaróból Pólába ment javításra.
1918.05.29-én tengeri kiképzőhajóként állt újból szolgálatba.
1918.07.03-án Buccariból a Cattarói-öbölbe ment.
1918 októberében vonták ki az aktív szolgálatból.[3949]
1918 novemberben Cattaróból Fiumába hajózott, ahol lefoglalták a győztes hatalmak.



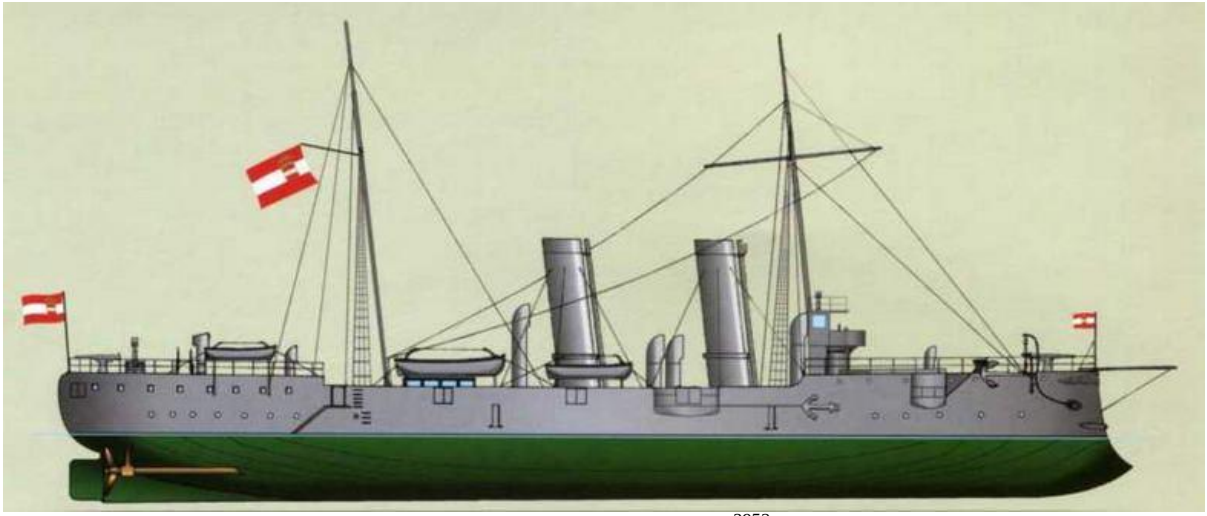
A hajó egyik tengerésze és a hajó[3950]

[3948] https://military.wikireading.ru/56087
[3949] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Panther_(1885)
[3950] https://www.facebook.com/ElsoVilaghaboruPortal/posts/l%C3%A1zad%C3%A1s-az-sms-panther-cirk%C3%A1l%C3%B3n/878482700950568/

1919-1920.
1918 után Anglia kapta meg, de átadta Olaszországnak, Az olasz Vaccaro and Co. cég1921-ben Messinában lebontotta.[3951]



A Panther torpedóhajó 1890 körüli festéssel



A Panther harci festéssel[3952]

Parancsnoka:
1886. Karl Russo d'Appancourt 3. rangú kapitány
1886. Habsburg-Lotharingiai Károly István főherceg fregattkapitány
1888. gróf Rudolf von Montecuccoli fregattkapitány
1896-1897 Köppel Károly (Carl Edler von Köppel) fregatte kapitány
1897. Padevit János fregattkapitány
1897. Friedrich Freiherr (Talán Friedrich Freiherr von der Deden zu Himmelreich) fregattkapitány.)
1898. Pott Pál sorhajókapitányt
1900. Bouvier Hannibál fregattkapitány
1902. Albert Morelli fregattkapitány [3953]
1905-1906. Höhnel (Hoelvert) Lajos lovag fregattkapitány
1906. Eduard Körber fregattkapitány

[3951] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Panther
[3952] https://military.wikireading.ru/56087
[3953] Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-09-06

1907. Josef Jvanek fregattkapitány[3954]
1910. Theodor Skerl Edler v. Schmidtheim lovag fregattkapitány [3955]
1910. Michiel v. Vitturi fregattkapitány [3956]
1913, 1914. Kubelka József fregattkapitány

Admirálisok:
1886. Maximilian Daublebsky von Sterneck tengernagy

[3954] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1907-04-21
[3955] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1910-11-19
[3956] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1910-11-19

Tiger cirkáló (Lacroma) 1887

SMS Tiger (utóbb 1906-tól Lacroma) torpedócirkáló, majd

A Triesztben épült hajót több szakirodalom az SMS Panther és az SMS Leopard testvérhajójának tartja. Valójában azoktól különbözött több mindenben is. A korszakban a német flottában is volt Tiger (1899), és az angol flottában is volt egy Tiger (1913) nevű hadihajó.

Vízkiszorítása: 1631 hosszú tonna
1657 – 1680 hosszú tonna (1684 – 1707 tonna)
1852 tonna feltöltve
1827 – 1852 rövid tonna

Hossza: 76,02 m (249 láb 5 inch) teljes hossza
74,16 m a vízvonalon
70,96 m az egyenesek között
Szélessége: 10,55 m /10,6 m/ (34 láb 7 inch)
Merülése: 4,3 m (14 láb 1 inch) – 4,7 m

Meghajtása: 4 db tűzcsöves kazán, amelyek üzemi nyomása 9,5 atmoszféra
A kazánok a hajó közepén kaptak helyet és szellőztető tölcséreken keresztül látták el őket levegővel.
2 db álló, 2 hengeres háromszoros expanziójú gőzgép
2 db 3 szárnyú kifelé forgó Griffith hajócsavar, átmérője 3,81 m

Teljesítménye: 5 700 LE (4 300 kW)
A motorok névleges teljesítménye 6222 LE (4576 kW), 19,2 csomó (35,6 km/h; 22,1 mph) végsebesség mellett, bár üzemi sebessége 18 csomó (33 km/h; 21 mph) volt 5692 LE (4186 kW) teljesítménnyel.

Sebessége: 18,56 csomó (34,37 km/h)[3957]
19,25 csomó (35 km/h)
Egy csomó, egy tengeri mérföld = 1852,5 méter.[3958]

Hatótávolsága: 1260 tmf (2330 km)/17,5 csomó (32,4 km/h)

Üzemanyaga: 322 hosszú tonna, 327 tonna

Személyzete: 188 fő (13 tiszt és 175 tengerész)

Páncélzata: Fedélzet 36 mm
Gépház 36 mm

Fegyverzete 1888-ban:
4 db 12 cm-es (4,7 inch) L/35-ös Krupp ágyú lövegkarzaton egy a hajó orrában, egy a hajó tatján és egy-egy a hajó oldalánál az első kémény magasságában.
Lőszerkészlet: 24 db robbanólövedék, 120 db gyújtólövedék, 80 db srapnelgránát és gyakorló lőszerek.
6 db 4,7 cm-es (1,9 inch) gyorstüzelő ágyú
Lőszerkészlet: 1200 db robbanólövedék, 3700 gyújtólövedék és 960 db gyakorló lószer, 480 db vaklőszer.

[3957] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/panther-class-cruiser.php
[3958] Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

4 db 4,7 cm-es L/33-as revolver ágyú
4 db 35 cm-es (13,8 inch) torpedóvető cső a vízvonal felett az orrban, a taton és a két oldalon 1-1.
Torpedókészlet: 8 db.
Fegyverzetének változása 1895-ben:
A 4 db 4,7 cm-es L/33-as revolver ágyút lecserélték 4 db 4,7 cm-es (1,9 inch) L/44-es Skoda lövegre.
A többi fegyvere változatlan ekkor.

Fegyverzete 1906 után SMS Lacroma-ként:
4 db 4,7 cm-es (1,9 inch) L/44-es Skoda löveg
2 db 4,7 cm-es (1,9 inch) L/44-es Hotchkiss löveg

Az SMS Tiger tervezéséhez az alapot az SMS Panther osztály hajói adták meg. Alexander Eberan von Eberhorst ellentengernagy felelt a cirkálóépítési programért. Utasította Poppert, hogy a Panthert vegye alapul, de annál 51 tonnával legyen nehezebb az új hajó. A hajó sebessége minimum 16 csomó legyen. A haditengerészet megpályáztatta az SMS Tiger építését. A versenyen a brit Armstrong és az osztrák-magyar Stabilimento Technico Triestino (STT) indult. Az Armstrong javaslat 4 db 12 cm-es löveget tartalmazott és az SMS Panther-nél hosszabb hajótestet, ami előnyös hidrodinamikai hajótestet és jobb súlyelosztást eredményezett.
Az STT tervezete az SMS Panther-nél kisebb hajó volt, de hasonlított hozzá. Mindkét cég 17 csomós sebességgel tervezett normál huzattal és 18 csomóval erős huzatolás mellett. A haditengerészet megállapította, hogy Armstrong konstrukciója csökkenti a manőverezőképességet a Panther-hez képest, és a hajótest túlságosan könnyű felépítésű, ezért az STT javaslatát választották 1886. március 16-án. Megjegyzendő, hogy Popper-nek úgy az SMS Panther, mint az SMS Leopard hajókkal problémája volt a súlyelosztás miatt. A választásba ez is közreműködhetett. Az STT 1886.05.25-én kapta meg a 780 000 frt-os megrendelést. Ez nem a teljesen felszerelt hajó ára. A hajót minimum 18 csomósra tervezték végül, valamint a hajógyárnak 18,5 csomó felett egytized csomóként bónusz járt. A hajóépítést Siegfried Popper felügyelte. A munka megkezdése előtt az építők úgy döntöttek, hogy kissé megnövelik a hajótest hosszát, hogy több helyet biztosítsanak a kazánháznak. A hajótestben felhasznált acél nagy részét belföldön gyártották, de bizonyos anyagokat brit acélgyártóktól vásároltak. [3959]
A hajó elejébe egy kisméretű parancsnoki torony épült. Az orrának kiképzése enyhén fordítottra lett tervezve. A hajónak két kéménye és két árboca volt.
A Panther osztályt „torpedócirkálók" terén az SMS Zara, Spalato és Sebenico (1879) és az SMS Lussin (1883) előzték meg, bár ezeket nem nevezték ténylegesen torpedócirkálónak.[3960]

Épült: Stabilimento Technico Triestino Trieste
Építési költsége: 1 984 106 korona
Megrendelve: 1886.05.25-én
Építés kezdete: 1886.10.05.
Nevének jóváhagyása: 1887.03.12-én nevét jóváhagyta I. Ferenc József császár és király.[3961]
Vízrebocsátás: 1887.06.28.
Hadrendbe állt: 1888.03.14.
Átnevezték: 1906 SMS Lacroma[3962]
Átminősítve: Jacht-á
Sorsa: 1920-ban Olaszországban lebontották.

A hajó befejezését a hazai acélszállítók gyártási problémái késleltették, mivel az eredetileg elküldött anyag nem felelt meg a szilárdsági követelményeknek. Az STT ezért azt nem fogadta el, és jobb minőségű acélt kért. Ez arra kényszerítette az STT-t, hogy 1887. szeptember 20-án tájékoztassa a Haditengerészetet arról, hogy nem tudja tartani a szállítási határidőt.

[3959] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tiger_(1887)
[3960] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/panther-class-cruiser.php#google_vignette
[3961] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Lacroma
[3962] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tiger_(1887)
https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Lacroma

1887.
„A «Tiger» másodosztályú czirkáló hajó (torpedóhajó) a «Seehund» ágyúnaszád pótlására, az 1.000.000 frtnyi összes szükséglet harmadik részlete 28 000 frt.” kerül kifizetésre.[3963]

„Gyors torpedó-czirkálókból hármat számít hajóhadunk: a »Panther«, a »Leopard« és a »Tiger«-t, melyek 1540—1600 tonna tartalommal rendelkezvén, elegendő szénnel rakodhatnak, hogy a kémszolgálatot nagyobb távolságokban végezhessék, ami nélkül a hadihajók jelenlegi gyorsaságánál fogva, a saját hajóhad és tengerpart, a meglepetés veszélyének volna kitéve és habár csatahajókkal nem mérkőzhetnek is meg, de fegyverzetüknél fogva az ellenséges czirkálókat, a torpedó hajókat és sajkákat sikeresen megtámadhatják és űzőbe vehetik.”[3964]

1888.
AZ SMS Tiger 1888 februárjára készen állt a tengeri próbákra. Sebességpróbák elvégzése közben 19,25 csomós (35,65 km/h; 22,15 mph) sebességet ért el megnövelt huzatolás mellett, és 18,24 csomót (33,78 km/h; 20,99 mph-t) normál huzatolással. A hajóra csak ez után szerelték fel a tüzérségét és a torpedóvető csöveit. Habsburg-Lotharingiai Károly István fregattkapitány volt a hajó első parancsnoka.
1888.03.05-én volt a teljesen elkészül hajó első próbaútja.

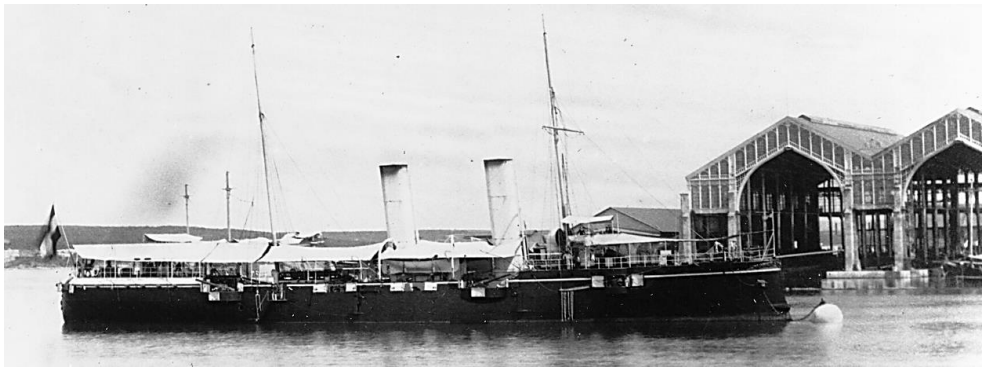
„Triest, márcz. 8. A »Tiger« czirkáló hajó, mely a triesti »Stabilimento tecnico«-ban épült, ma próbameneteket tett, melyek fényesen sikerültek. A hajó gyorsaság tekintetében felülmúlja a »Panther« és »Leopard« czirkáló hajókat, melyek Angolországban épültek.”[3965] „sikerültek. A hajó közönséges gyorsasága 18 mértföld, mely azonban 18 három negyed mértföldig fokozható.”[3966]

1888. márciusában állt hadrendbe az SMS Tiger.

1888.06.12-1888.07.24-e között megtartott hadgyakorlaton a torpedóflottila vezérhajója volt.

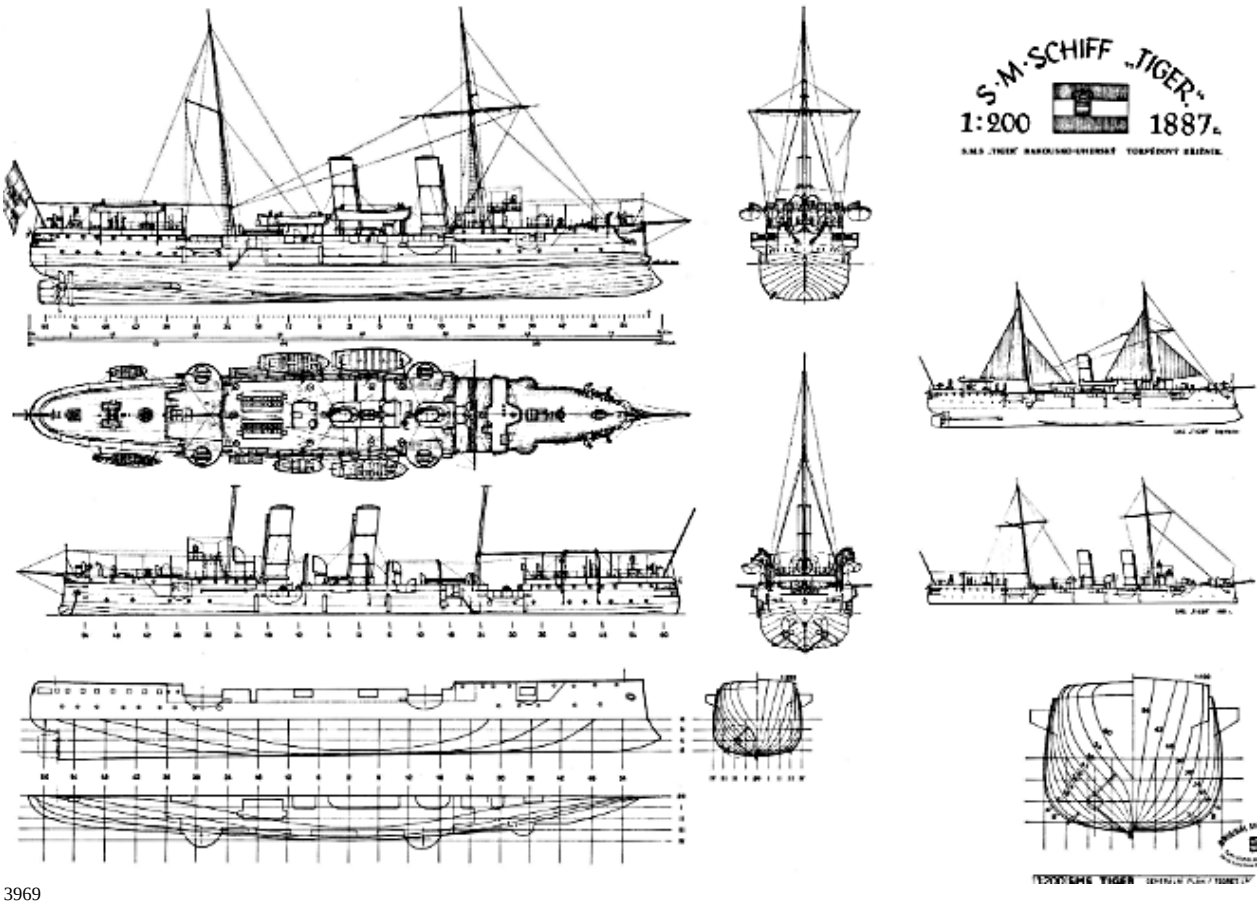
„A flotillát a Phantasie parancsnoki hajó, a Panther, a Tiger, a Meteor torpedóhajók s 12 másodosztályú torpedónaszád képezi. Hétfővel kezdődtek meg az ellenségeskedések, a torpedóraj már tegnap elindult –Polából-, a pánczélos hajók pedig most Gravozánál horgonyoznak.”[3967]

1889.
1889.06.13-1889.07.16 között a dalmát vizeken volt flottagyakorlaton a torpedóflottila tagjaként. A gyakorlaton a flotta új harceljárásokat próbált ki, például a sorhajó harcrend felhagyása általi csataformációt, amit négy hajó alkotott lépcsőzetes elrendezésben.



[3963] Budapesti Közlöny, 21. évfolyam, 1887-11-30 / 273. szám
[3964] Nemzet, 6. évfolyam, 1887-11-09 / 1866. szám
[3965] Nemzet, 7. évfolyam, 1888-03-09 / 1986. szám
Fővárosi Lapok 1888-03-10 / 70. szám
[3966] Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-03-10 / 70. szám
[3967] Székely Nemzet, 5. évfolyam, 1888-06-24 / 98. szám

Nem sokkal a befejezése után, az 1880-as évek végén, Polában. A kép jobb hátterében két fedett hajóépítő dokk látható az Oliva-szigeten, ahol a pólai haditengerészeti hajóépítés összpontosult[3968]



3969

1890.
1890-ben részt vett a nyári flottagyakorlaton. ez után II. Vilmos német király meghívására Németországi körúton vett részt az Északi-tenger vizein. Részt vett az augusztusi német flottafelvonuláson. 1864 óta (helgolandi csata) az Északi-tengerre a Monarchia nem küldött jelentősebb flottaköteléket. Az SMS Tiger-el együtt hajózott ekkor az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronypáncélos, valamint az SMS Kaiser Franz Joseph I. védett cirkáló. A kötelék parancsnoka Johann von Hinke ellentengernagy volt. Útközben felkeresték **Gibraltárt** és **Nagy-Britannia kikötőit**. Angliában a hajók részt vettek a Cowes Regattán, ahol Viktória királynő felkereste a hajókat.
1890.05.13-án **Kiel**-ben volt.[3970]
A flotta járt a dániai **Koppenhágában**, és a svédországi **Karlskronában**. 1890.08.29-1890.09.03-ig a **Német Császárság kikötőiben** voltak és résztvettek a haditengerészeti szemlén. A visszaút során felkeresték a franciaországi **Cherbourg**-ot és az olaszországi **Palermo**-t. Az utat a Monarchia hadvezetése nagy sikerként értékelte. A külföldről hazatérő köteléket az SMS Tiger 1890.10.13-án hagyta el.
1890.10.21-én Messinába érkezett.[3971] Az SMS Tiger ekkor a többi hajótól külön hajózott.
1890.10.26-án tért vissza Polába. Parancsnoka Gustav Ritter v. Brofd fregattkapitány.

Ebben az évben összeütközött az SMS Laudon (1873) páncélozatlan gőzfregattal.

[3968] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tiger_(1887)#/media/File:SMS_Tiger_NH_88919.jpg
[3969] https://hu.pinterest.com/pin/680325087494965847/visual-search/?x=16&y=16&w=532&h=373&surfaceType=flashlight
[3970] Neue Freie Presse, Mai 1890-05-13
[3971] Die Presse, Oktober 1890-10-21

1891.
Részt vett a nyári flottagyakorlaton.
„Az alább fölsorolandó hajók július közepéig taktikai gyakorlatokat fognak tartani, azután pedig az igazi nagy hadgyakorlat lesz, a kölcsönösség alapján. Részt vesznek benne a következő hajók: »Ferencz József,« »Rudolf főherczeg,« »Stefánia főherczegnő,« »Miksa császár« elsőrangú csatahajók; »Leopard«, »Tiger,« »Lussin« torpedóhajók ; »Komet« »Planet«, »Drabant« torpedó-járművek; hat elsőrangú tizenkét másodrangú torpedónaszád; »Elisabeth« torpedó-szerhajó, »Pola« szállító-gőzös, »Gigant« pánczélos-hajó, »Triton« szerhajó, továbbá több szerbárka. A »Greif« yachtot a tengerészeti parancsnok rendelkezésére szerelik föl, a »Fantasie« pedig a partvédő hajóraj parancsnokának lesz zászlóhajója. A záró hadgyakorlat alapeszméje az, hogy egy ellenséges flotta (Hinke ellentengernagy parancsnoksága alatt) Spalato közelében, Valsandone mellett megtámadja a hajótábort, mely Rohrscheidt ellentengernagy parancsnoksága alatt áll, s nagyobb arányú partraszállást akar kierőszakolni. A hajótábor el lesz látva minden modern védekezési eszközzel, mint tengeralatti aknákkal, stb."[3972]

1892.
1892-re tervezett plusz költségvetési kiadás részlete. „Továbbá kőszén, anyagszerek és tüzérség czimén összesen 300.692 frt a többlet. Ebben be van foglalva az a, a póthitelben előforduló 100.000 frt is, amely összegben t. i. a Rudolf, Stefanie, Franz Josef és Tiger, valamint hat más újabb hajón felállított szűrőgépek kerültek."[3973]

„A III. Regatta, első díj 10, második 6 arany a hadihajók vitorlás csónakjai számára, szabályszerű árboczozattal (Takelage) , futhatnak sajkák és oldalcsónakok. Távolság 55 teng. mlf. Startolt 14 hadicsónak szabályszerű felszereléssel és legénységgel, vezetve altiszteik által. A szabatosság, melylyel a manőverek majdnem kivétel nélkül különböző csónakok legénysége részéről keresztülvitettek, tanúskodott matrózaink jeles tengeri kiképeztetéséről és általános elismerésben részesült. A «Tiger» hadihajó csónakja nyerte el az első díjat, a «Rudolf trónörökös» csónakja a másodikat."[3974]

Részt vett a nyári flottagyakorlaton.

„A májusban tengerre szálló hajórajhoz fölszerelik a «Rudolf trónörökös» és a «Stefánia főherczegasszony» toronyhajókat, a «Ferencz József» czirkáló hajót, a «Custozza», «Don Juan», «Miksa császár» pánczélhajókat, az említett «Pelikan» torpedó-anyahajót és a «Rodolfo»-t, mely utóbbi a tengernagyi hajó lesz. Júliusban nagy gyakorlatokat tartanak, amikor a nevezett hadihajókhoz még a «Tiger», «Planet» és «Trabant» nevű torpedó-naszádok és a «Najade» meg «Pola» csatlakoznak. Ezenkívül tizenkét torpedócsónak is résztvesz a hajóraj gyakorlataiban."[3975]

1893.
Ebben az évben, tartalékban volt.
Az S.M. „Tiger" másodosztályú mérnöke, Franz Zodet.[3976] A hajón szolgált Edmund Schlofjer,[3977] és Gustav Michnif hadnagy is.[3978] A Die Presse a legénységnek még számos tagját megadja 1895-ig.

1894.
Részt vett a nyári flottagyakorlaton 1894.04.27 – 1894.08.07 között a torpedóflottila tagjaként.
1894.07.20-án Raguzába érkezett a flottakötelék tagjaként.[3979]
1894.07.31-én befutott Fiumába Habsburg-Lotharingiai Károly Istvánnal a fedélzetén.[3980]

[3972] Nemzet, 10. évfolyam, 1891-03-31 / 3083. szám
[3973] Nemzet, 10. évfolyam, 1891-11-13 / 3307. szám
[3974] Vadász- és Versenylap 36. évfolyam, 1892-04-17 / 16. szám
[3975] Magyar Géniusz, 1. évfolyam, 1892-03-13 / 11. szám
[3976] Die Presse, Mai 1893-05-18
[3977] Die Presse, Juni 1893-06-06
[3978] Die Presse, August 1893-08-05
[3979] Das Vaterland, Juli 1894-07-21
[3980] Das Vaterland, August 1894-08-01

1895.
Tartalékban volt.
Ebben az évben a hajót műszakilag átvizsgálták, ide értve a kazánokat és a gőzgépeket is. A hajón elvégezték a szükséges javításokat, így például a hajócsavarok tengelyeit kiszerelték és megjavították. Eredeti fegyverzetében is módosításokat hajtottak végre. A 4 db 4,7 cm-es L/33-as revolver ágyúját lecserélték 4 db 4,7 cm-es (1,9 inch) L/44-es Skoda lövegre. Az elülső lövegnyílásokat megnövelték.

1896.
Tartalékban volt.

1897.
1897.03.05-én felszerelték a hajót és 10-én már indulásra kész volt.[3981]
Ebben az évben a Krétai vizein megtartott nemzetközi hajódemonstráció tagja volt.
„A Tiger, a világ legnagyobb és legtökéletesebb torpedóhajója."[3982]
„A krétai vizekre induló „Tiger" torpedó czirkáló hajó parancsnokává, Cimiotti-Steinberg Gusztáv lovag fregatta kapitányt (Schmiotti Gusztáv[3983]), a trieszti tengerészeti kerület katonai osztálya főnökét nevezték ki. A „Tiger" torpedó czirkáló hajó 1675 tonna nagyságú, és 4000 lóerejű gépekkel van ellátva. A hajó fegyverzete 4 középszerű és 10 gyorstüzelő ágyú; legénységének létszáma 150 ember. A „Tiger" a már a krétai vizeken horgonyozó «Satelit» II torpedó cirkálóval és „Kibitz", « Elster» és «Sperber» torpedó-naszádokkal együtt az a repülő hajóraj lesz, melyet Kréta blokádjánál osztrák-magyar részről fognak alkalmazni. A «Satelit» és «Tiger» a monarkia két leggyorsabb hajója, azért szemelték ki e czélra. Az egész repülő hajóraj 2249 tonna nagyságú és 10.900 lóerejű gépekkel, 4 középszerű és 23 gyorstüzelő ágyúval és 350 emberrel lesz ellátva."[3984]

1897 márciusában a **krétai vizekre** hajózott a nemzetközi flottademonstráció részeként.
1897.03.11-én hagyta el Pola kikötőjét.[3985]
1897.03.22-én Triesztben[3986] volt és 1897.03.25-én érte el Krétát. Ekkor a 87. gyalogezred egységeit szállító Elektra gőzöst kísérte. Márciusban a levantei vizeken a Monarchia 12 hajója volt jelen.[3987]

1897.03.30 – 31-én **Canea**-ban a hajót megtámadták a felkelők, de lövegeivel elhárította a támadást.
„A 87. számú osztrák-magyar gyalogezrednek egy százada Jedina százados vezetése alatt megszállotta a Káneából Szudába vezető út magasabb pontjait. A Sardegna olasz pánczéloshajó és a Mária Terézia osztrák-magyar hadihajó, egy-egy tábori ágyút bocsátott az expedíció rendelkezésére. Az admirálisok egyelőre elállottak attól a szándékuktól, hogy az Izzeddin erősséget nemzetközi csapatokkal megszállják. A Szuda-fokon álló felkelőknek tegnapi lövetésében osztrák-magyar részről a Tiger és a minap ide érkezett Blitz torpedónaszád vett részt. A hajók nem szállítottak partra csapatokat. Az admirálisok szükségesnek tartják, hogy az inzurgensek ellen a legszigorúbb rendszabályokat alkalmazzák. A Sebenico a kiszállói öbölben czirkál, de legközelebb más hadihajó jön helyébe. A Leopold czirkáló torpedóhajó a napokban megkezdi czirkáló szolgálatát."[3988]

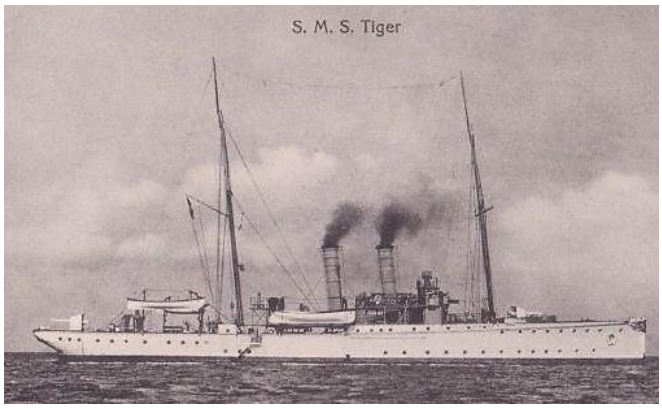
[3981] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-03-10 / 69. szám
[3982] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-03-11 / 70. szám
[3983] Alkotmány, 2. évfolyam, 1897-03-16 / 64. szám
[3984] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-03-16 / 75. szám
[3985] Deutsches Volksblatt, März 1897-03-13
[3986] Alkotmány, 2. évfolyam, 1897-03-23 / 70. szám
[3987] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-03-26 / 85. szám
[3988] Magyar Hirlap, 7. évfolyam,)1897-04-02 / 92. szám

Hinke admirális az osztrák-magyar haderő parancsnoka[3989]

„A konstantinápolyi görögök, Konstantinápoly, április 30. A tegnap útra kelt Tiger gőzösön sok görög utazott el. A galatai kikötőben körülbelül tízezer honfitársuk álldogált, akik harcias kiáltásokat hallattak. A rendőrség nem lépett közbe.”[3990] Ez a Tiger gőzös szerintem nem azonos a torpedócirkálóval, mert az ekkor még Kréta vizein lehetett.

Ekkor, ezeken a vizeken feltűnik még az SMS Kaiserin und Königen Maria Theresia páncélos cirkáló, az SMS Leopard torpedócirkáló, a Sebenico torpedócirkáló, három romboló és nyolc torpedóhajó. Ebből is látszik, hogy a Monarchia kisebb hajói is alkalmasak voltak a nyílttengeri hajózásra. Az SMS Tiger **Kissamos**-nál horgonyzott. Itt egy heves vihar miatt majdnem partra futott. Legénységének el kellett vágnia a hajóhorgonyt, hogy áthajózhassanak Gramvousa biztonságos kikötőjébe. A hajó búvárai később visszaszerezték a horgonyt.

1897.04.02-án a krétai vizeken volt.[3991]



[3992]

A fenti képen a kortárs SMS Tiger ágyú-naszád (1899) a Német Császári Flotta tagja. Több hivatkozás is tévesen, azonosnak veszi az Osztrák-Magyar Monarchia hadihajójával. Pedig teljesen eltérő a két hajó hajótestének a kialakítása, illetve máshol van az első árbochoz képest a felépítménye is.

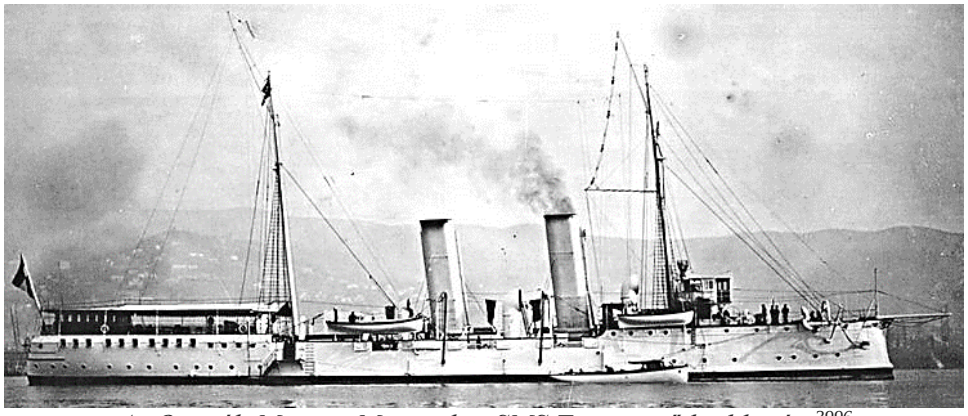
Az 1897.04.18-át megelőző két hétben viszonylagos tűzszünet volt Krétán. Utóbb viszont két erődöt kiürítettek a törökök. A kiürítést fedező osztrák-magyar hajókra rálőttek a görögök. A támadókat az SMS Stephanie toronypáncélos tüze űzte el. A Suda, Canea és Kissamo közötti összeköttetésért felelős torpedónaszádokat azóta naponta lőtték a felkelők, és meg kell elégedniük a torpedónaszádoknak a kis

[3989] https://britishinterventionincrete.wordpress.com/tag/sms-tiger/
[3990] Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-05-01 / 121. szám
[3991] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-04-02 / 92. szám
[3992] https://britishinterventionincrete.wordpress.com/tag/sms-tiger/

gyorstüzelő ágyúkkal az ellencsapáshoz. Az SMS Sebenico már számos sikeres tűzpárbajt vívott meg. **Az SMS Tiger április végén az Erio foknál lévő zátonyok között rejtőző két görög vitorlást süllyesztette el ágyútűzzel**, mert nem fértek hozzájuk torpedónaszádok. Ekkor rálőttek a Tiger-re és az SMS Satelit-re is. A hajókon nem történt sérülés. A szárazföldi harcokból a 87. gyalogezred katonái is kivették a részüket.[3993]

„A **kiszámoszi öböl** partján álló felkelők rálőttek Leopold nevű osztrák-magyar czirkáló torpedóhajóra; a Leopold ágyúlövésekkel elkergette a felkelőket. A Tiger nevű osztrákmagyar torpedóhajó elindult, hogy jelen legyen a görög csapatok elszállításánál. Az admirálisok proklamácziót intéztek Kréta népéhez, melyben közli vele a görög csapatok elvonulását és azt, hogy Görögország lemondott arról a követelésről, hogy a krétai viszonyok alakulására befolyásuk legyen."[3994]

„Kivonulás Krétából. Kánea, máj. 14. A görög csapatok egy részének hajóra szállításánál rend uralkodott; a csapatok igen jó karban vannak, elindulásuk előtt görög nemzeti dalokat énekeltek ; francia, angol és olasz naszádok elkísérték őket a görög kereskedelmi hajóig, mely a Tiger nevű osztrák-magyar torpedó-naszád kíséretében Pireuszba viszi őket. Az európai naszádok nem voltak fölfegyverkezve. A görög csapatok zöme holnap indul el. Ma kétszáz fölkelő elutazott.„[3995]



Az Osztrák-Magyar Monarchia SMS Tiger nevű hadihajója[3996]

„A felkelők a kaliveszi mecsetet felrobbantották. Az utolsó görög csapatszállítmánnyal hat ágyút s a görögök összes teherhordó állatját is elvitték. A Tiger nevű osztrák-magyar czirkáló torpedóhajó, mely az első görög csapatszállítmányt Pireuszba kísérte, Szudánba visszaérkezett."[3997] Szudán ez esetben a krétai Szuda. Itt 8-10 napig akart maradni.[3998]

1897.11.17-én „a Szuda-öbölben álló Wien, Kaiser Franz Josef I., és Tiger hadihajók koncentrálva voltak és parancsot kaptak, hogy legyenek indulásra készen."[3999]

„Kánea, november 20. Midőn a «Tiger» osztrák magyar torpedóhajó, amely tegnap Kiszamoból elszállította a török csapatokat, elhaladt a Spada-fok előtt, a felkelők tüzeltek a hajóra. A lövések azonban nem érték el a hajót."[4000]

Tisztek:
Gustav Ritter von Cimiotti-Steinberg fregattkapitány
Otto Rehm hadnagy

[3993] Neue Freie Presse, Mai 1897-05-01
[3994] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-05-15 / 134. szám
[3995] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-05-15 / 135. szám
[3996] https://britishinterventionincrete.wordpress.com/tag/sms-tiger/
[3997] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-05-30 / 149. szám
[3998] Deutsches Volksblatt, Oktober 1897-10-06
[3999] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-11-19 / 321. szám
[4000] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-21 / 323. szám

Friedrich Grinzenberger hadnagy
Eduard Kittel hadnagy[4001]

1898.
„A Tiger osztrák-magyar torpedós cirkáló hajó Polába megy és onnan nem tér vissza Krétába. A Tiger is részt vesz az adriai hadihajó gyakorlaton."[4002]
Kréta vizeiről 1898.03.31-én érkezett meg Polába.
1898.04.08-án leszerelték.

1899.
Tartalékban volt.

1900.
1900.05.29-én aktíválták a hajót és a II. torpedóflottila zászlóshajója[4003] lett a Nyári Hajórajban, Moriz Sachs von Hellenau ellentengernagy parancsnoksága alatt. A köteléket a Tiger, Panther és a Leopard alkotja. Részt vett a nyári hadgyakorlaton.[4004] A hajót három hónapi szolgálat után tartalékba helyezték.

„Az osztrák-magyar hajóraj Fiumében. Az osztrák-magyar hajóraj, mely jelenleg gyakorlatokat végez, augusztus hó közepén meglátogatja Fiumét. A hajóraj két hajóosztályból áll Brosch Gusztáv lovag ellentengernagy parancsnoksága alatt. Fiumába jönnek a «Kaiser Karl VI.» és a «Tegetthoff» csatahajók, a «Tiger», «Pantheon» és «Leopard» torpedócirkálók, a «Satallit», «Planet» és «Blitz» torpedóhajók, azonkívül 3 nagy és 15 kisebb torpedónaszád. A tiszteket Szápáry gróf kormányzó dejeunerre és dinerre fogja meghívni."[4005] A kötelék Dalmácia vizeiről[4006] Fiumába 1900.08.15-én érkezik meg.[4007]

„Tiger, parancsnoka lovag Raimann Arthur fregattkapitány; Panther, parancsnoka Bouvier Hannibál fregattkapitány."[4008]

1901.
1901-ben a hajó dokkba került és a fenékgerincre stabilizátort szereltek fel azért, hogy a nagy hullámzásban csökkentség a hajó oldalirányú dülöngését. Ekkor a hajó kapott egy 5 LE (4,9 LE) dinamót, új gőzkormány rendszert és belső elektromos lámpákat. Korszerűsítették a szellőztetését is.
Részt vett a nyári hadgyakorlaton.

1902.
1902.06.05-től a Nyári Hajórajban szolgált a II. divízió zászlóshajójaként, Julius Beck von Wellstaedt zászlója alatt. Legénysége 13 tiszt és 172 tengerész.[4009]

„Pólóból jelenti tudósítónk, hogy az osztrák-magyar nyári hajóraj tegnap (1902.06.23-án) indult ki a kikötőből a nagy hadgyakorlatokra, melyek egész szeptember közepéig fognak eltartani. A nagy gyakorlatokon részt vesznek a «Budapest», «Monarch», «Wien» toronyhajók, a «Ferenc József» partvédő koscirkáló, a «Tiger», «Panther» és «Leopard» torpedó-koscirkálók, a «Satellit» és «Planet» torpedó-vadászhajók, továbbá 16 torpedóhajó. A hajógyakorlatokat augusztus végén ő Felsége a király is meg fogja szemlélni, aki az eddigi terv szerint Fiumében fog hajóra szállani. A király kíséretében lesz Ferenc Ferdinand főherceg trónörökös is."[4010] A manővereken összesen 26 hajó vesz részt 202 ágyúval és 2850 emberrel.

[4001] https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm
[4002] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-03-20 / 79. szám
[4003] Pester Lloyd - Abendblatt, Juni, Jahrgang 47, 1900-06-22 / nr. 141
[4004] Szabadság, 27. évfolyam, 1900-06-14 / 135. szám
[4005] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-26 / 176. szám
[4006] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-08-16 / 225. szám
[4007] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-10 / 218. szám
[4008] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-27 / 177. szám
[4009] Volksstimme, Jahrgang 30, 1902-09-04 / nr. 99
[4010] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-06-24 / 147. szám

1902.09.01-03 között az Isztriai félszigeten a császár jelenlétében tartott partraszállási hadgyakorlaton vett részt.[4011] A gyakorlatok után az SMS Tiger-t leszerelték.[4012]

1903.
1903.06.17-én a Nyári Hajókötelék tagjaként, kifutott Polából.[4013]
1903.07.20-i hír: „Fiuméból táviratoztak. A Tiger torpedo-vadászhajó vezetésével, ma délelőtt három elsőosztályú és tizenkét másodosztályú torpedónaszád érkezett ide.”[4014]

1903.09.15-én tartalékba helyezték.
A haditengerészet az ekkor 15 éves hajó jövőjén kezdett el tanakodni, mivel hadi alkalmazásra egyre alkalmatlanabbá vált.

1904.
„A mi torpedózúzóink legfélelmesebbjei: a Tiger, Panther, Leopard, Blitz, Cimet, Satellit.”[4015] Az újságcikk nincsen azonos állásponton a flotta vezérkarával.
A haditengerészet több lehetőséget mérlegelt egy 1904. február 19-én megtartott értekezleten: a hajót az eredeti lövegüteggel felfegyverezve meghagyni, lefegyverezni, új fegyverzettel ellátni Pl. cseréljék ki lövegeit 7 cm-es L/45-re. A tengerészgyalogság végül mind a négy javaslatot elutasította, mivel a hajó kazánjai ekkorra már rossz állapotban voltak. Ehelyett úgy döntöttek, hogy a hajót admiralitási jachttá alakítják át, mivel a harci értéke akkoriban amúgy sem volt már. Ezenkívül a jelenlegi tengernagyi jachtot, *a* Pelikan -t a torpedóképző iskola raktárhajójává tervezték átalakítani. A tervet júniusban készítették el, és az átalakítási munkálatot a Pola-i Haditengerészeti Arzenálban kellett elvégezni.

1905.
1905 augusztusában Polában volt.[4016]
A hajó átépítését 1905.11.06-án kezdték meg Polában.

1906.
A haditengerészeti adminisztráció utasítására a „Tiger” harmadosztályú cirkálót újjáépítik. Ez a jármű ezután a haditengerészeti parancsnok jachtjaként fog szolgálni. Eddig a „Pelikan” torpedódepó hajó szolgált a haditengerészeti parancsnok jachtjaként. A „Tiger” cirkáló 1680 tonna vízkiszorítású, 1887-ben bocsátották vízre, harci értéke nulla. A haditengerészeti parancsnok kényelmetlenebb körülmények között lesz elhelyezve a „Tiger-en”, mint a 2430 tonnás „Pelikánon”. Emellett a korát tekintve a „Tiger” már nem különösebben tengerképes. Bár jachtként szolgálja majd a célját, a hadiflottában már nem volt számára hely. "Teljesen más a helyzet a "Pelikan" torpedóraktár-hajóval. Amellett, hogy magasabb, négy évvel fiatalabb is." A „Pelikan” a jövőben kizárólag torpedódepó-hajóként szolgál majd, és a haditengerészet ütőképességének további növekedést fogja szolgálni a haditengerészeti parancsnok személyes áldozata révén.[4017]

1906.01.24-én törölték a flotta lajstromából. Ennek oka, hogy a hajót tengeri ütközetre már elavultnak tekintették.[4018]
Átalakították tengernagyi Jacht-á[4019] és **átnevezték SMS Lacroma-nak** 1906.01.29-én.[4020] Fegyverzetét jelentősen csökkentették. Az átépített hajó 1906.07.09-én tette meg első próbaútját. Ezt

[4011] Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-12-11 / 294. szám
[4012] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1902-09-14
[4013] Neue Freie Presse, Juni 1903-06-18
[4014] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-07-20 / 196. szám
[4015] Szabadság, 31. évfolyam, 1904-02-27 / 48. szám
[4016] Siklós és Vidéke, 18. évfolyam, 1905-08-13 / 33. szám
[4017] Die Zeit, Januar 1906-01-04
[4018] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-05-23 / 141. szám
[4019] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-02-15 / 45. szám
[4020] Die Zeit, Februar 1906-02-10
Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1906-02-22

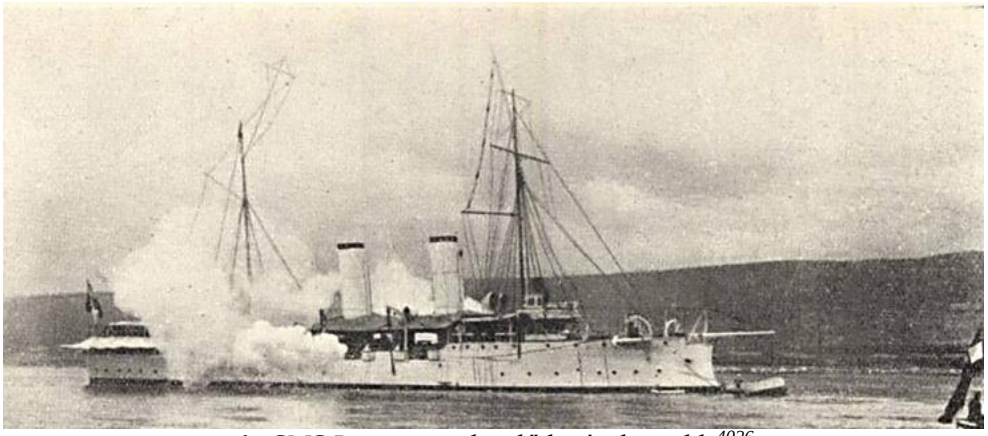
követően Rudolf Montecuccoli admirális jachtja lett. Nem azonos a Monarchia 1905-ben használt Lacroma nevű tehergőzösével.[4021]

„Pólából írják, hogy a tengerészeti és a szárazföldi kombinált hadgyakorlatok a végleges megállapodások szerint szeptember 13 – 15-ike között fognak lefolyni Gravosa, Ragusa és Trebinje környékén." A király a gyakorlatokon a „Miramar"-on, Ferenc Ferdinánd trónörökös a „Lacroma" hajón vesznek részt."[4022]

„Az osztrákmagyar hajóraj három hadosztálya gróf Montecuccoli Rezső tengerészeti főparancsnok vezetése alatt — mint Fiumából jelentik — pénteken odaérkezett. Pénteken délelőtt meglátogatták gróf Nákó Sándor kormányzót. Fél tizenkét órakor a kormányzó viszonozta a látogatást. A kormányzó gróf Wickenburg István kíséretében kocsin hagyta el a kormányzósági épületet és az Adamics - mólóra hajtatott, ahol díszcsónakba szállt. A kormányzón s kísérőjén kívül egy révbiztos és tizenkét révkalauz foglalt helyet a csónakon, amelynek ormán a címeres magyar nemzeti lobogó lengett. Miután a díszcsónakot Montecuccoli Lacroma nevű yachtjához vontatták, Nákó és Wickenburg átszálltak a yachtba, amelyen a vendéglátó tengernagy fogadta a kormányzót és kísérőjét. Tíz percnyi ott tartózkodás után gróf Nákó tizenkilenc üdvözlő lövés hangja mellett hagyta el a yachtot…… Délután a flottalátogatás alkalmából Fiumába érkezett Chavanne Rudolf altábornagy, a zágrábi tizenharmadik hadtest parancsnoka, ki először a kormányzónál tisztelgett a kormányzósági palotában, majd pedig a Lacroma hadiyachton gróf Montecuccoli tengernagynál."[4023]

A tengeri gyakorlat augusztus 13-tól 16-ig fog tartani. Montecuccoli admirális Lacroma nevű jachtján szintén részt vesz a gyakorlaton.[4024]

Miután a főherceg a főméltóságoktól elbúcsúzott, a lakosság lelkes üdvözlése közt Polában, a „Miramare" hajóra szállt, mely délután három órakor indult Lussinba, követve a „'Lacroma" és „Gödöllő" hajóktól, melyeken a hadgyakorlati vezetőség foglalt helyet.[4025]



Az SMS Lacroma üdvözlő lövéseket ad le[4026]

Miután a királyi herczeg a főméltóságoktól elbúcsúzott (1906.09.11-én Polában), a lakosság lelkes üdvözlése közt a Miramare hajóra szállt, mely délután 3 órakor indult Lussinba, követve a Lacroma és Gödöllő hajóktól, melyeken a hadgyakorlati vezetőség foglalt helyet.[4027]

[4021] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-04-26 / 103. szám
[4022] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-07-12 / 190. szám
[4023] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-18 / 227. szám
[4024] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-08-03 / 211. szám
[4025] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-12 / 250. szám
[4026] Vasárnapi Ujság – 1906-08-26 / 34. szám / A magyar-osztrák hajóraj (képekkel) 546. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon
[4027] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-09-12 / 250. szám

„Palából jelentik: Gróf Montecuccoli tengernagy meghívott egy sereg delegátust az osztrák és magyar halóraj megtekintésére. A parlamenti vendégeket a „Lacroma“ yacht szállítja. Ennek az útnak igen nagy a jelentősége, mert a tengerészet költségeinek emelésével kapcsolatos. A tengerészet parancsnoka ugyanis szemlélhetővé akarja tenni, hogy az eddigi keretek elégtelenek.”[4028]

1907.
1907.02.16-1907.12.05-ig Rudolf von Montecuccoli gróf tengernagy rendelkezésére állt.

Május 6-ától kezdve az Adriaitengeren nagy harczszerű gyakorlatok lesznek a tartalék hajóraj és a Levantéből visszatérő hajóraj között, amelyeken részt vesz Montecuccoli gróf tengernagy, főparancsnok is, aki a „Lacroma“ jachtról fogja szemlélni a hadgyakorlatokat.[4029]
„Pólából jelentik, hogy gróf Montecuccoli tengernagy tegnap (1907.07.13-án) kezdte meg két hónapra terjedő szemle-körútját, mely idő alatt a parancsnoksága alatt egy nagyobbszabású hadgyakorlat is lesz. Montecuccolit távolléte alatt Kneiszler ellentengernagy helyettesíti a „Lacroma“ parancsnoki jachton.”[4030]
„A japáni hadihajók látogatása Fiumében, Fiumából táviratozzák. Beavatott helyen szerzett értesülés szerint a „Lacroma“ hadijacht vasárnap (1907.08.31-én) gróf Montecuccoli Rudolf tengernagy, a tengerészet parancsnoka rendelkezésére Fiumába érkezik, hogy a japáni hadihajókat fogadja.”[4031]

1907.09.05-én Triesztbe érkezett a japán a Csukuba (Tsukuba cirkáló) és Csitoze (Chitose védett cirkáló, amely az 1904-1905-ös orosz – japán háború egyik legeredményesebb hadihajója volt.). Üdvlövéseiket a világító-torony közelében álló ágyukkal viszonozták. Ezután a Lacroma jacht, amelyen Montecuccoli tengernagy tartózkodik, szintén üdvözölte a japán hajókat. **Juin (Ijuin) japán tengernagy** ezután vezérkarával meglátogatta Montecuccoli grófot, aki a látogatást nemsokára viszonozta. este hat órakor Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok a Lacroma-n a japán vendégek tiszteletére ebédet adott. A japán legénység csak holnap délután egy és öt óra közt szál partra.[4032]

„Montecuccoi Rudolf gróf tengernagy, haditengerészetünk parancsnoka a „Lacroma“ hadijachton szerdán délután Fiumába érkezett. A tengernagy látogatásának célja, hogy megvizsgálja az ottani haditengerészeti akadémiát, amelynek most lett növendéke a tengernagy fia is. Nákó Sándor gróf kormányzó, aki szabadságáról tegnap tért vissza Fiumába, a délelőtt folyamán látogatást tett a „Lacroma“-n, amit Montecuccoli gróf a kormányzói palotában viszonzott. A tengernagy kijelentése szerint nem valószínű, hogy a japáni hadihajók Triesztből Fiumába is ellátogatnak.”[4033]

Ebben az évben Tajer világítótornyánál, Zadartól 15 tengeri mérföldre délre, a Kornat szigetektől és Vela Sestrica szigettől 1 tengeri mérföldre délre zátonyra futott.
Az év során eltávolították a vitorlázatát, áthelyezték a rádióállomását és átépítették a kabinjait.

1908.
1908.01.11-1908.09.11-ig Rudolf von Montecuccoli gróf tengernagy rendelkezésére állt.
„A gyakorlatozó téli hajóraj első 17-én Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt Fiumába érkezik. A hajóraj a Ferdinand Max, Franz Ferdinánd, St Georg és Erzherzog Karl hadihajókból és kilenc torpedóhajóból s a Lacroma hadihajóból áll. A Lacroma-n gróf Montecuccoli, a tengerészet parancsnoka, utazik.”[4034]
1908.01.14-17-ig Triesztben a közösügyek tárgyalására kiküldött országos bizottság reprezentációs hajója volt.[4035] Parenzában (Isztriai-félsziget) a delegátusokat gőzcsónakok szállítják részben a Thália,

[4028] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-27 / 265. szám
[4029] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-01 / 104. szám
[4030] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-07-13 / 166. szám
[4031] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-08-29 / 205. szám
[4032] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-09-06 / 212. szám
[4033] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-09-15 / 220. szám
[4034] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-01-08 / 7. szám
[4035] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-01-08 / 7. szám

részben pedig a Lacroma fedélzetére (1908.01.16-án), a melyek még a flotta előtt ideértek s a melyeknek fedélzetén a delegátusokat villásreggeli várja. A hajók a delegátus tagjait utóbb Triesztbe vitték.[4036]
Triesztből 1908.01.20-án megy Polába a Lacroma.[4037]
„Fiumei tudósítónk jelenti: Pólában nagy előkészületeket tesznek Vilmos császár fogadására. A császár látogatása alkalmával tengeri hadgyakorlatot fognak rendezni. Montecuccóli gróf tengernagy ma (1908.05.06-án) a Lacroma nevű hadijattra (hadijachtra) szállt, hogy a hajórajjal találkozzék."[4038]
„üdvlövésekre. A «Hohenzollern» mintegy ötven lépésnyire közelít az osztrák-magyar hajórajhoz. Vilmos császár a parancsnoki hídon áll, távcsővel a kezében és parancsokat osztogat. A «Hohenzollern» elhalad az osztrák-magyar hajóraj zászlóshajója előtt és a «Lacroma» tengernagyi yachtról az osztrák-magyar matrózok háromszoros dörgő Hurrá-ja hangzik fel, amelyre a német matrózok szintén háromszoros Hurrá-Val felelnek. A «Lacromá»-n a hajózenekar rázendít a «Heidir im Siegeskranz»-ra, mire a «Hohenzollern» zenekara az osztrák néphimnuszszal válaszol. A «Hohenzollern»-ről kivetik a horgonyt és leeresztik a hajóhágcsót A «Lacroma» tengernagyi hajót egy gőzcsónak, fedélzetén Montecuccoli gróf tengernagygyal, elhagyja és egy perczcel később Montecuccoli felmegy a «Hohenzollern» fedélzetére, ahol Vilmos császár üdvözli."[4039]
„Triesztből jelentik: Gróf Montecuccoli tengernagy, tengerészeti parancsnok tegnap éjjel tizenegy órakor a Lacroma hadihajó fedélzetén Fiuméből ideérkezett. A tengerészeti parancsnok ma délelőtt a Stabilimento Technico Triestino san-marcói hajógyáraiban épülő új hadihajókat tekintette meg és este Bécsbe fog utazni."[4040]
„A Lacroma hadijatt (hadijacht), Kaiserin Elisabeth és a Zára hadihajók ma (1908.08.18-án) Polába indultak Fiuméból."[4041]
Jelen volt az SMS Erzherzog Franz Ferdinand csatahajó vízrebocsátásánál 1908.09.03-án Triesztben.
1908.09.27-én a hajót felkereste Maria Annunziata főhercegnő az SMS Erzherzog Franz Ferdinand csatahajó vízrebocsátásának ünnepségekor.[4042]

1909.
„Fiuméból jelentik, hogy Montecuccoli gróf ellentengernagy a Lacroma nevű hadijachttal Fiumába érkezett, hogy a haditengerészeti akadémiában szemlét tartson."[4043]

1910.
1910.02.16-1910.04.17-ég Ferenc Ferdinánd főherceg, tengernagy rendelkezésére állt Brioni-ban (Brijuni, Brion-szigetek az Adriai-tenger északi részén).
A trónörököst elvitte Isztriába.

„Ferencz Ferdinánd főherczeg, aki nejével, Hohenberg Zsófia herczegnővel több heti üdülésre a múlt szombaton Brioni szigetére érkezett, naponta nagyobb kirándulásokat tesz a környékre, így a múlt napokban a „Lacroma" hadiyachton Rovignóba ment és megtekintette a Leme csatornát. Szerdán az isztriai part mentén végzett hajósétát, míg csütörtökön Polába látogatott el. Pólában a trónörökös megszemlélte az ott horgonyzó hadihajókat, az arzenált, a hadikikötő többi berendezéseit, majd a város ókori nevezetességeit tekintette meg nejével. A trónörököspár a „Lacroma" yachton estére visszatért Brioniba."[4044]
„Fiuméból táviratozzék: Ferenc Ferdinánd trónörökös, aki családjával még mindig Brioni szigetén tartózkodik, időnkint kirándulást tesz a szomszédos szigetek szebb fekvésű helyeire. Csütörtökön délben a haditengerészet Lacroma nevű yachtján a Lussin szigetekre hajózott. A yacht Lussinpiccoloba kikötött, a trónörökös itt kocsiba szállt, keresztülhajtatott az üdülőhelyen, majd Cigálében és Lussingrandeben tett látogatást. Az utóbbi helyen megnézte Károly István főherceg kastélyát és parkját."[4045]

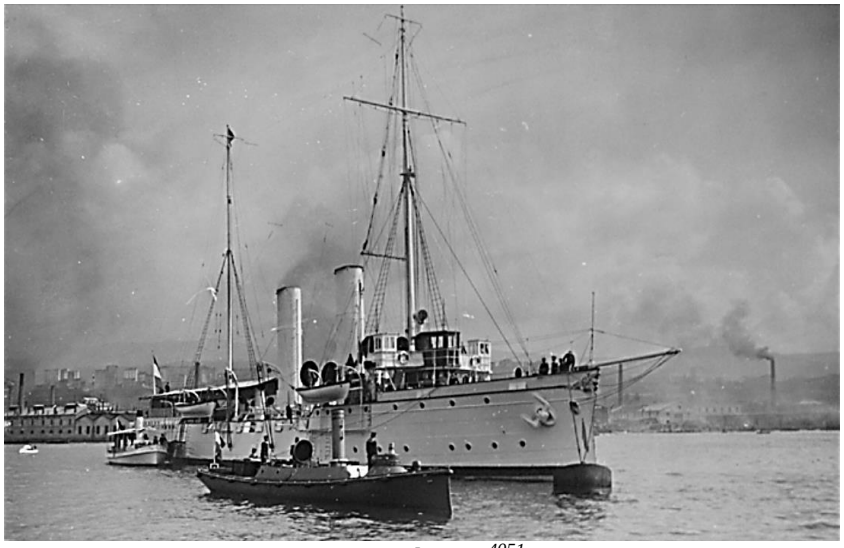
[4036] Az Ujság, 1908. január/2, 6. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám
[4037] Az Ujság, 1908. január/2, 6. évfolyam, 1908-01-19 / 17. szám
[4038] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-05-06 / 109. szám
[4039] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-05-07 / 110. szám
[4040] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-05-12 / 114. szám
[4041] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-08-18 / 198. szám
[4042] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-09-22 / 227. szám
[4043] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-28 / 282. szám
[4044] Egyetértés, 45. évfolyam, 1910-03-01 / 50. szám
[4045] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-04-02 / 78. szám

„(A bóra pusztításai.) Az adriai tengernek majdnem minden pontján napok óta dühöngő erős bóra hétfőn halálos szerencsétlenséget is okozott. Délután egy órakor a Lacroma nevű hadi jacht, amely a Brioniban tartózkodó Ferenc Ferdinánd trónörökös rendelkezésére áll, a pólai kikötőbe tért vissza. A kikötés végzésére a jachtról lebocsátották az egyik csónakot, amelybe hat tengerészkatona szállt be, hogy a kötelet az egyik uszodájához erősítse. Az egyik katona, kezében a kötéllel már fölugrott a vasgömbre, mikor a hirtelen támadt szélvész nagyot rántott a kötélen és a katona beesett a tengerbe. Az óriási hullámban egy pillanatra a bója is alámerült, de a matróz lebukva róla, nem került többé a felszínre. Sokáig kutattak a szerencsétlenül járt szegény tengerész után, de nem bírtak ráakadni. A köteléktől elszabadult csónakot is elkapták a hullámok és a bent ülő hat tengerészkatonával messzire kisodorták egészen a fisellai révig. Végre is a Babemberg csatahajónak egyik gőzharcossa ment az elragadott csónak után és nagy nehezen kötélre fogva, visszavontatta a Lacromához.”[4046]

„Újabb trieszti távirat jelenti: Röviddel tíz óra után (1910.04.12-én) Ferenc Ferdinánd főherceg nejével a Lacroma hadihajón Brioniból a hajógyár kikötőjébe érkezett, ahol a tengerészeti parancsnok üdvözölte és az udvari pavilonhoz vezette a vendégeket.”[4047]
„Az ünneplő közönség várta Ferencz Szalvátor királyi herczeget és nejét, Mária Valéria királyi herczegnőt, aki a »Zrinyi« keresztelőanyja. Fél tizenegy órakor föltűnt a »Lacroma« csatahajó, amely Brioniból hozta Ferencz Ferdinánd trónörököst és nejét, Zsófia királyi herczegnőt.”[4048]

„Pólából jelentik, hogy Ferencz Ferdinánd és családja Brioni-szigetéről két hónapi tartózkodás után Trieszten és Klagenfurton át Konopistba utazott. A főherczegi család a «Lacroma» yachton délután 4 órakor érkezett Brioniból a pólai kikötőbe, ahol Ripper kikötői tengernagy, a kerületi kapitányság vezetője, a pólai polgármester, a hatóságok fejei, a helyőrség összes tisztjei, valamint nagyszámú közönség fogadta. A kikötői parancsnok, a kerületi főnök és a polgármester neje a főherczegnek és Hohenberg herczegnőnek virágcsokrokat nyújtottak át.”[4049]

1910.04.27-től Rudolf von Montecuccoli gróf tengernagy használta.
„Fiumából jelentik, hogy gróf Montecuccoli tengernagy a Lacroma hadi yachton Pólából odaérkezett.”[4050]
Később kisebb kazánjavításon esett át.



SMS Lakroma[4051]

[4046] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-04-06 / 81. szám
[4047] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám
[4048] Az Ujság, 1910. április/1, 8. évfolyam, 1910-04-15 / 89. szám
[4049] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-19 / 92. szám
[4050] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-05-11 / 111. szám
[4051] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Lacroma#/media/F%C3%A1jl:Smslacromakopie1.jpg

1911.
„Pólából táviratoztak. A Lacroma yacht fedélzetén, melyet a Brioniban időző trónörökös rendelkezésére bocsátottak, néhány vörheny megbetegedés fordult elő. A yachtot szolgálaton kívül helyezték és helyette a Szigetvár nevű hadihajót bocsátották a főhercegi család rendelkezésére."[4052]

1911. április végén Pola vizein tengeri gyakorlat lesz. Montecuccoli Rezső gróf Lacroma nevű jachtján elébük megy, hogy a polai kikötőbe való érkezés előtt a parancsnokságot átvegye.[4053]

„Triesztből táviratozzák. Gróf Montecuccoli tengernagy, tengerészeti parancsnok ma délelőtt (1911.05.10.-én) tíz órakor a „Lacroma" hadihajón Pizanóból (Trogir-tól 15 km-re van a Split öböl partján) ideérkezett."[4054] A másik cikk szerint viszont Piran-ból (20-re Triesztől) érkezett ugyan ekkor Triesztbe a Lacroma. [4055]

„Haditengerészeti zászlósok felesketése. Fiuméből jelentik: A «Kaiserin Elisabeth» csatahajón ma délelőtt katonai ünnepség keretében felesküdtek a haditengerészeti zászlósok. Montecuccoli gróf tengernagy beszédet mondott. Wickenburg István gróf kormányzó az ünnepélyen szintén megjelent. Eskütétel után Montecuccoli gróf meglátogatta a «Lacroma» hadijachtot, mely alkalommal a hadijacht ágyúlövésekkel üdvözölte."[4056]

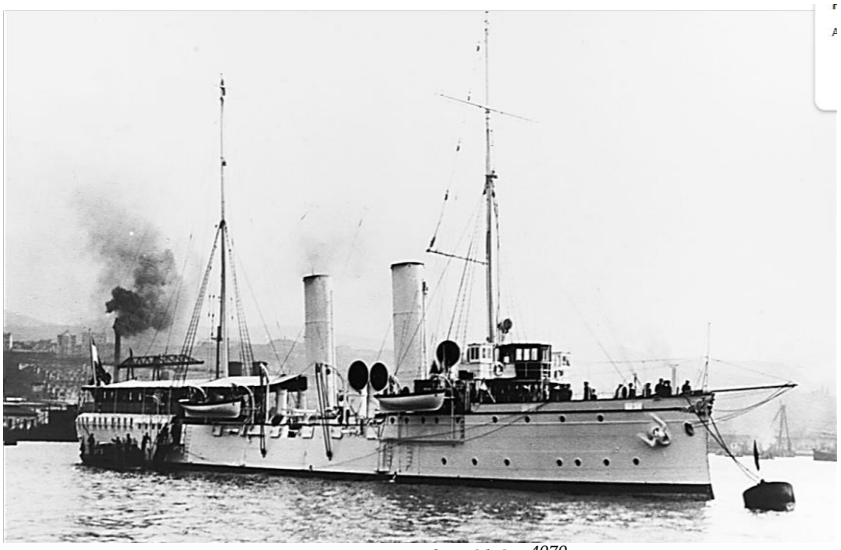
„Triesztből jelentik: Gróf Montecuccoli tengernagy, tengerészeti parancsnok, szerdán délelőtt (1911.06.21-én) a Lacroma hadihajó fedélzetén Fiuméból ideérkezett."[4057] A tengernagy az SMS Viribus Unitis dreadnought vízrebocsátására érkezett Triesztbe.[4058] Az új dreadnought-ot június 24-én bocsátották vízre. A hírek szerint a hajó 1911 júniusában Ferencz Ferdinánd kir. herczeg is, Hohenberg Zsófia hercegnő szolgálatában állt.[4059]
„A Dreadnought ezalatt megjelent a tengeren, hatszáz méternyire a parttól, úgy hogy egész Trieszt láthatta és csodálhatta. Hajók és csónakok raja veszi körül a vízi kolosszust. Az ünnepség véget ért. Annunciata királyi herczegnő elindult, utána a trónörökös, nyomukban, minden etikett ellenére, általános feltűnést keltve, Hohenberg Zsófia herczegnő. A fenséges vendégek csónakba ülnek, csak a trónörökös marad állva és személyesen vezényli a nyolczevezőst. Az után egészen a királyi herczegi yachtig, a Miramare-ig, amelyen visszatér Triesztbe, minden hajóról hurrázás kiséri. A csatahajókon szüntelenül szólnak az ágyuk és az öböl hatalmas füstfelhőbe burkolódzik. A Miramare után a Bohemia halad az előkelőségekkel, harmadiknak a Lacroma, Montecuccoli hajója, utánuk a Tender Lucich parancsnokságával és a magyar képviselőkkel."[4060]

A tengernagy tegnap (1911.08.19-én) a Lacroma hadi-yachton dinert adott Fiumében, amelyre hivatalosak voltak lászlófalvi Perich müncheni osztrák-magyar rendkívüli követ nejével, Schmidt báró voloscai kerületi kapitány nejével, Korniss Károly gróf és szendrői Török Gyula kamarás, osztálytanácsos.[4061]
A Lacroma nevű hadisajton tartózkodik 1911.08.24-én Fiumében Montecuccoli gróf tengernagy.[4062]

Triesztből táviratozzák: Montecuccoli gróf tengernagy, tengerészeti parancsnok tegnap (1911.11.18-án) délután a Lacroma gőzösön Monfalconeba ment, hogy megtekintse a Cantiere Navale Triestino hajógyárban építés alatt lévő hajót. Ezután folytatta szemleútját és Dalmáciába ment.[4063]

[4052] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-03-16 / 64. szám
[4053] Magyarország, 18. évfolyam, 1911-04-23 / 96. szám
[4054] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-05-10 / 109. szám
[4055] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-05-10 / 109. szám
[4056] Magyarország, 18. évfolyam, 1911-06-20 / 144. szám
[4057] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-06-22 / 146. szám
[4058] Székely Nép, 29. évfolyam, 1911-06-24 / 67. szám
[4059] Az Ujság, 1911. június/2, 9. évfolyam, 1911-06-24 / 148. szám
[4060] Az Ujság, 1911. június/2, 9. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám
[4061] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-08-20 / 197. szám
[4062] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám
[4063] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-11-19 / 275. szám

1912.
A tengerészeti parancsnokság utasította a „Lacroma“ yachtot, hogy még ma (1912.03.02-án) menjen Brioniba, hogy rendelkezésére álljon a trónörökösnek, aki holnap családjával néhány heti tartózkodásra oda érkezik.[4064] A sajtóhírek szerint, viszont 1912.13.06-án a hajó Polában volt, és csak akkor indult a trónörökössel és családjával Brioniba.[4065] 1912.03.11-én még a Brioni-öbölben volt.[4066]
„Triesztből jelentik, hogy a Tegetthoff vizrebocsátása alkalmával Ferenc Ferdinánd kir. herceg trónörökös és neje (1912.) március 20-án este a Lacroma hajón érkeznek meg Triesztbe.”[4067]
A vízrebocsátás alkalmával Ferenc Ferdinánd főherceg és Lipót Szalvátor főherceg családtagjaikkal a „Lacroma“ hadihajó fedélzetéről az úgynevezett kék kikötőnél épített díszlépcsőn jöttek a dísztérre, amit a vendégek fogadására alakítottak ki.[4068] Az ünnepség során „ő Fenségeik a hercegnők, valamint Mária de Los Dolores és Mária Immaculata hercegnők pedig a Lacroma hadihajóra mentek.”[4069]



Tengernagyi hajóként[4070]

„Ferenc Ferdinánd kir. herceg feleségével tegnap (1912.03.22-én) este a Lacroma jattra szállt, amely 11 óra 20 perckor indult útnak. Az indulás előtt a flottát újra kivilágították.”[4071]

1912.03.26-án Brioni-ban volt, amikor Vilmos császár odalátogatott. A reggeli alatt a Lacroma yachton érkezett tengerész-zenekar játszott. Ekkor a hajó zászlódíszbe volt öltöztetve. [4072]

„Triesztből jelentik: Ferenc Ferdinand főherceg délután ½ 2 órakor nejével és gyermekeivel a «Lacroma» yachton Brioniból ideérkezett és délután ½ 3 órakor udvari különvonaton Bécsbe utazott.”[4073]

Este 7 órakor érkezett meg Fiumába a Lacroma hadi yachton Montecuccoli tengernagy 1912.05.04-én.[4074]

„Az új hadihajó vizrebocsátása. A Prinz Eugen hadihajó vízrebocsátása alkalmából legfelsőbb rendeletre a Lacroma hadihajó, miután Ferenc Ferdinand trónörökös és a felesége az ünnepélyen való

[4064] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-03-02 / 53. szám
[4065] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-06 / 56. szám
[4066] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-13 / 62. szám
[4067] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-19 / 67. szám
[4068] Dunántúl, 2. évfolyam, 1912-03-22 / 67. szám
[4069] Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912Éves tartalomjegyzék / A „TEGETHOF" csatahajó vízrebocsátása (3 képpel)
[4070] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tiger_(1887)#/media/File:SMS_Lacroma_NH_87324.jpg
[4071] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-23 / 71. szám
[4072] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-03-27 / 74. szám
[4073] Világ, 3. évfolyam, 1912-04-02 / 79. szám
[4074] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-05-05 / 107. szám

megjelenésről lemondtak Péter Ferdinand főherceg és felesége rendelkezésére fog állam, aki az új hajó keresztanyjaként fog szerepelni."[4075]

„A haditengerészeti parancsnokság Lacroma nevű yachtja Meczenzéffy Pál fregattkapitány parancsnoksága alatt augusztus 1-én lép szolgálatba és Haus Antal altengernagy, az újonan kinevezett flottafelügyelő, ezen a hajón indul szemleútjára, amely mindenekelőtt a dalmáciai haditengerészeti állomásokra visz."[4076]

1912.12.08-től Anton Haus altengernagy és a flotta zászlóshajója.

1913.
„. Fiumei tudósítónk telefonozza, hogy a Danubius-hajógyárból e hét szombatján bocsátják vízre a „Novara" cirkálót. A keresztanyai tisztséget Montecuccoli Emília grófnő fogja betölteni. A vízrebocsátáson gróf Montecuccoli tengerészeti parancsnok is részt vesz s az ünnepség után, a „Lacroma" yachton Pólába megy. A Fasana-csatornában az egész hajóosztály várni fogja a tengernagyot, aki ez alkalommal valamennyi hajóparancsnokot fogadja a yachton."[4077]

„Fiumából jelentik : Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok a déli vasút gyorsvonatával ma délelőtt felesége és családja kíséretében Fiumába érkezett. A pályaudvarról a Molo Adamich mellett horgonyzó Lacroma haditengerészeti jachtra szállt, ahol fiumei időzése alatt lakik. Montecuccoli gróf látogatást tett Wickenburg István gróf fiumei kormányzónál, majd a Danubius hajógyárba ment, ahol Baumgarten udvari tanácsos, központi igazgató és a hajógyár több vezető embere fogadta. A tengerészeti parancsnok megtekintette a holnap vízrebocsátandó Novara hajót, majd a haditengerészeti akadémiába ment, ahol Barry parancsnok fogadta. Ma este a kormányzó és neje családias jellegű vacsorát adnak Montecuccoli és családja tiszteletére. A vacsorára hivatalosak még Lucich, a Lacroma hadijacht parancsnoka és a haditengerészeti akadémia parancsnoka, Barry Richard."[4078]

„Reggel 9 órakor érkezett a Lacroma yacht egy csónakján Montecuccoli gróf és Montecuccoli grófné, továbbá Wickenburg István gróf fiumei kormányzó és neje."[4079]
„Ebben a pillanatban a hajó orrához vágódott a drótkötélre erősített pezsgőspalack és ugyanekkor lehullott a hatalmas fehér lepel is, amely a hajó derekára festett Novara nevet eltakarta. Montecuccoli grófné ezután megnyomta a másik gombot is, mire az automatikus gépezet megoldotta a hajó kötelékeit és a cirkáló a hatalmas faszánkon a közönség folytonos éljenzése és hurrázása közben beleszaladt a tengerbe. A katonazenekar a Gotterhaltet játszotta, a Lacroma jatt és a Trabant hadihajó ágyúi pedig 21 ágyúlövést tettek. Délben Montecuccoli Rezső gróf a Lacroma hadiyachton 21 terítékű dezsönét (reggelit) adott."[4080]

Ma (1913.03.28-án), mialatt Ferenc Ferdinand főherceg a Lacroma hadiyachton Triesztből Pólába hajózott a flottaraj inspirálására.[4081]
„Ferenc Ferdinánd kir. herceg, mint Miramárból jelentik, holnap (1913.03.29-én) a Lacroma hajón Pólóba megy, hogy a flotta ott horgonyzó hajóit megszemlélje."[4082] (Trieszt, március 31.) Ferenc Ferdinánd főherceg tegnap Pólában szemlét tartott az ott időző flottaraj felett. A főherceg a „Lacroma" jacht fedélzetén ment a kikötőbe. A hajók zászlódíszt öltöttek és üdvlövéssel fogadták a főherceget, aki a legkisebb részletekig megtekintette a hajókat.[4083]

Délben Hausz tengerészeti parancsnok a Lacroma-yachtra szállott Triesztben. Vasárnap Mária Jozefa főhercegasszonynál tisztelgett, később pedig dr. Valerio podesztát látogatta meg. A helytartónál és a

[4075] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-27 / 281. szám
[4076] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-07-24 / 174. szám
[4077] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-02-12 / 37. szám
[4078] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-02-15 / 40. szám
[4079] Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-02-16 / 39. szám
[4080] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-02-16 / 41. szám
[4081] Friss Ujság, 18. évfolyam, 1913-03-29 / 76. szám
[4082] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-03-28 / 74. szám
[4083] Dunántúl, 3. évfolyam, 1913-04-01 / 74. szám

püspöknél névjegyét adta le. Hétfőn délben adta vissza a podeszta a tengerészeti parancsnok látogatását a Lacroma-yachton.[4084]

1914.
1914.01.14-én állt szolgálatba.
1914.01.17-én az SMS Szent István csatahajó Fiume-i vízrebocsátását a fedélzetéről nézte végig Mária Terézia és Maria Annunciáta főhercegnő.
„A pólai admiralitástól nyert értesülés szerint harmincegy hadihajó érkezik Fiumébe. A hadihajók január 14-től kezdve érkeznek ide. A nagy egységek a kikötőkön kívül, a többiek pedig a kikötőben fognak horgonyozni. Az ünnepre megígérték megjelenésüket Mária Terézia és Annunciata hercegnők, akik az Adamich-móló közelében horgonyzó Lacroma admirális vadítón fognak lakni."[4085] A hadijachtra éppen az inkognitó miatt csak szombaton reggel fogják felhúzni a főherczegi lobogót.[4086] A vízrebocsátás örömére a hajón lakomát vagy öt órai teát rendeztek.[4087]

„Triesztből jelentik, hogy Ferenc Ferdinand trónörökös ma családjával együtt hosszabb tartózkodásra Miramareba érkezik. A „Lacroma" hadiyacht, amely a trónörökös rendelkezésére fog állani, ma Triesztbe érkezett."[4088]

„Triesztből jelentik, hogy Haus tengerészeti parancsnok délelőtt a Lacroma-yachttal Pólába utazott."[4089]

„A trónörökös Konopiszba utazott. Ferenc Ferdinánd egyébként a hét végén Miramereba fog utazni. A miramerei kastélyban már minden előkészületet megtettek a trónörökös családjának fogadtatására. A trónörökösnek állandó szolgálatára a haditengerészetnek egyik kisebb jachtja, a „Lacroma" fog szolgálni, amely Miramereben fog horgonyozni. A trónörökös Miramereből több kirándulást is tesz a környékbeli helyekre, így elmegy Triesztbe, megteszi szokásos látogatását Pólában és valószínűleg többször részt vesz majd a haditengerészet egyik flottájának tavaszi gyakorlatain is."[4090]

Kedden (1914.03.17-én) délután a »Lacroma« királyi jacht a trieszti kikötőben volt látható.[4091]

„Az első diszlövés (1914.03.28-án) a Miramare előtt horgonyozó Lacroma yachtról dördült el, ezután minden hajó leadott huszonegy lövést. Ferenc Ferdinánd trónörökös erre a császár elé sietett és féltizenkettőkor a német császár standardja Miramare ormán lengett, jeléül, hogy a császár e pillanatban lépett a partra és újra eldördült minden hajón a szokásos huszonegy üdvözlő lövés."[4092]
„Triesztből táviratozzák. A Vilmos császár látogatása alkalmából Miramareban időző hajóraj ma délelőtt eltávozott. A hajóraj egyik része nyolc órakor, másik része pedig a „Viribus Unitis"-sal kilenc órakor szedte fel a horgonyt. Ferenc Ferdinánd trónörökös a „Viribus Unitis" fedélzetén tartózkodott. A hadihajókat követte a Lacroma yacht, melyen Ferenc Ferdinánd főherceg családja volt. A két hajóraj Póla felé haladt és az isztriai part mentén gyakorlatozni fog."[4093] Polából 1914.03.31-én, délután három órakor a királyi herceg, akit a látottak teljes megelégedéssel töltöttek el, a Lacroma hajón visszautazott Miramareba, ahova este érkezett meg.[4094]

„Trieszt, jul. 1. Este 7 órakor a Viribus Unitis csatahajó a főherceg és neje holttestével a cs. és kir. hajóraj kíséretében ideérkezett és a kikötőben vetett horgonyt. A főherceg és nejének földi maradványai egyelőre a Viribus Unitis hajón maradnak és programmszerűleg holnap reggel nyolc órakor fogják

[4084] Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-09-02 / 207. szám
[4085] Világ, 5. évfolyam, 1914-01-03 / 3. szám
[4086] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-01-16 / 14. szám
[4087] Népszava, 42. évfolyam, 1914-01-09 / 8. szám
Magyarország, 21. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[4088] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-03-07 / 59. szám
[4089] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-02-12 / 37. szám
[4090] Világ, 5. évfolyam, 1914-02-20 / 44. szám
[4091] Az Est, 5. évfolyam, 1914-03-20 / 68. szám
[4092] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám
[4093] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám
[4094] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-31 / 77. szám

azokat átszállítani a déli vasút pályaudvarára. A cs. és kir. hajóraj Hauss tengernagy, tengerészeti parancsnok vezetése alatt áll, aki a Lacroma hadijachton tartózkodik.”[4095]

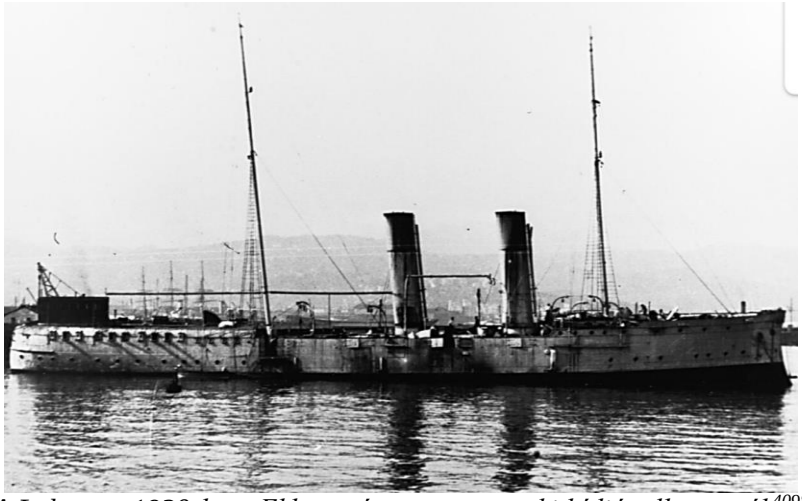
1915.
Ebben az évben a hajót leszerelték.
1915 áprilisában fegyverzetét leszerelték.
A hajó a tengerészeti parancsnok rendelkezésére állt.

1916.
1916.07.05-től a német tengeralattjárók laktanyahajójaként használták Polában.

1918.
1918.07.17-én légitámadás érte Pola-ban, de nem sérült meg.
1918.11.15-én a Szövetséges Adriatengernagyi Bizottság utasítására Polában a délszláv tengernagy Method Koch (korábbi császári és királyi korvettkapitány) Spalatoba vezényelte a hajót. Spalatoba 1918.11.25-én futott be. 1918.12.02-án felvonták rá a délszláv állam lobogóját.[4096]

„Amerikai lobogó a délszláv hadihajókon Laibach, december 10. A múlt héten amerikai, francia, angol és japán hajókból álló hajóraj érkezett Pólába egy amerikai tengernagy parancsnoksága alatt. A délszláv flotta átadásáról kezdett tárgyalásokban a délszláv érdekeket a cseh-szlovák konzul képviselte, mert a délszlávok az olaszoknak azt a felszólítását, hogy Pólóban konzulátust állítsanak fel, azzal a megjegyzéssel utasították el, hogy saját területükön nincsen szükségük konzuli képviseletre. A tárgyalások eredménye az volt, hogy az egész délszláv flottát Pólában összegyűjtötték és a hajókra az amerikai zászlót tűzték ki. Csak a tengernagyi jachton, a Lacromán leng a délszláv lobogó. Az amerikaiak, mint a legkevésbé érdekelt hatalom, Póla fölött is átvették a parancsnokságot.”[4097]

1920.
Ebben az évben Olaszország kapta meg a hajót, ahol lebontották.



A Lakroma 1920-ban. Ekkor már a parancsnoki hídját elbontották[4098]

[4095] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-07-02 / 154. szám
[4096] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tiger_(1887)
https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Lacroma
[4097] Világ, 9. évfolyam, 1918-12-11 / 290. szám
[4098] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Tiger_(1887)#/media/File:SMS_Lacroma_NH_87328-1.tiff

[4099]

Parancsnoka:
1888. Habsburg-Lotharingiai Károly István fregattkapitány
1890. Gustav Ritter v. Brofd (Broid) fregattkapitány[4100]
1897. Cimiotti-Steinberg Gusztáv lovag fregatta kapitány
1900. lovag Raimann Arthur fregattkapitány
1903. Ludwig Ritter v. Höhnel fregattkapitány[4101]
1912. Meczenzéffy Pál fregattkapitány
1913. Lucich Károly fregattkapitány (utóbb sorhajókapitány)

[4099] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_TIGER.htm
[4100] Pester Lloyd - Abendblatt, Juni Jahrgang 37, 1890-06-18 / nr. 138
[4101] Die Zeit, Mai 1903-05-29

Admirálisok:
1900. Moriz Sachs von Hellenau ellentengernagy
1906. gróf Rudolf Montecuccoli tengernagy
1907 Maixdorfi Kneiszler Leodegar ellentengernagy
1910. Ferenc Ferdinánd főherceg, tengernagy
1912, 1914 Anton Hauss altengernagy

Elsüllyesztett hajók:
2 db görög vitorlás

Kaiser Franz Joseph I. cirkáló 1889

SMS Kaiser Franz Joseph I. védett cirkáló (kos cirkáló, nagycirkáló, torpedó-koscirkáló, pánczélos torlaszczirkáló, torpedózúzó, torpedóczirkáló tornyos hajó, torpedó vadászhajó, csatahajó, pánczélos hajó)

(Nevének másik írásformája: SMS Kaiser Franz Josef I.)
Seiner Majestät Schiff, vagy röviden csak SMS, illetve S.M.S. egy német nyelvű rövidítés, mely magyarul annyit jelent, hogy Őfelsége hajója. A Német Császári Hadiflottában, illetve az Osztrák-Magyar Monarchia tengerészeténél mindig a hajók neve előtt állt ezen rövidítés, csak ez után következett a hajóosztály vagy hajó neve.
Testvérhajója az SMS Kaiserin Elisabeth (Lisa). A tervezett harmadik egységet végül törölték.
A SS Kaiser Franz Joseph I. utasszállítót 1911-ben bocsátották vízre és 1949-ben bontották le.

Vízkiszorítása: 3967 t (3904 hosszú tonna; 4373 rövid tonna) (tervezve)
4030,9 t üresen[4102]
4494 t (4423 hosszú tonna; 4954 rövid tonna) (teljes rakomány)[4103]

Hossza: 102,56 m a vízvonalon[4104]
103,7–103,9 m (340 láb 3 hüvelyk – 340 láb 11 hüvelyk) legnagyobb hossza
97,9 m (321 láb 2 hüvelyk) az egyenesek (merőlegesek) között
Szélessége: 14,72 - 14,75–14,8 m (48 láb 5 hüvelyk – 48 láb 7 hüvelyk) (A szakirodalom nem egységes a hajó szélességét tekintve.
Merülése: 5,7 m (18 láb 8 hüvelyk)
5,28 m elöl / 6,08 m hátul 1 cm = 11 tonna[4105]

Meghajtása: 4 db hengeres, kettős végű kazán
2 db fekvő, háromhengeres, háromszoros expanziós gőzgép
2 db tengely
2 db 4,35 (máshol 4,44 m) méter átmérőjű, három szárnyú acél Griffith hajócsavar
2 db árboc és 2 db kémény

Teljesítménye: 8000 – 8450 LE (5970 – 6300 kW) (Nem egységesek a szakirodalom adatai.)
8743 LE
Sebessége: 19,65 – 20 csomó (36,39 – 37,04 km/h)
19,17 csomó/ 112 fordulat percenként/ 8743 LE

Hatótávolsága: 3200 tengeri mérföld (5900 km)/ 10 csomó (19 km/h)
Üzemanyaga: 670 tonna (660 hosszú tonna, 740 rövid tonna) szén
709 tonna szén vagy 584,7 tonna brikett

Személyzete: 367 fő
427-444 fő (A személyzet létszámát a különböző források eltérően adják meg.)

[4102] https://www.aquanauta.hu/hu/550-tudastar/3285-sms-ferenc-jozsef.html
[4103] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[4104] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[4105] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther
(A forrás adatai gyakran eltérnek pár nappal a sajtóban megjelenő érkezési és indulási adatoktól, de az érintett kikötők nevében és sorrendjében nem téved. Nem tudom, hogy a forrás az adatait honnét vette.)

1907-ben 26 tiszt és 448 tengerész
Tartalék állományban: 13 tiszt és 229 tengerész

Páncélzata: Fedélzet: 38 mm (1,5 hüvelyk) (kétrétegű páncélzat: 2 x 18,7 mm)
Vízvonalon az övpáncél: 57 mm (2,2 hüvelyk) (kétrétegű páncélzat: 2 x 28 mm)
Lövegtornyok: 50 - 90 mm (3,5 hüvelyk)
Parancsnoki torony: 30 – 90 mm (2 – 3,5 hüvelyk)
Dupla hajófenék és több mint 100 vízzáró rekesz védte a hajót a vízbetöréstől.
A kazánházakat a szénraktárak védték oldalról, míg a vízvonali rekeszeket cellulózrosttal töltötték ki. A cellulózrost feladata, hogy ha léket kap a hajó tüzérségi tűztől, a tengervízzel érintkezve duzzadjon meg, és zárja el a sérült feladatot. A szénraktárak feladata a becsapódó lövedékek lelassítása, illetve a robbanások felfogása.

Fegyverzetének elrendezését és lövegméreteire a mintát az chileieknek Angliában gyártott Esmeralda védett cirkáló jelentette.

Fegyverzete: 2 db 24 cm-es (9,4 hüvelyk) MRK L/35[4106] C86-os Krupp ágyú elől és hátul 1-1 kupolás lövegtorony. Ezeket a tornyokat egy sor gőzszivattyú működtette hajó fedélzete alatt. Ugyan minden toronynak saját gőzszivattyúja volt, csövek futottak a hajó hosszában, hogy összekapcsolják az egyes gőzszivattyúkat és a hozzájuk tartozó tornyokat, hogy tartalékrendszert biztosítsanak arra az esetre, ha az egyik gőzszivattyút kiiktatják a harcban. Löveg súlya 27 tonna. Csőemelés + 13,5 fok.
Lövedék súlya: 215 kg (474 font). Maximális lőtáv 10 000 méter (11 000 yard), de van, ahol 16 000 méter írnak.
6 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) SK L/35 C/86 Krupp ágyú kazamatákban a hajó középső részén, 3 -3 oldalanként. Csőemelés + 16 fok. Lövedék súlya 21 kg (46 font), maximális lőtáv 10 000 méter.
9 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) SFK L/44 Hotchkiss ágyú
2 db 3,7 cm L/33 Hotchkiss ágyú
2 db 7 cm (6,6 cm) csónakágyú
(Más forrás szerint 16 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) SFK L/44 Hotchkiss ágyú, ami megoszlik 4,7 cm-es L/44-rs és 4,7 cm-es L/33-as lövegek között.[4107])
4 db 45 cm-es (18 hüvelyk) torpedócső (1 az orrban, 1 taton és 2 az oldalaknál)
Torpedókészlet 8 db.
(A források eltérőek, így van, ahol 40 cm-es torpedóvetőket írnak és 45 cm-est.)

Fegyverzete az 1905-ös korszerűsítés után: 2 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) SK L/40 Skoda ágyú
6 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) SK L/35 ágyú
9 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) SFK L/44 Hotchkiss ágyú
2 db 3,7 cm L/33 Hotchkiss ágyú
2 db 7 cm (6,6 cm) csónakágyú
4 db 45 cm-es (18 hüvelyk) torpedócső

Csónakok: 2 db II. osztályú gőzbárka, 1 db III. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú hosszú csónak (Pinasse), 2 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db II. osztályú mentőcsónak, 1 db I. osztályú Gigg, 3 db 6 evezős Jollboot, 1 dv 2 evezős Jolle, 2 db tisztító ladik.[4108] Csónakzászló jele „3”.

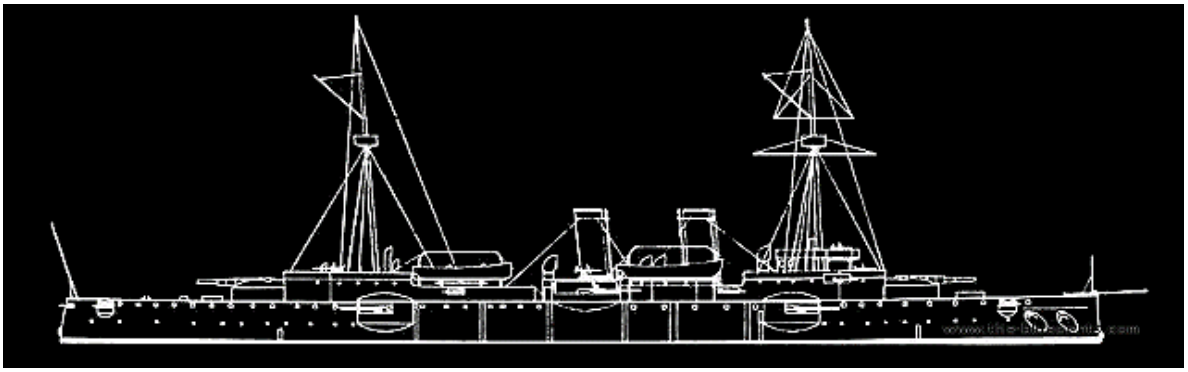
Horgonyok: 2 db Tyszak típusú horgony: 2800 kg; 2.750 kg.
3 db Admiralitás típusú horgony: 840 kg; 420 kg; 110 kg.

[4106] Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-09-17 / 256. szám
[4107] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[4108]Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

A vízbetörés megfékezésére használt gőzhajtású szivattyúk óránként 1200 metrikus tonna (1200 hosszú tonna; 1300 rövid tonna) vizet tudtak a hajóból kiszivattyúzni.

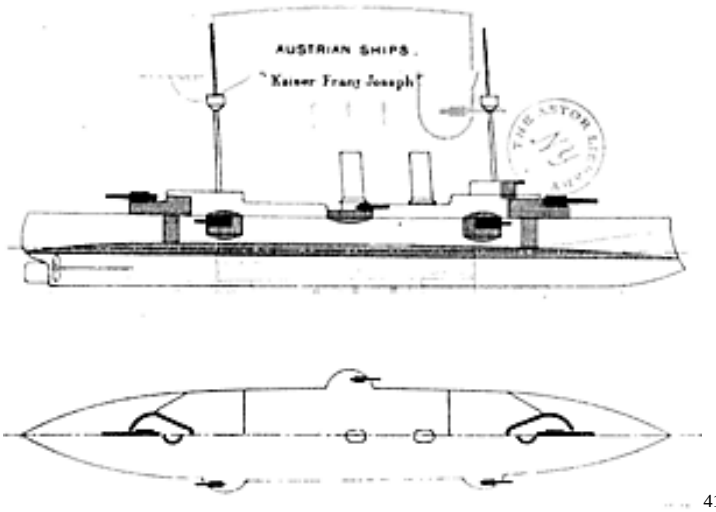
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino Trieszt (San Rocco-i hajógyár)
Ára: 5 146 884 korona
Ez olcsónak számít, mert az 1884-ben épített Kronprinz Erzherzog Rudolf toronypáncélos 5 440 000 koronába került.
Tervezte: Franz Freiherr Jüptner főmérnök
Megrendelték: 1887.
Építés kezdete: 1888.01.03.
1889.04.16. I. Ferenc József császár megerősítette a nevét.
Vízrebocsátották: 1889.05.18. 11.30-kor. A hajó keresztanyja Maria Josefa főhercegnő, a későbbi IV. Károly császár és király édesanyja.
Szolgálatba állt: 1890.07.02.
A hajó díszlobogóját a bécsi hölgyek adományozták a hadihajónak.

A hajót az olasz Giovanni Bausan és Etna cirkálók által megjelenített kihívásra válaszul építették meg. Tervezését nagyban befolyásolta a Jeune École („Fiatal Iskola”) által képviselt stratégiai koncepció. Ez az iskola a kicsi de erősen felfegyverzett hajók koncepcióját támogatta a nagyobb csatahajók és kereskedelmi hajók ellen. Ezt az irányzat Franciaországból indult. A tervek szerint az SMS Kaiser Franz Joseph I. egy könnyűcirkálóból, egy rombolóból és hat torpedócsónakból álló köteléket vezetett volna. Sterneck admirális, még az 1880-as évek végén is egy Lissa típusú csatáról álmodott, ahol a hajók közelharcot vívnak. Ekkor a gyors cirkálók kossal is támadhatják az ellenfél nagy egységeit, míg azok a torpedóhajókkal vannak elfoglalva. Ez a koncepció a tengeri csaták terén hamar elavult, de a hajók partvédelemre, illetve távoli utakra kiválóan megfeleltek.
A vékony páncélzat, a lassú sebesség és a lassú tüzelésű lövegek azt eredményezték, hogy Sterneck „jövő csatahajóit” az osztrák-magyar tengerészek és tengerésztisztek „bádogdobozoknak” és „Sterneck szardíniás dobozainak” nevezték el.



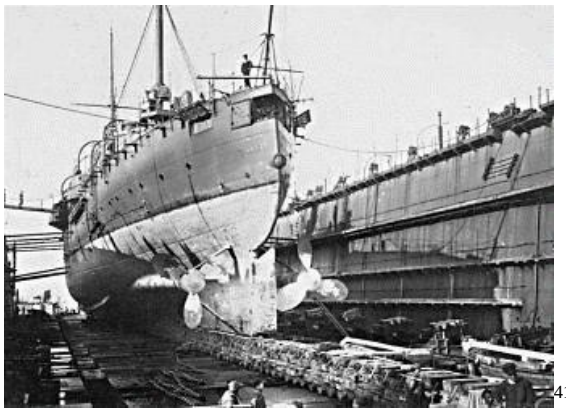
[4109]

[4109] https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/06/Franz-Joseph-11.jpg



[4110]

1889.
„A »Kaiser Franz Josef I.« nevű hadihajó ünnepélyes keresztelése és vizrebocsátása e hó 18-án fog végbemenni Triesztben.”[4111]
„Az új hadihajó keresztelése és vizrebocsátása a Trieszt melletti san roccoi parton tegnap nagy ünnepélyességgel ment végbe. A keresztanyas tisztet Mária Jozefa főhercegasszony vitte. Az ünnepélyesség már előző este megkezdődött. Triesztben, hová sok előkelő vendég érkezett, a tengerészeti zenekar hangversenyt adott, aztán disztakarodós tűzijáték volt, amit sokszáz főnyi nép éljenzett. De az irredentisták sem mulasztók el megkísérlem, hogy nem tudnák-e megzavarni az ünnepélyes hangulatot. Gondoskodtak egy kis izgalomról. Három helyen: a helytartóság épülete előtt s kertjében, meg a »Societa Ausztria« helyisége előtt petárdát dobtak. De kárt egyik sem okozott. A »Kaiser Franz Josef I.« nagy páncélos hadihajó vízrebocsátásánál nagyszámú közönség volt jelen, élén sok meghívott előkelőséggel. Báró Sterneck tengernagy intézett beszédet a keresztanyához, kiemelve, hogy az új hajó szerkezete megfelel a modern technika minden kívánalmainak s bizonysága, hogy ő felsége uralkodása alatt Ausztria-Magyarország ipara mily magas színvonalra emelkedett. Mária Jozefa főhercegasszony az üdvözlő beszédre következőleg válaszolt: Kiváló megtiszteltetésnek tekintem, hogy ma a keresztanyas tisztet viselhetem ez új hadihajó vízre bocsátásának ünnepén. Járuljon hozzá mindenkor e hajó a haditengerészet dicsőségének emeléséhez, melynek ékessége lesz, viselje mindvégig dicsőséggel és becsülettel a mi lobogónkat. — Most pedig ő felsége parancsából megkeresztellek téged e mindannyiunk által tisztelt névre: »Kaiser Franz József I.« Isten védelmezzen, vezéreljen és oltalmazzon téged!«”[4112]


[4113]

[4114]

[4110] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[4111] Pesti Napló, 40. évfolyam, 1889-05-02 / 120. szám
[4112] Fővárosi Lapok 1889-05-19 / 136. szám
[4113] https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/06/IMG_1977.jpg
[4114] https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg

„San Rocco, máj. 18. A »KaiserFranz Josef I.« hadihajó vizrebocsátása ma szerencsésen végbement. Az ünnepségen Sterneck báró tengernagy a következő beszédet intézte Mária Jozefa főherczegasszonyhoz: Örömteljes lelkesedéssel s büszkén tekintve a jövőbe, ünnepli ma a cs. és kir. haditengerészet e hatalmas hajó vízrebocsátását s ez ünnepnapot cs. és kir. fenséged jelenléte reánk nézve különösen boldogítóvá teszi. A hajó szerkezete a modern technica legfokozottabb kívánalmainak megfelelő és bizonyságot tesz arról, mily magas színvonalra emelkedett Ausztria-Magyarország ipara ő felsége a császár és király dicsőséges uralkodása alatt. A tisztek és a legénység kötelessége lesz életet lehelni e műbe és tiszteletet parancsoló védpajzsává tenni a hazai partoknak, valamint a hazai kereskedelemnek távol idegenben. Legjobb vezérlő csillaga az öröm napjaiban, mint komoly perczekben mindenkor ő felsége, urunk, császárunk és királyunk magasztos példája lesz, kinek e hajó, mint a haditengerészet, keletkezését köszönheti. Ő felsége megengedni méltóztatott, hogy e hadihajó legfelsőbb nevét viselhesse. Kérem fenségedet e dicső névre a megkeresztelést eszközölni és a vízrebocsájtást elrendelni. Mária Jozefa főherczegasszony az üdvözlő beszédre következőleg válaszolt: »Kiváló megtiszteltetésnek tekintem, hogy ma a keresztanyas tisztet viselhetem ez új hadihajó vízre bocsátásának ünnepségén. Járuljon hozzá mindenkor e hajó a haditengerészet dicsőségének emeléséhez, melynek ékessége lesz, viselje mindvégig dicsőséggel és becsülettel a mi lobogónkat. — Most pedig ő felsége parancsából megkeresztellek téged a mindannyiunk által tisztelt e névre: »Kaiser Franz Josef I.« Isten védelmezzen, vezéreljen és oltalmazzon téged."[4115] A hajót Msgr. Racsics áldotta meg.[4116]

1890.
1890.02.11-től tengeri próbautakat végzett.
1890.06.30-án vette át a haditengerészet.

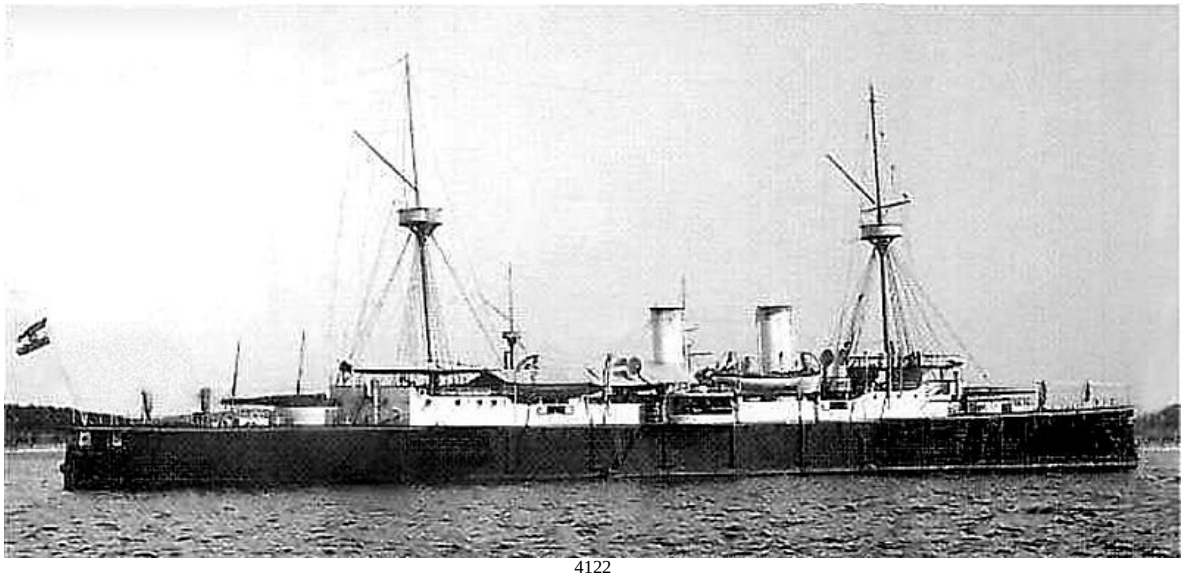
„A német hadihajók látogatásának viszonzásául tudvalevőleg osztrák-magyar hajóraj fog a nyáron, valószínűleg július elején Németországba menni, Brudl sorhajókapitány vezetése alatt. E célra ki vannak szemelve: a »Rudolf trónörökös« és a »Stefánia« páncélhajók, az »I. Ferenc József« cirkáló hajó, melyet Károly István főherceg sorhajókapitány vezet és a »Tigris« torpedóhajó."[4117]

1890.07.02-án felszerelték, és Carl Stefan főherceg parancsnoksága alatt beosztották a nyári kiképző osztagba.

1890.07.21-én kifutott Polából.
II. Vilmos német császár meghívására az Északi és a Balti-tengerre ment az SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf, SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie és az SMS Tiger torpedó-cirkáló társaságában.
1890.07.28-31-én Gibraltárban volt. Érintette Cowes-t (Wight-sziget, Anglia).
1890.08.05-18-án Portsmouth-ban (Anglia) járt. Itt, 1890.08.11-én Victoria királynő és a Wales - i herceg is látogatást tett a hajón.
1890.08.13-14-én Wilhelmshaven-be (Németország) futott be.
1890.08.16-22-én Koppenhága (Dánia) következett.
1890.08.24-28-ám Karlskrona-ban (Svédország) járt.[4118]
1890.08.29 – 1890.09.03 között részt vett a Kieli-öbölben megrendezett ünnepeken[4119] (amin 41 hajó vett részt[4120]), és a fedélzeten fogadták II. Vilmos császárt szeptember 3-án. A cirkáló ezután több manővert tett együtt a német flotta hajóival
1890.09.07-11-én Sonderburg (Dánia) következett.
1890.09.11-22-én Kielben (Németország) volt.
1890.09.26-29-én Cherbourg (Franciaország) következett.
1890.10.03-08-án Lisabon-ban (Portugália) horgonyzott.
1890.10.13-17-én Palermo-ban (Olaszország) kötött ki.
1890.10.21-én érkezett meg Triesztbe.

[4115] Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-18 / 2413. szám
[4116] Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-19 / 137. szám
[4117] Fővárosi Lapok 1890-06-12 / 160. szám
[4118] Die Presse, August 1890-08-27
[4119] Linzer Tages-Post, September 1890-09-02
[4120] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1890-08-29

1890.11.06-án volt ismét bevethető.
1890.11.11-én csatlakozott a Cattaro-i öbölben lévő flottakötelékhez.
1890.12.11-én a cattaroi Kumbor-nál volt flottagyakorlaton.
1890.12.17-én leszerelték a hajót.[4121]



[4122]

1891.
1891.05.02-án állt ismét hadrendbe Károly István főherceg parancsnoksága alatt.
1891.06.25-én Lissa mellett volt a Császár által ellenőrzött flottamanőveren. 1890.06.26-án Trau-ban a császár felszállt a fedélzetére.[4123]
1891 októberétől gyakorlóhajóként szolgált Polában.

1892.
„A májusban tengerre szálló hajórajhoz fölszerelik a «Rudolf trónörökös» és a «Stefánia főherczegasszony» toronyhajókat, a «Ferencz József» czirkáló hajót, a «Custozza», «Don Juan», «Miksa császár» pánczélhajókat, az említett «Pelikan» torpedó-anyahajót és a «Rodolfo»-t, mely utóbbi a tengernagyi hajó lesz.„[4124]
1892.04.30-án felszerelték és besorolták a nyári századba.

„Fiume, jun. 25. A két szakaszból álló hajórajunk Sernek báró tengernagy főparancsnoksága alatt ideérkezett s a révben horgonyt vetett. Az egyik szakaszt, mely a »Kronprinz Rudolf«, »Kronprinzessin Stefanie« és »Kaiser Franz Josef I.« pánczélosokból áll, Spaun báró ellentengernagy vezényli, a másikat, mely a »Custozza«, »Don Juan« és »Kaiser Max« pánczélosokból, Seemann ellentengernagy, Sternek b. tengernagy a »Greif« yachtba vonta fel lobogóját. A »Geyer« és »Trabant« torpedó-gőzösök is itt vannak. A »Don Juan«-t Károly István főherczeg vezényli. Lipót főherczeg mint sorhajózászlós a »Kronprinzessin Stefánie« pánczéloson tesz rendes szolgálatot. A gyönyörű hajóraj a révben sorakozva, meglepően szép tengeri képet nyújt. A hajóraj tiszteletére a kormányzónál ma nagy diszebéd, később estély lesz, melyre több száz meghívót adtak ki.”[4125]

[4121] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4122] https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/11/IMG_19721.jpg
[4123] Nemzet, 10. évfolyam, 1891-06-27 / 3170. szám
[4124] Magyar Géniusz, 1. évfolyam, 1892-03-13 / 11. szám
[4125] Pesti Napló esti kiadás, 43. évfolyam, 1892-06-25 / 175. szám

1892.08.22-én kifutott Pola-ból. „Pola: aug. 22. A Kronprinz Rudolf, Kronprinzessin Stefanie és Franz Josef I. osztrák-magyar hadihajók ma Spaun ellentengernagy vezérlete alatt Genuába indultak.”[4126]
1892.08.24-29-én Catania-ban (Olaszország) volt.

„A genuai Kolumbus ünnepély. Az osztrák-magyar hajóraj, mely a »Rudolf trónörökös főherczeg« és »Stefania főherczegnő« toronyhajókból és »I. Ferencz József« czirkáló hajóból áll, mint Cataniából írják, e hó 24-én vetett horgonyt az ottani kikötőben. Báró Spaun ellentengernagy, a hajórajparancsnok, ez alkalommal felkereste a hatóságok fejeit, kik a látogatást viszonozták.A prefektust és a szabadságon levő hadosztályparancsnok helyettesét, a parancsnoki hajón tett látogatás alkalmával a szokásos üdvlövésekkel fogadták. Az osztrák-magyar hadihajók, főleg a kis mólónál horgonyzó »Rudolf trónörökös« nevét viselő tengernagyi hajónak temérdek nézője akadt. A hajóraj 29-én hagyta el Cataniát s egyenesen Genuába, a Columbus-ünnepélyekre ment. Hivatalos jelentés szerint Géniába a következő hadihajók érkeznek: Ausztria- Magyarország részéről: »Rudolf trónörökös« és »Stefánia trónörökösnő« tornyos hajók és »I. Ferencz József« czirkáló hajó; Anglia részéről: »Sans Pareil« tornyos hajó és »Austrália« és »Phaeton« czirkáló hajók. Francziaország részéről: »Formidable,« »Admirable Baudin« és »Courbet« tornyos hajók és »Cosmac« czirkáló hajó; Spanyolország részéről: »Pelago« és »Victoria« pánczélos hajók, »XIII. Alfons« és »Reina Regente« czirkáló hajók és »Temeraris« ágyunaszád; Németország részéről: »Vilmos herczeg« czirkáló korvett; Portugália részéről: »Vasco de Gama« pánczélos hajó; Németalföld részéről: »Johan Willem Frito« czirkáló hajó; Görögország részéről: »Psara« pánczélos hajó; az Egyesült Államok részéről: »Newark« czirkáló hajó és »Remington« ágyúnaszád; Mexico részéről: »Zaragoza« czirkáló hajó és végül az olasz hajóraj. Az olasz király valamennyi tengernagyi hajót meglátogatja.”[4127]
„Az olasz kormánynak eleinte nem csekély gondot okozott az az etiquette-kérdés, hogy a különféle hatalmak hajóinak milyen sorrendben jelöljön ki helyet. Végre azt a megoldást találta, hogy az érkezés ideje szerint foglalnak állást, így minden érzékenykedésnek be van vágva az útja. Aki elől akar lenni, siessen.”[4128]
1892.09.01-16-án Genova-ban járt. Itt részt vett a Columbus ünnepségeken.[4129]
1892.09.19-22-én Messina-ban volt.
1892.09.25-28-án Algír kikötőjében járt.
1892.09.29-31-én Gibraltár-ban kötött ki.
1892.10.01-05-ig Tanger következett.
1892.10.06-án befutott Cadiz-ba.
1892.10.13-án Huelva-ban (Spanyolország) részt vett Amerika felfedezésének 400 évfordulójára rendezett ünnepségen.
1892.10.14-15-én Cadiz-ban volt.
1892.10.17-21-én Gibraltár következett.
1892.23-26-án Máltán jért.
1892.10.29-én futott be Pola-ba.[4130]
1892.11.01-én a hajót leszerelték.

Ebben az évben ismét felmerült az igény arra, hogy az épülő hadihajóink egy része magyar nevet kapjon. „Ha az egyes hajók az uralkodó legfőbb hatalmi méltóságáról neveztetnek el, akkor szükséges, hogy ne csak az osztrákhatalmi méltóság, hanem a magyarhatalmi méltóság is ki legyen fejezve. Feltétlenül szükséges továbbá, hogy magyar elnevezésű hadihajók is legyenek, hogy ha bárki találkozik is Ausztria és Magyarország tengeri hadierőivel, már e külsőségből is meggyőződést szerezhessen, hogy itt egy közös, nem pedig osztrák, magyar, vagy német intézménnyel áll szemben.”[4131]

1893.
1893.04.14-től a nyári századnál szolgált.

[4126] Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-23 / 232. szám
[4127] Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-09-01 / 241. szám
[4128] Fővárosi Lapok, 29. évfolyam, 1892-08-23 / 232. szám
[4129] Die Presse, August 1892-08-30
Magyar Hirlap, 2. évfolyam, 1892-09-02 / 242. szám
[4130] Deutsches Volksblatt, Oktober 1892-10-30
[4131] Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-19 / 3643. szám

1894.
1894.04.24-től a Cirkáló Csoport és a Torpedo Flotilla zászlóshajója volt Károly István főherceg ellentengernagy parancsnoksága alatt.

Az adriai flottagyakorlatra a következő hajókat mozgósították:" «Kronprinz Erzherzog Rudolf», «Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie», «Tegetthoff», «Kaiser Franz Josef I.», «Tiger», «Lussin», «Sebenico», «Planet», «Trabout», «Satellit», «Pelikan» és «Gigant» nevű hajókon kívül 12 torpedónaszád vesz részt, június közepén pedig a «Prinz Eugen», «Kaiser Max» és «Don Juan d'Austria» nevű hadihajók csatlakoznak az előbbiekhez. Hinze János ellentengernagy lesz a hajóhad főparancsnoka, a torpedó-flotta és a június közepén vízre bocsátandó pánczélos-hajók Károly István főherczeg parancsnoksága alatt fognak állani."

1895.
1895.03.29-én felszerelték.
1895.05.10-én részt vett a Fasana-csatornában a császár jelenlétében megtartott gyakorlaton.
1895.05.17-én Polába hajózott.
Az SMS Kaiser Franz Joseph I. és az SMS Kaiserin Elisabeth az Északi-tenger vizeire indult.
1895.05.24-28-án Gibraltár-ban voltak.
1895.06.01-06-án Brest-ben kötöttek ki.[4132]
1895.06.11-22-ig Kiel-ben voltak. Részt vettek az Északi-tengert és a Balti-tengert összekötő II. Wilhelm-csatorna (Kieli csatorna) megnyitó ünnepségén.
1895.06.27-30-án Plymouth-ban jártak.
1895.07.05-09-én Gibraltár következett.
1895.07.15-én érkeztek meg Polába.

1895.09.13-án leszerelték és első osztályú tartalékba került.
A hajó parancsnoka 1895. május és október között nemes Pirkershausen Ferencz Antal sorhajókapitány.[4133]

1896.
1896.01.13-án felszerelési készenlétbe helyezték.[4134] A hajó március elején még nem volt felszerelve.[4135]

„Zátonyra került Sianajo. — Katonai tudósítónktól. — Monarkiánk egyik legnagyobb pánczélos hadihajója a »Kaiser Franz Josef 1.« czirkáló torlaszhajó, melyet csak rövid idővel ezelőtt egészen váratlanul táviratilag helyezték felszerelési készültségbe, néhány nappal ezelőtt a Brioni szigeteknél zátonyra futott. E hír tengerészkörökben és a hadügyminisztériumban nagy izgatottságot keltett, minthogy a nevezett pánczélos czirkálót, csak rövid, idővel ezelőtt építették milliókra menő költséggel. A hadihajó parancsnokát, Spetzler Emil sorhajókapitányt a király rendeletére táviratilag mentették fel állásától és rendelkezési állapotba helyezték. A hajó parancskává Adamovics Károly sorhajókapitányt nevezte ki a király. A vizsgálatot azonnal megindították és Pólaból búvárokat küldöttek ki a hajó megvizsgálására. Tehát néhány nap múlva már megállapítható lesz, hogy mily kárt szenvedett a hadihajó. Tengerészkörökben nagy elégedetlenséget keltett Spetzler sorhajókapitány felmentése. Spetzler a legkitűnőbb tengerésztisztek egyike, ki már eddig is több kitüntetésben részesült, és most a nevezett tisztet anélkül, hogy be lett volna bizonyítva, hogy ő volt-e a zátonyra futásnak az okozója, azonnal felmentették állásától. Tengerészkörökben például hozzák fel azt, hogy most nem régen egy egész franczia hajóraj futott úgy zátonyra, hogy a hajóanyag nagy kárt szenvedett, és Francziaországban még sem alkalmazták e drákói rendszabályt, mely semmiesetre sem alkalmas arra, hogy merész és vakmerő tengerésztiszteket neveljen, amire pedig most még nagyobb szükség volna, mint bármikor. A »Kaiser Franz József I.« czirkáló hajó, mint értesülünk, visszatér a pólai kikötőbe, mihelyt a helyszínen

[4132] Felsőmagyarország, 11. évfolyam, 1895-06-09 / 132. szám
[4133] Die Presse, Mai 1895-05-04
[4134] Prager Tagblatt, Januar 1896-01-13
[4135] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-03-09 / 68. szám

a vizsgálatot a hajó sérülései mibenléte iránt megejtették. A hajó személyzetének ama része ellen, mely a zátonyra futás okozója volt, szintén megindították a vizsgálatot."[4136]

A javítás során a hajócsavarok tengelyeit kihúzták és beállították. Szellőztető és hűtési rendszereket kapott.

„Ez alkalommal összehasonlítjuk egymással a nagyhatalmak tengeri haderejét a hadihajóinak számát. A haderők összehasonlításánál elsősorban a csatahajók és a partvédő hajók számát hasonlítjuk össze egymással. Ily hadihajói vannak Angliának 69 (52 csatahajó, 17 partvédő), Francziaországnak 51 (35—16), Oroszországnak 31 (17—16), Németországnak 33 (15—21), Olaszországnak 28 (16—12), az Északamerikai egyesült államoknak 30 (15—15), Ausztria-Magyarországnak 13 (10—3.) E hadihajók közül jelenleg tökéletesen felszerelve és legénységgel ellátva van: Angliában 31, Francziaországban 19, Németországban 12, Olaszországban 10, Oroszországban 4, Ausztria-Magyarországban 1, (Tegethoff). Az említett csata- és partvédőhajókon kívül a torpedó-naszádokat kivéve van meg Angliának 136, Francziaországnak 52, Németországnak 37, Oroszországnak 56, Olaszországnak 36, az északamerikai Egyesült Államoknak 32 és Ausztria-Magyarországnak 21 hajója. A jövő hadjáratában igen fontos szerep jut a czirkáló hajóknak, minthogy ezeknek lesz feladata az ellenséges állam kereskedelmét megakasztani. Ez okból az utóbbi időben e hajók készítésére különösen nagy gondot fordítanak, így Angliában jelenleg 11, Francziaországban pedig 18 pánczélos czirkáló építésén dolgoznak. Németországban a hajóépítésre fordítandó 200 millióból is főképpen pánczélos czirkáló hajókat építenek. Monarkiánk is készíttetett az utóbbi időben több pánczélos czirkáló torlaszhajót, melyek közül különösen a »Kaiser Franz Josef I.«, a »Kronprinz Erzherzog Rudolf« és a »Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie« tűnnek ki."[4137]

„Az idei tengeri gyakorlatokhoz a következő hajókat rendelték ki: a „Tegethoff" pánczélost, amelynek fedélzetén a hajóraj parancsnoka, báró Spaun altengernagy parancsnokolt, azonkívül a „Kaiserin Elisabeth", „Kaiser Franz Josef I." és a „Kaiserin und Königin Maria Therezia". A pánczélosok a „Spalato" torpedógőzös vezérlete alatt a „Blitz", „Trabant", „Planet", „Satellit" torpedógőzösök és kilencz másodosztályú torpedóhajó."[4138]

1897.
„A külügyminisztérium hadihajót kért a hadügyminisztérium tengerészeti osztályától, hogy a monarchia új chinai követét, Zikan-Wahlborn bárót, Pekingbe vigye és annak beigtatását a monarchiához méltó és ünnepélyes módon eszközölje. Erre a misszióra a »Ferenc József« cirkáló hajót szemelték ki, melylyel egyidejűleg a »Panzer« nevű hadihajó is Csifuba érkezik, honnan az utat helyi gőzössel és egyéb járművekkel folytatják Pekingbe. A »Ferenc József« hajó parancsnoka a chinai utón Jedina fregatt kapitány lesz.„[4139]
1897.02.01-én felszerelték, és Leopold Ritter von Jedina parancsnok parancsnoksága alá került.
1897.02.14-én Polából Kelet-Ázsiába hajózott, hogy Kínába szállítsa Ausztria Magyarország kínai nagykövetét Czikann von Wahlborn bárót, a pekingi udvarhoz delegált új cs. és kir. nagykövetet.

„Az a jelentés, hogy a »Ferencz József« czirkálóhajót a Kaneánál lévő flotta kiegészítésére szintén elküldik, valónak bizonyult."[4140] valójában ez a cikk és a többi hasonló tartalmú írás is hamis hírt közölt. A hajó tényleg kifutott, de nem Krétai vizeire ment Kelet-Ázsiába.

1897.02.19-24-én Port Said-ba érkezett.[4141] Ekkor a nagykövet meglátogatta Egyiptom alkirályát (khedive).
1897.02.25-én Szuez-ben járt. Az alsó fedélzetek hőmérséklete a szellőző és vászonszellőzők ellenére 55 C volt.

[4136] Magyar Hirlap, 6. évfolyam,1896-02-26 / 56. szám
[4137] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-03-16 / 75. szám
[4138] Kolozsvár, 10. évfolyam, 1896-08-14 / 185. szám
[4139] Pesti Hírlap, 19. évfolyam, 1897-01-28 / 28. szám
[4140] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-02-18 / 49. szám
[4141] Alkotmány, 2. évfolyam, 1897-02-21 / 45. szám

1897.03.01-05-én volt Aden-ben.
1897.03.14-18-án járt Colombo-ban. Egyik tengerészét egy éttermi számla kifizetése során csalással vádolták meg. Végül a tengerészt szabadon engedték.
1897.03.25-28-án Szingapúr-ban járt.
1897.04.03-13-án Hong Kong következett.
1897.04.18-1897.05.15-ig Tsifu-ban volt. Itt a legénység cserélődött az SMS Panther legénységével. A nagykövet Pekingbe utazott egy díszőrség kíséretében.

SMS Kaiser Franz Joseph I. egy viharban Kína partjainál

1897.05.20-23-án visszatért Hong Kong-ba.
1897.05.29-31-én Szingapúr-ban járt. A hajó ekkor igen rossz időben, viharban és hatalmas hullámok között hajózott.
1897.06.07-14-én Colombo-ban volt.
1897.06.25-29-én Aden kikötőjében volt.
1897.07.05-én Szuezben volt.
1897.07.06-07-én Port Said következett.
1897.07.15-én érkezett haza Polába.[4142] Itt a hajó kisebb karbantartáson esett át.

A hajó elölnézete. Igen szokatlan kinézetű az elülső lövegtornya

„Február 14-én indult el Polából Jedina Lipót lovag parancsnoksága alatt a Ferencz József-czirkáló hajó Czikann báróval. Port-Szaid, Aden, Colombo, Szingapúr és Hongkong érintésével a hadihajó április 18-án ért Teslába. Itt a báró kisebb partihajóra szállt, mert Tiencsint mélyjáratú hajók nem közelíthetik meg. A követségi személyzeten, továbbá a Ferencz József parancsnokán és törzskarának egy részén kívül

[4142] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

Czikannt díszőrség kísérte, amely a hadihajó altisztjeiből és matrózaiból állt! Tiencsinből egy darabig a készülőfélben lévő vasúton utaztak, majd a követ hordszékbe ült, míg a többiek öszvéreken, vagy kis kocsikon folytatták az utat. Végre, május 22-én este, elérték Pekinget, ahol a spanyol követségnek ez idő szerint üresen álló s az osztrák-magyar követnek rendelkezésére bocsátott épületét foglalták el. Itt csatlakoztam én is Czikann báró embereihez, hogy lapjukat értesíthessem a császári kihallgatás érdekes lefolyásáról. Hosszas tárgyalások előzték meg a kihallgatást. A császár bizonyos vallásos szertartások elvégzése miatt nem lévén Pekingben, csak június 11-én történhetett meg a bemutatás. Ezen a napon már reggel 8 órakor beállítottak hozzánk a csungli-jámen (külügyminisztérium) küldönczei és figyelmeztettek minket, hogy 11 órakor lesz a kihallgatás, hát valahogy el ne felejtsük. Dehogy felejtettük! Fél 10-kor megindult a menet. Elől két kínai lovas haladt, fejükön a tányérforma szalmakalap vörös bojtokkal, egyenruhájuk fehér zubbony és kék nadrág. Azután jöttek a követnek és a személyzetnek hordszékei, mindegyik négy, a lovasokkal egyformán öltözött kínai vállán. Végül még egy kínai lovas zárta be a menetet, amely mellett jobbról-balról a tengerész-díszőrség, csupa öles, szép ember haladt, így vonultunk a városon keresztül. Peking négy részből áll, amelyek gyűrűmódra vannak egymásban. A külső gyűrű a kínai város, a második, kisebb gyűrű az arisztokratikus tatárváros, ebben van a csupán udvari alkalmazottak lakta palotaváros, és végül, középen, a bíborváros, amelyben a császár és közvetlen környezete lakik. Természetes, hogy a merre utunk vezetett, a piszkos kínai kék ruhákhoz szokott nép szájtátva bámulta az aranytól csillogó egyenruhákat, vállrózsákat és főként a szálas, pompás matrózokat. De bár nagy volt a tolongás, mindenütt tisztelettel teljesen utat engedtek. A palotavárosban már kínai katonák álltak sorfalat. Ezek a szegények európai emberekre bizony nem valami jó benyomást gyakorolnak roppant bő ujjú kék zubbonyukban, kék nadrágjukkal és meztelen kardjaikkal, amelyek a rozsdától valóságos botoknak néztek ki. A bíborváros kapujánál megálltunk. Az udvarnagy és kísérete fogadott, mély meghajlásokkal. Kiszálltunk a hordszékekből és beléptünk a császári palota tágas, négyszögletű udvarába, amelynek minden oldalát kínai katonaság foglalta el. Csupa herczeg, a császár nagybátyja és Li Hung Csang fogadott minket a csungli-jámen élén s egy váróterembe vezetett, ahol teát és czigarettát kaptunk, mig a kínaiak pipájukra gyújtottak. Csing herczeg, egy kínainál meglepően szellemes kinézésű, hatvanéves öreg, Czikann báróval beszélgetett a nyelvet kitűnően bíró Rosthorn követségi tanácsos tolmácsolása mellett az utazásról, a hadihajóról és egyebekről, míg végre letelt az előírt várakozási idő és Csing herczeg távozott, hogy jelentse a császárnak közeledésünket. Ekkor még egy pavillonba kellett mennünk, ahol ismét frissítőkkel szolgáltak, majd megjelent egy udvari hivatalnok és felszólított minket s a minisztereket, hogy járuljunk a császár elé. Amint a trónterem felé közeledtünk, mind magasabb rangú személyek sorfala közt haladtunk, míg a széles lépcsőzeten fölmenve, a középső kapun át beléptünk a kihallgatási csarnokba. Az európai ember alig foghatja föl egy ilyen jelenet érdekességét. Már maga az a gondolat, hogy olyan uralkodóval állunk szemben, akit 400 millió alattvalója közül alig néhány százan láthatnak csupán, alkalmas ünnepi hangulatot kelteni a szemlélőben. Pedig az egész kihallgatás meglehetősen közönséges részletekből áll s a díszítés is minden egyéb, csak nem pompás. A falakon egyszerű kakemónák lógnak, kínai mondásokkal tele, így a trón fölött az a naiv kívánság van, hogy ő felsége tízezer évig éljen. A terem faoszlopai vérvörösre vannak mázolva, a fedélzet durva lakkfestékkel bevonva s a padlót fakóvá kopott sárga szőnyeg borítja. Kétoldalt az országnagyok százai élettelen szobrokká merevedve, s előttünk egy emelvény, a melyhez oldalt két kisebb és középen egy széles, nagy lépcsőzet vezet. Sárga damasz fedi az emelvényt, amelyen csupán egy asztal és egy szék áll, mindkettő sárga damaszszal behúzva. Az asztal tele van vert aranyedényekkel, füstölő vázákkal és ezek mögött ül a császár, akit ez a furcsa környezet egy dob utczai régiségkereskedőhöz tesz hasonlóvá. De lassan kint enged a helyzet komikuma. A roppant számú ember mindenütt, a szinte hangtalan csend, a mozdulatlan uralkodó, aki mellett jobbról és balról egy-egy Gersz ág és egy-egy pávatoll legyező áll, mintha egyforma díszítésül szolgálnának, a szemlélőben szinte szorongást keltenek. E közt a tömérdek rabszolga közt majdnem megdermed az európai ember. A császár, a herczegekhez hasonlóan, mandarinruhában van, amely sötétibolyaszínű. Fején a tányérkalap, az elmaradhatatlan vörös bojtokkal. Még csak 26 éves. Arcza sárgásbarna. Szemei alatt sötét karikák vannak, betegesnek néz ki. Egyébként barátságosnak látszik, de szellemnek nyoma sincs arczkifejezésében. A követség háromszor mélyen meghajlik és közeledik az emelvényhez. Elől Czikann báró, azután a Ferencz József parancsnoka és Rosthorn, mögöttük pedig egy sorban mi, többiek. Csing herczeg Kuang Usü (ragyogó egység) császár elé lépett és térdre hullva, a követ nevét mondotta. Erre Czikann németül szólott, amit Rosthorn kínaira, Csing herczeg pedig az udvari mancsu nyelvre fordított. Most a követ átadta megbízó levelét Csingnek, aki az írást mély

meghajlással Kuang Usü elé tette az asztalra. A császár nyájasan int és fennhangon elmondja, mennyire örül, hogy Ausztria-Magyarország Kínával barátságosviszonyba akar lépni. Ezt ismét Csing és Rosthorn fordítják le. Csing beszéd közben ég felé tárt karokkal jön le az emelvényről, hogy igy is jelezze a felséges üzenet roppant fontosságát. A császár pedig, a kinek sötét szemei nyugtalan kíváncsisággal nézegettek minket, intett fejével, mi háromszor mélyen meghajoltunk és folyton ő felségére nézve hátráltunk kifelé, minek folytán a lépcsőn majdnem leestünk. A kihallgatásnak vége volt. Az udvaron futárok százai vették át a parancsokat és nyomban elindultak értesíteni a népeket, hogy Kuangcsü barátságot kötött a magyar királlyal, mi pedig még egyszer a kis pavillonba mentünk, ahol Csing herczeg nem győzött örvendeni a kihallgatás sikerén. Végre, úgy egy óra felé, megszabadultunk és kijuthattunk a bíborvárosból."[4143]

1897.08.10-én Kréta vizeire hajózott, hogy csatlakozzon a nemzetközi flottakötelékhez.
1897.03.12-13-án Teodo-ban horgonyzott.
1897.08.15-16-án Canea kikötőjében volt.
1897.08.17-18-án Pireus következett.

„A hajóhadosztály újonnan beosztott Franz Josef I. cirkáló torpedó-hajó a krétai vizekből Pireusba ment."[4144]

1897.09.19-én a Suda-öbölben volt.
1897.10.24-én Pireus felé indult.
1897.10.25-31-én a Suda-öbölbe tért vissza.
1897.11.01-17-én Pireus-ban volt.
1897.11.18-30-ig a Suda-öbölben horgonyzott.

„Merzina (Mersin, Törökország), 1897. nov. 18. A merzinai bíró a házába menekült, a kapuját becsukta s a kapukulcsot a tengerbe dobta. Az osztrák külügyminisztérium azonnal leküldötte a Ferencz József czirkáló hajót, hogy keresse meg a merzinai bíró kapukulcsát."[4145]

1897.11.30-1897.12.07-ig a Kissamo-öbölben járt.
1897.12.07-30-án Suda öblének a vize ringatta.

„Monarkiánknak jelenleg három torpedó koshajója van: »Kaiserin und Königin Maria Theresia(5200 tonna, 7000 lóerejű gépekkel és 32 ágyúval) »Kaiser Franz Josef I.« (4000 tonna, 6400 lóerő, 27 ágyú) »Kaiserin Elisabeth» (4000 tonna, 6400 lóerő, 25 ágyú)".[4146] Érdekesség, hogy a Kaiserin Elisabeth-en kevesebb löveg van, mint Kaiser Franz Josef I.-en.

Tisztek:
Leopold Ritter von Jedina sorhajókapitány
Albert Morelli korvettkapitány
Erik Johann von Klint sorhajóhadnagy
Adolf Mendelein sorhajóhadnagy
Ludwig Henkl sorhajóhadnagy
Gustav Ritter von Nauta hadnagy [4147]

1898.
1898.01.04-1898.02.20-ig ismét a Suda öbölben volt.
1898.02.21-1898.03.01-ig Smyrnában járt.
1898.03.04-15 között ismét a Suda öbölben volt.

[4143] Magyarország, 4. évfolyam, 1897-07-18 / 197. szám
[4144] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-09-14 / 256. szám
[4145] Az Üstökös, 40. évfolyam, 1897-11-21 / 47. szám
[4146] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-06-21 / 170. szám
[4147] https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm

1898.03.17-1898.04.07-ig Pola-ban volt.[4148]
„Tehát a krétai vizekben csak a Kaiser Franz Joseph I. cirkáló-hajó és a Leopold torpedó-cirkáló marad.”[4149]

„A „Kaiser Franz Josef I.“ osztrák-magyar hadihajó parancsnokának a törökökkel szemben tanúsított jóakaratáért a III. osztályú Osmanie-rendet adományozták.”[4150]

1898.04.10-29-én visszatért a Suda öbölbe.
1898.04.30-1898.05.06-án Messina-ban járt.[4151]
1898.05.08-11-én Algír-ba érkezett.[4152]
1898.05.14-24-ig Lisszabon-ban volt. Részt vett a Vasco de Gama 400 éves ünnepségén, avagy India tengeri felfedezésének ünnepén. Ekkor a királyi család és hatóságok részéről sokszoros kitüntetésekben részesült.[4153]
„A Ferencz József czirkáló Lisszabonban volt, résztvenni a Vasco de Gama-ünnepélyben, ahol a királyi család és hatóságok részéről sokszoros kitüntetésekben részesült.”[4154]

1898.05.25-27-én hajózott Gibraltár vizein.[4155]

Gibraltár, május 26. A „Franz Josef I” osztrák-magyar döngölőcirkáló, Lisszabonból érkezett ide, szenet vételez.[4156] Innét Algírba hajózik tovább.[4157]

1898.05.29-1898.06.02-án Algír-ban járt.
1898.06.06-án Teodo-ba (Tivat) érkezett. Itt csatlakozott a nyári hajórajhoz.

„Trieszt, aug. 8. (Eredeti távirat.) A császári és királyi hajóraj, amely a Monarch, Budapest, Don Juan d'Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Kaiser Franz József I., Magnet, Blitz, Meteor és Viper hajókból és hat torpedónaszádból áll, tegnap délután harmadfél órakor Minutillo báró ellentengernagy vezérlete alatt néhány napra ideérkezett. A hajóraj parancsnoka meglátogatta ma délelőtt Goess gróf helytartót, aki viszonozta a látogatást. A hadihajók a szokásos tisztelgéssel fogadták a helytartót.”[4158]

1898.08.20-án leszerelték.[4159]
Felújították és megjavították a szellőztetését és a fő motorokat. A hajótestére hullámzás stabilizátort szereltek. A 15 cm-es ágyúit gyorstüzelővé alakították át.

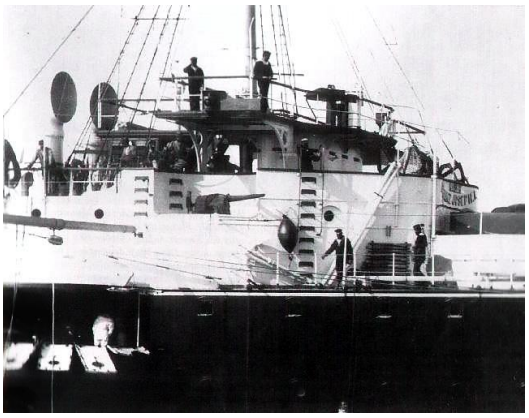
[4148] Neues Wiener Journal, März 1898-03-17
[4149] Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-03-20 / 79. szám
[4150] Hazánk, 5. évfolyam, 1898-05-13 / 114. szám
[4151] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-05-10 / 129. szám
[4152] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-05-12 / 131. szám
[4153] Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám
[4154] Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám
[4155] Budapesti Napló, 3. évfolyam, 1898-05-27 / 146. szám
[4156] Linzer Volksblatt, Mai 1898-05-27
[4157] Hazánk, 5. évfolyam, 1898-05-27 / 126. szám
[4158] Pécsi Napló, 7. évfolyam, 1898-08-09 / 181. szám
[4159] Wiener Allgemeine Zeitung, August 1898-08-23

[4160]

1899.
Tartalékban volt.

1901.
Poláról azt jelentik, hogy a „Karl VL” csatahajó és a „Franz Josef I” cirkáló parancsot kapott, hogy készüljenek fel egy spanyolországi utazásra.[4161]

1901.06.03 – 1901.07.03 között a nyári században szolgált és dalmát vizeken cirkált. Ekkor halálos baleset történt egy 47 mm-es gyorstüzelő ágyúnál, utánégés következtében, egy éjszakai lövészet során. Egy ember meghalt, míg öten megsebesültek.


[4162]

1902.
1902.06.15-től a Nyári Osztag Torpedóflottillájának volta parancsnoki hajója Leopold Ritter von Jedina altengernagy zászlóshajójaként.

Kaiser Franz Josef I.”, „Leopard” és „Tiger”, valamint a megfelelő számú torpedócsónak, megkezdik a nyári század gyakorlatai. Ezek kezdetben harci gyakorlatokból, partraszállásokból és általában mindazon gyakorlatokból állnak, amelyek biztosítják a teljes katonai kiképzést és harckészültséget. Ezt az időszakot követik a haditengerészeti manőverek, amelyek során a haditengerészeti hadviselés témaköreit vitatják meg, miközben az összes modern technikai erőforrás gyakorlati kipróbálását elvégzik. A nyári gyakorlatok során ezután egy nagyobb léptékű partraszállási manőver is szerepel majd az isztriai parton, amelyen a szárazföldi hadsereg csapatai is részt vesznek a 3. hadtest (Graz) körzetéből és a zarai katonai parancsnokság egységei.[4163]

[4160] https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg
[4161] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1901-05-21
[4162] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[4163] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1902-03-13

1902.09.01-03. között partraszállási gyakorlatot hajtott végre Isztria partján a császár jelenlétében.
„Nagyszabású partraszállási manővereket hajtanak végre az isztriai parton. A szárazföldi hadsereg részéről a Harmadik Hadtest egységei és a zárai katonai parancsnokságok vesznek részt; a haditengerészet részéről a "Monarch", "Wien", "Budapest", "Panther" és "Ragnet" hajók, valamint tíz torpedócsónak és a "Franz Joseph I", "Leopold" és "Tiger" cirkálók.„[4164]

A bokszerlázadás után Ausztria – Magyarország 1902. decemberében koncessziót kapott Tiencsin-ben. Ez a terület 0,7 km2 és 40 ezer fő lakta.[4165]
Ettől kezdve állandósult a Monarchia flottájának a jelenléte a kínai vizeken. Az első állomáshajó az SMS Kaiserin Elisabeth lett.

1903.
1903.05.28-án bejelentették, hogy üzembe helyezik.[4166]

A harmadik évfolyamos kadétokat a „Franz Joseph I" cirkáló viszi egy hosszabb útra Szicíliába, Máltára, Alexandriába és Pireuszba. Augusztus 20-án visszatér Fiumába, ahol a tanulók négyhetes szabadságot kapnak.[4167]
1903.06.15-én felszerelték. 1903.06.17-én kifutott Polából. 1903.06.17-22-ig Fiumében volt. Ekkor másod és harmadéves kadétokat vette a fedélzetére.

A „Kaiser Ferenc József I" cirkáló. (parancsnoka – Friedrich Freiherr v. Sohn (John) fregattkapitány) a Tengerészeti Akadémia harmadik évfolyamának növendékeivel oktató körútra megy. A körút állomásai: Cattaro, Suda-öböl (Canea), Haifa, Bejrút, Rodosz, Samos (Vathy), Syra, Todo (Teodo), Spalato és Pola.[4168] A hajó végül más útvonalat futott be és a Földközi-tengeren.

1903.06.22-24-én Cattaroba érkezett. 1903.06.24-28-án Teodo-ban horgonyzott.
1903.06.29 – 1903.07.03-ig a krétai Suda öbölben volt.
1903.07.06-12-ig Carissa (Kis-Ázsia) következett.
1903.07.14-23-án Smyrnában (Izmir) kötött ki.[4169]
1903.07.26-án Samos szigete következett.
1903.07.27-31-én Syra-ban kötött ki.
1903.08.03-án befutott Teodo-ba.
1903.08.19-én érkezett meg Fiumába, ahol fedélzetét elhagyták a kadétok. Innét Polába hajózott tovább.[4170]

1903.09.01-én ismét kadétokat vett a fedélzetére. A tengerészeti akadémia végzős és az első éves kadétjait egy Földközi-tengeri missziós utakra vitte. A sajtó egy ideig az út mögött azt látta, hogy az orosz flotta Szevasztopolból kifutott egységei a Boszporusznál jelentek meg és angol kérésre, a nyugati hatalmak tengeri erejének megerősítésére indul a térségbe. Valójában, az út a tengerész kadétok újfajta kiképzésének volt az első próbaútja és csak véletlenül esett egybe az orosz hadihajók mozgásával.[4171]

1903.09.03-06-ig Pátra (Görögország) kikötőjét kereste fel.[4172]
1903.09.08-14 között Máltán (La Valletta) vetett horgonyt.[4173] Itt a kadétok felkeresték a kikötőben álló angol hadihajókat.
1903.09.14-17-án Ajaccio-ban (Franciaország) volt.

[4164] Prager Tagblatt, Dezember 1901-12-10
[4165] https://telex.hu/eszkombajn/2024/12/28/kaiserin-elisabeth-cirkalo-osztrak-magyar-monarchia-elso-vilaghaboru-csingtao
[4166] Neue Freie Presse, Mai 1903-05-28
[4167] Neue Freie Presse, März 1903-03-31
[4168] Neue Freie Presse, Juni 1903-06-19
[4169] Neue Freie Presse, Juli 1903-07-15
[4170] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1903-08-23
[4171] Grazer Volksblatt, August 1903-08-25
Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1903-08-23
[4172] Neue Freie Presse, September 1903-09-05
[4173] Neue Freie Presse, September 1903-09-09

1903.09.17-24-én Villafranca-ban (Spanyolország) kötött ki.[4174]
1903.09.26 – 1903.10.05-ig Barcelona-ban volt.[4175]
1903.10.06-10-én Port Mahon (Spanyolország) következett.
1903.10.10-18-án Valenciában kötött ki.
1903.10.19-22-án Alicante-ben állt meg.
1903.10.22-27-én Cartagena-ban állomásozott.
(Nem egyértelmű, hogy mikor íródott a cikk, de lehet, hogy 29-én még itt volt a hajó. A cikk szerint a hajó további tervezett kikötői: Algír, Tanger, Gibraltár, majd francia és olasz kikötők, Taranto, Korfu. A hajó 1904. januárjában ér vissza Polába.)[4176] A valóságban a hajó útvonala más lett Algír után.
1903.10.28-1903.11.04-ig Algír-ban állt meg.
1903.11.06-12-én Tunisz következett.
1903.11.14-23-án Alexandriába (Egyiptom) érkezett.
1903.11.27-28-án Valona kikötőjébe (Albánia) futott be.
1903.11.28-29-én Durazzo-ban állt meg.
1903.11.29-én befutott Teodo-ba.
1903.12.21-én Pola-ban leszerelték a hajót.[4177]

1904.
A fiumei cs. és kir. haditengerészeti akadémia harmadéves növendékei június 20-án a Kaiser Franz Josef I. cirkálóhajón hosszabb tanulmányútra indulnak a Közép-tengerre. A hajó útjában Málta-szigetet fogja érinteni, azután a messzinai és a Szent Bonifác-szoroson át a francia partra megy s Villefranche-ban és Marseilleben köt ki. Marseilleből a francia part mentén Spanyolországba megy, ahol rövid időt tölt Barcelonában, onnét ellátogat Algírba, majd pedig Szirakuzán át visszatér a hazai vizekre.[4178]

1904.06.06-án felszerelték a hajót.
1904.06.17-én kihajózott Polából.
John Frigyes fregatta kapitány a parancsnoka.[4179]
1904.06.17-21-én Fiumében volt.[4180] „Ünnepély a hadihajón, Fiumében nagy ünnepélyességgel eskették hadapródokká a haditengerészeti akadémia huszonöt végzett növendékét. Az ünnepség a kikötő előtt horgonyzó „Kaiser Franz Josef I‘ torpedó czirkáló hajón folyt le. A fölesketésnél, a tengerészifjak hozzátartozóin kívül a katonai állam és városi polgári hatóságok vezetői és nagyszámú tengerész és gyalogos tiszt volt jelen. A vendégeket a hadihajó gőzcsónakjain az Adamich-mólótól reggel 8 órától 9-ig szállították a hadihajóhoz.”[4181] Ez után, a hajó Fiumében a tengerésztiszti iskola harmadéves diákjait vette a fedélzetére. 1904.06.22-25-én Teodo-ban kötött ki.
1904.06.27-29-én Máltán vetett horgonyt.
1904.07.02-06-án Villafranca és Nizza kikötőjében járt.
1904.07.06-15-e között Marseille-ben kötött ki.[4182]
1904.07.06-25-én Barcelona kikötőjét kereste fel.[4183]
1904.07.26 – 1904.08.01-én Algír-ban járt.
1904.08.06-09-én Castelmare következett.
1904.08.10-én visszaérkezett Pola-ba. [4184]

1904.09.03-án Fiumében volt. „Itt van még a «Kaiser Franz József I.» torpedócirkáló tornyos hajó is, amely csak nemrég tért vissza haditengerészeti akadémiánk növendékeivel, akik a szünidei gyakorlati tanulmányúton voltak. A hajó parancsnoka Kohn báró sorhajókapitány. Ez a csatahajónk 1889-ben épült

[4174] Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-09-19 / 541. szám
[4175] Neue Freie Presse, September 1903-09-28
[4176] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1903-10-29
[4177] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4178] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-28 / 147. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1904-05-28
[4179] Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-06-23 / 148. szám
[4180] Agramer Zeitung, Mai 1904-05-27
[4181] Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-06-21 / 146. szám
[4182] Die Zeit, Juli 1904-07-07
[4183] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-07-18 / 840. szám
[4184] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

Triesztben, 4000 tonnás, hossza 98, szélessége 15 méter. Van rajta két 11 cmr.-es és hat 15 cmr.-es Krupp-ágyú, két könnyű ágyú és húsz gyorstüzelő. Személyzete majd 400 főből áll.[4185]

1904.10.19-i hír: A Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajókból, a Kaiser Franz Josef I cirkálókból álló osztrák-magyar gyakorlószázad és a "Zenta" (cirkáló) és a "Satellit" torpedójármű belépett Lussinpiccolo kikötőjébe (Mali Lošinj, Losinij szigetén, Horvátország).[4186]

A hajón ebben az évben hosszabb átalakítás vitte kezdetét, ami átnyúlt az 1905-ös évre is.

„Nyáron múlt két éve (**A cikk 1909-ben jelent meg, de a hajó 1905-óta a Kína vizein van. Az említett útra 1903-ban vagy 1904-ben kerülhetett sor. Az útvonal leírása nem egyezik más forrás adataival.**) a „Franz Josef I.“ csatahajóval a Földközi tengeren jártunk. Pólából indultunk ki. Utunk czélja a fiumei haditengerészeti akadémia növendékeinek tanulmányútja volt, kik közül a III-ad évet végzettek ekkor tették meg első tengeri útjukat, hogy elméleti tudásukat gyakorlati tapasztalatokkal is gyarapítsák. Július elején indultunk Fiumába, hol felvettük hajónkra az akadémia növendékeit. Milyen a tenger? Azt már sokan megkísérelték leírni. Gyönyörködni a partról a végtelen víztömegben, már egymagában is felséges látvány. Hát még ha hajón van az ember? Az tudja csak igazán élvezni annak szépségét! Magyar ember fél a tengertől. Ezt azonban megczáfolják Amerikába kivándorló honfitársaink ezrei. Pedig ez a félelem hiábavaló. Ma már oly biztosan vannak hajóink építve, hogy azok minden tengeri viharnak ellenállának. Ma a vonatösszeütközések gyakoriabbak, mint a hajószerencsétlenségek. A tengeri betegség sem oly szörnyű valami. Egy kis főfájás. Ezt sem kapja meg, csak az utasok egy kis része. Igaz, erről rémmeséket mondanak egyes tengertjáró igazmondók, akár csak az emberevő czápákról, melyeket oly emberek sem igen láttak, kik éveken át járták a tengert. Monarchiánknak haditengerészete nem igen fejlett. Egész partvidékünk Isztria és Dalmáczia. Gyarmataink nincsenek s igy a meglevő hadihajóink is inkább a nagyhatalmi állást kívánják bizonyítani, mert a partvidéket bizony sokkal jobban védik a modern várak, mint a hadihajók. Velencze elvesztése óta Póla a főhadikikötőnk, mely az Isztria félsziget déli csúcsán fekszik s igy igen alkalmas kereskedelmi kikötőink Triest s Fiume megvédésére, ezenkívül a dalmát partokon van Sebenico s Theodo, melyek építése s megerősítése még befejezve nincs. **Pólából három óra alatt értünk a Quarnerot átszelve, egyetlen magyar tengeri kikötőnkbe, Fiumébe.** Azon gyönyörű fekvés, mellyel Fiume bír, ritkítja párját, sőt fejlődésében némileg éppen ezen fekvése hátráltatja, amennyiben nem igen terjeszkedhetik, fejlődésének útját állják a hirtelen emelkedő hegyek, melyek majdnem minden átmenet nélkül, a tengerből emelkednek. Szépen ki vannak építve mólói s belső kereskedelmi kikötőjét óriási pénzáldozattal épített hullámfogók védik a Quarnero szeszélyes hullámai ellen. Kereskedelme mindjobban virágzik, óriási versenyt támasztva Triestnek, mert a Magyarországba jövő árak újabban Fiumén át érkeznek s ugyancsak Fiumén keresztül mennek külföldre termékeink is. — Vasúti összeköttetésünk Fiumével szintén óriási pénzáldozatba került, mert a Karston keresztül egyik legmerészebb, igaz igen szép, vasúti pályát kellett megépíteni s ez sem képes ma már a forgalmat lebonyolítani. Fiume igen szép, rendezett s feltűnően tiszta város, ami tengeri kikötőknél éppen nem szokásos. Lakosai olaszok, de megérjük még talán, hogy nyelvében is magyarrá lesz. Már az utczákon s üzletekben meg-megüti magyar szó az ember fülét. Az ifjabb nemzedék tekintélyes része beszél is már magyarul, mit állami iskoláinknak köszönhetünk. Aki teheti, mulasztást követ el, ha nem nézi meg Fiumét. Azon élvezet, melyet az oda való utazás s a tenger megismerése nyújt, bőven kárpótolja az anyagi áldozatot s fáradtságot is. **Fiuméból kiindulva**, a dalmát partok mentén haladtunk dél felé. Képzelhető örömünk, midőn az Adria kék hullámait szeltük. Szívesen viseltük azon fáradtságot, melyet a szolgálat nehézségei okoztak. Utunkat rövid időre **Zárában** a **Gravosában** szakítottuk meg, hol az érdekesen épült dalmát városokban s népviseletben volt alkalmunk gyönyörködni. Tovább menve, értük el **Pireust, Athénnek, Görögország fővárosának kikötőjét** s berándultunk Athénbe is. — **Saloniki** volt következő állomásunk **Konstantinápoly** előtt. Nagy érdeklődéssel vártuk a török fővárost s az eléggé érdekes képet nyújt színes tarkaságával s eredetiségével. Innen mentünk le **Egyiptomba, Alexandriába** s csodáltuk azon óriási forgalmat, mely ezen kikötőben lebonyolul, különben az képzelhető is, mert egész Egyiptom kereskedelme ezen kikötőn át nyer lebonyolítást. — Innen vonaton

[4185] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám
[4186] Das Vaterland, Oktober 1904-10-19

kirándulást tettünk Kairóba, csodálkozva az évezredes gúlák s spfiynxek hatalmas építkezésein, honnan a Níluson hajón tértünk vissza. **A Földközi tenger afrikai partja mentén, Algierig jutottunk**, hol találkoztunk a franczia hajórajjal, mely fényesen fogadott bennünket s az ünnepélyek egész sorozatát rendezte tiszteletünkre. — Időnk kevés lévén, felszedtük horgonyainkat s **Gibraltárig mentünk**, itt volt alkalmunk meggyőződni arról, hogyan uralják az angolok az egész földön a tengert. — **Spanyolország hadi kikötőjébe, Kartagénába** jutottunk innen, majd **Barcelonába**, hol véletlenül a kőből épült szabad arénában, az eredeti spanyol bikaviadal borzalmait is volt alkalmunk végignézni, majd Francziaország legnagyobb déli kikötőjébe tértünk be, **Marseillébe**. A franczia hajóraj ezen időben tartotta szokásos évi gyakorlatait Algier s Francziaország között a Földközi tengeren s ezen hajórajba volt beosztva a „Farfadet" nevű, tenger alatt járó torpedónaszád is, melyet ezen időben ért azon szerencsétlenség, hogy Algier előtt elsüllyedt s koporsója lett a franczia haditengerészet tizenhárom bátor emberének. A torpedónaszád egy igen kis méretű, de gyorsan járó hadihajó, melynek czélja nagyobb ellenséges hadihajók megközelítése s azok ellen torpedótámadás intézése. A torpedo egy löveg, mely a víz színe alatt halad s oly szerkezettel van ellátva, hogy a vízbe jutva, a benne elhelyezett és sűrített levegővel hajtott csavarral önmagától halad s előre beállítható akár egyenes, akár ív irányban. Azon pillanatban pedig, midőn ütközőpontra talál, a benne elhelyezett nagy mennyiségű robbanóanyag explodál, mely óriási pusztítást okoz . A torpedo vízbe bocsájtva, 2000 m. távolságig meglehetős biztossággal működik s hogy ily kis távolságra egy hajót észrevétlenül meg lehessen közelíteni, szerkesztették újabban a víz alatt haladó torpedónaszádokat, amilyen a Farfadet volt. Az ily torpedónaszádok tetszés szerint haladhatnak a víz felszínén, vagy a vízben, illetőleg annak színe alatt. Ezen czélból két oldalán kamrák vannak, melyekbe vizet eresztve, az egész hajó a víz színe alá süllyed s ott haladhat is, mig ezen kamrákból a hajón levő szivattyúk segélyével a vizet a szabadba távolítva, ismét a víz felszínére emelkedik. A hajtóerőt itt nem gőzgép, hanem nyers olaj, vagy acetylén motor szolgáltatja. A levegőszükségletet a sűrített levegővel telt tartály fedezi s egy hajó mintegy hat órán át haladhat a vízben. A Farfadhet egyik legújabb s modernül felszerelt torpedónaszádja volt a franczia haditengerészetnek. Katasztrófáját az idézte elő, hogy ismeretlen okból a parancsnoki helyiség ajtaja, midőn az a víz alá merült, kinyílt s ezen át oly nagy mennyiségben ömlött be ezen helyiségbe a víz, hogy a naszádot néhány percz alatt a többi hajók mellett, közvetlenül, a part mellett, az 50 m. mélynyi tengerfenékre sülyesztette. A parancsnok a kinyílt ajtón a tengerbe jutott s igy szerencsésen megmenekült. — A parancsnoki helyiségben ezen időben más nem tartózkodott s a helyiségek egymástól vízhatlanul lévén elzárva, azokba a vízbe nem juthatott s a belső kamrában lévő 13 ember reménykedve várta a megmentését. A kikötőben levő hajóraj legnagyobb hajói végezték a mentési munkálatokat, melyek a legnagyobb nehézségekbe ütköztek. A Búvár 50 m. mélységre le nem szállhat, mert az emberi szervezet az ily mélységben uralkodó nyomást (5 atm.) már nem bírja. Ez legfeljebb erős szervezet mellett is 35 m. mélységig terjed, azonkívül az idő is igen rövidre volt szabva. Feltéve, hogy életben vannak az illetők, 10 óra múlva, levegő híján fulladnak meg. Sikerült is az elsüllyedéstől számított 8-ik órában, lánczokkal s elektromágnesekkel az elsüllyedt hajót megemelni úgy, hogy a víz színe alatt már mindössze 12 m. mélységben volt. — Már a mentés sikerrel kecsegtetett, nagy örömére a rajta levő embereknek, midőn a lánczok egyike elszakadt s a Fariadét újból a tenger fenekére sülyedt. Ekkor még nagyobb erővel fogtak a mentéshez, de az a kellő időre, a legnagyobb igyekezet daczára sem sikerült. Képzelhető azon szegény 13 embernek szenvedése, kik már-már szabadulást reméltek s újból a halál torkába kerültek. Meghalni levegő nélkül borzasztó lehet, ezt még fokozza az, hogy egymást szerető társak haláltusáját kellett nekik végigszenvedni. — Utolsó óráikban jegyzeteket készítettek s megírták, hogy a 11-ik órában jelentkeztek egyik társukon a fulladás tünetei s ekkor egy papírlapra írták fel mindannyiuk által aláírva e szavakat: „Szívesen halunk meg érted! Légy naggyá nemzetünk s hazánk, Francziaország!" Szép jelét mutatja ez az igazi hazaszeretetnek, midőn annak fiai utolsó óráikban is hazájukra gondolnak. Midőn a Fariadét ép testét a 22-ik órában felszínre emelték, ott találták egymásra borultan s holtan annak 13 főből álló legénységét. Mély részvéttel eresztettük mi is a gyász jeléül félárboczra lobogónkat. A franczia nemzet e szerencsétlenül kimúlt fiait illő gyásszal temette el. Az egyszerű tizenhárom koporsót vivő hajót az egész franczia hajóraj kísérte Marseillébe, hogy onnan tetemeiket vasúton hozzátartozóikhoz szállítsák. Azon egyszerű menet pedig, midőn a kikötőtől a koporsókat ágyukon a pályaudvarra szállították, a nemzet igazi gyászának megnyilatkozása volt, mely meggyőzött bennünket arról, hogy ahol nemzeti hadsereg egybeforrott s egyik gyászában a másik igaz részvéttel osztozik, az növeli a nemzet erejét oly naggyá. Gyászolt ekkor egész Francziaország s ezen marseillei temetésen a franczia nép nem mint egy bámészkodó tömeg, hanem mint egy gyászoló család volt jelen. Emlékükre Algír

előtt s Marseilleben emléket emeltek .. . . . . Azután **Toulonba** mentünk, majd az olasz partok mentén haladtunk dél felé. — **Olasz kikötőt ezen alkalommal nem érintettünk**. Tudvalevő, hogy az olaszokkal nem vagyunk a legjobb barátságban s igy természetes, hogy nem is lettünk volna szívesen látott vendégek. **A messinai szoroson jöttünk át**, melynek partjain fekvő Messinát s Reggiot a földrengés teljesen elpusztította. — Mily óriási erő kell egy ily hatalmas város rombadöntéséhez. A természetnek pár pillanatnyi romboló munkája semmivé teszi azt, aminek megépítésén az emberek százezrei évszázadokon keresztül munkálkodtak. Innen **Korfu** szigetére mentünk, néhai Erzsébet királynénk kedves tartózkodási helyére s elgyönyörködtünk itt úgy a természet, mint az Achilleon szépségében, mely most II. Vilmos német császár tulajdona. — Mély megilletődéssel állottunk itt meg néhai Rudolf trónörökös szobra előtt s akaratlanul is eszünkbe jutott nekünk magyaroknak, vajon nem vesztettük-e el benne azt, ki országunkat naggyá tette volna ? Végre **Triestbe értünk**, hol éppen nyári hajórajunk tartózkodott s gyönyörű diszkivilágitást rendeztünk ő Felsége születésnapja előestéjén, majd beolvadtunk a nyári hajórajba s együtt végeztük a dalmát partok mentén gyakorlatainkat, mely bizony más vágású időtöltés volt, mint előző utunk. Schmidt György.„[4187]

1905.
Az SMS Kaiser Franz Joseph I.-ről leszerelték a 24 cm-es lövegeit. Helyette korszerűbb Skoda 15 cm-es lövegeket kapott. Ezek tűzgyorsasága jóval meghaladta a lecserélt ágyúkét. A másodlagos lövegek kikerültek a kazamatákból és a hajó felső fedélzetén kaptak helyet. (Egyes források szerint csak 4 löveg kerül fel a felső fedélzetre.) Itt kevésbé voltak kitéve az elemeknek, leginkább a hullámzásnak, és nagyobb teret tudtak tűz alatt tartani, mint amit lefedtek a kazamatákból. Ekkor a kéményeit is meghosszabbították.

1905.06.05-én felszerelték a hajót.
1905.06.17-én kifutott Pola-ból egy Nyugat – Mediterráneumi körútra, a harmad évfolyamos tengerész kadétokkal. Pola után befutott Fiumába.[4188]
„Fiumei levelezőnk írja: A haditengerészeti akadémia növendékei június 21-én, a Kaiser Franz Josef I. hadihajón és a Saida vitorlás-korvettán szünidei gyakorlati tanulmányútra indulnak. Az utazásban az első három kurzus növendékei vesznek részt. A Kaiser Franz Josef 1., amely négyszázharminc főnyi személyzettel Bublay Ferdinánd fregatta-kapitány parancsnoksága alatt áll, Málta, Tunisz, Algír, Kartagena, Barcellona, Marseille, Ajaccio és Korfu kikötőit keresi föl. A hajó huszonöt napig lesz tengeren és harminckét napot fog a kikötőkben tölteni. A Saida úti programját nem állapították meg és az Holup Ferenc sorhajóhadnagy parancsnok rendelkezésétől függ. A Saida-n kétszázhetvenkét főnyi személyzet van. Mind a két hadihajó egy időben, augusztus 16-án tér vissza Pólába. A tanulmányutat végző növendékek azután szabadságra mennek és csak a jövő iskolai évre térnek vissza az akadémiába tanulmányaik folytatására.”[4189]

1905.06.22-24-én Teodo-ba érkezett.
1905.06.26-29-én Máltán kötött ki.

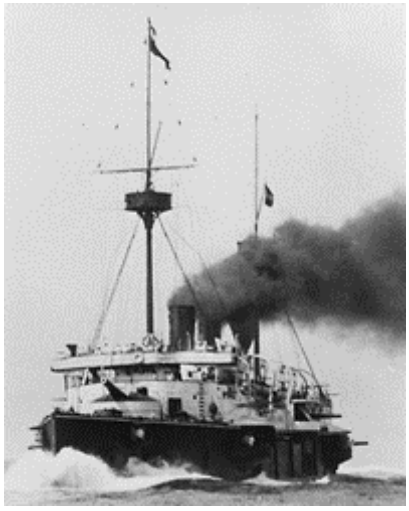
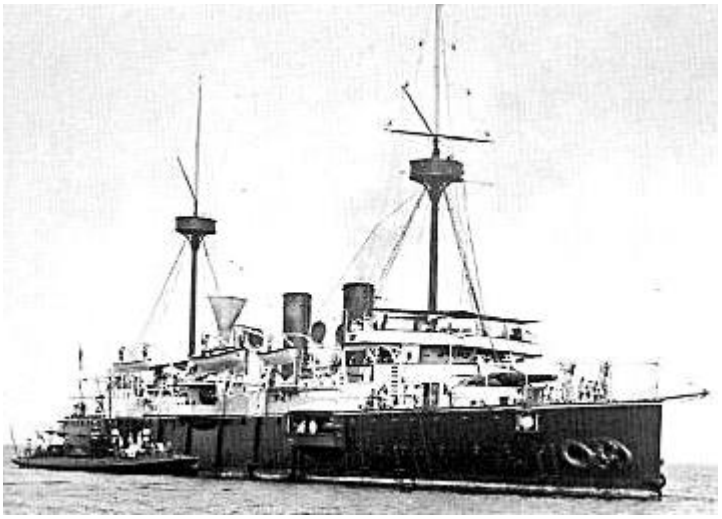
„A „Kaiserin Elisabeth“ hadihajó, amely az orosz-japán harc kezdete óta mint állomáshajó a keletázsiai vizeken vesztegel, az év végére hazatér. A hajót a Fiuméból tegnapelőtt tanulmányútra indult a „Kaiser Franz Joseph I.“ cirkáló váltja fel. Ez a hajó Buday Ferdinánd fregattakapitány vezényletével augusztus végén indul útnak és októberben találkozik Singaporeban „Kaiserin Elisabeth-tel. A visszatérő cirkálóhajó magával hozza a keletázsiai őrszemélyzetnek azt a részét is, amelyiknek szolgálati ideje az idén kitelik.”[4190]

1905.06.30 – 1905.07.03-án Tunisz következett.
1905.07.05-08-án Algír-ban kötött ki.
1905.07.09-12-én Cartagena következett.
1905.07.13-20-ig Barcelona kikötőjét kereste fel.

[4187] Békés, 41. évfolyam, 1909-02-21 / 8. szám
[4188] Somogy, 42. évfolyam, 1905-06-25 / 26. szám
[4189] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-06-22 / 170. szám
[4190] Somogyi Hirlap, 2. évfolyam, 1905-06-27 / 144. szám

1905.07.21-29-ig Marseille-ben járt a hajó.
1905.07.30 – 1905.08.03.án Ajaccio-ba (Franciaország) futott be.
1905.08.06-09-én Korfu-ba érkezett. Korfuból egy küldöttséget vitt egy rövid kirándulásra a viharos tengeren.[4191]
1905.08.11-14-én érkezett meg Pola-ba. (a sajtó szerint 17-én futott be Polába.[4192])
1905.08.14-19-én befutott Fiume kikötőjébe, ahol a hajót elhagyták a kadétok.
1905.08.19-én visszatért Pola-ba, ahol rövid időre dokkba került.

1905.09.14-én kifutott Polaból, Budlay kapitány parancsnoksága alatt. Úticélja a Kelet-Ázsiai vizek. Célja, hogy felváltsa az SMS Kaiserin Elisabeth-et.
1905.09.19-21-én volt Port Said-ban.[4193]
1905.09.21-22-én hajózott át a Szuezi-csatornán.
1905.27-29-én futott be Aden kikötőjébe.
1905.10.07-22-én Colombo-ba érkezett.
1905.10.19-21én Szingapúr következett, ahol találkozott az SMS Kaiserin Elisabeth-el. Ez után egy erős tájfunba került, de a júniusban befejeződött javítások megfelelő tengerállóságot biztosított a hajónak.
1905.10.30-1905.11.02-ig Hong Kong kikötőjében horgonyzott.
1905.11.04-06-án Amoy-ban volt menedékben egy északi szélvihar miatt.
1905.11.10-16-án Shanhaikuan / Tsingwangtao-ban járt. Parancsnoka innét Pekingbe utazott.
1905.11.19-1905.12.18-ig Nagaszaki következett.[4194]
Nagaszakiból 1905.12.19-én Sanghaj felé hajózott tovább.[4195]
A "Franz Jozef" lökettérfogata 4000 tonna, motorteljesítménye 8000 lóerő, legénysége 426 fő, három nagy és 23 kisebb ágyút szállít. Az utazósebessége 19 tengeri mérföld per óra.[4196]
1905.12.20-án Megérkezett a Jangce folyó torkolatához.
1905.12.21-26-án befutott Woosung-ba.
1905.12.26-1906.02.26-ig Sanghaj-ban állomásozott.

A hajó már a módosított fegyverzettel. Ez leginkább az elülső lövegtornyon látszik, ami egy nyitott barbetta ágyúállást mutat a korábbi zárt lövegtorony helyett[4197]

1906.
Sanghaji tartózkodása alatt a hajó különítményt küldött a konzulátus védelmére.
„A kikötőben horgonyzó harminc európai gőzös adott vagy háromszáz, a fegyverforgatáshoz jól értő tengerészt, az Iltis-szobor előtt horgonyzó Marco Polo, Waterland és egy kisebb angol ágyúnaszád pedig

[4191] Reichspost, August 1905-08-18
[4192] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-08-17 / 197. szám
[4193] Grazer Tagblatt, September 1905-09-28
[4194] Reichspost, Dezember 1905-12-21
[4195] Grazer Volksblatt, Dezember 1905-12-20
[4196] Illustrierte Kronen Zeitung, Dezember 1905-12-21
[4197] https://i0.wp.com/www.vizalattifotozas.hu/wp-content/uploads/2014/06/IMG_1839.jpg

háromszáz embert szállított gépfegyverekkel a partra. Három éjjel és nappal tartottak az európai városrész közepébe vezető utcákat elzárva, nem egyszer ropogott a gépfegyver és szóltak bele a Winchesterek, Mannlicherek, Lee-Metfordok, Mauserek stb. a megvadult tömeg csatakiáltásába. Milliomos európai dámák, akiknek azelőtt húszharminc főből álló kínai cselédjük volt, hordták körül a frissítőket, a kötszereket és sokszor még a lőszereket is. A konzulátusok nagytermeiben szalmazsákokon pihentek a legkényesebb kényelemhez hozzászokott gyermekek, nők és betegek. Honkong, Wei-Hai-Wei és a német Tsingtau értesítve lettek az európaiakat fenyegető veszedelemről, mindenfelé elvitte a szikratávíró a segélykiáltást és rövid idő múlva két tucat európai és japán hadihajó sietett teljes gőzzel a Shanghai folyó torkolata felé. Három éjjel és két nappal állottunk már szolgálatban, midőn elérkezett a veszély tetőpontja, mikor is a lázadókhoz több ezer kínai katona csatlakozott. Aggódva néztünk mi férfiak az éjjel elé, tudtuk, hogyha a nap folyamán nem kapunk feltétlenül segítséget, akkor az éjjel az ilyképp megerősödött lázadók, rohamot intéznek ellenünk és kétségtelenül benyomulnak az európai városrészbe és oly vérfürdőt rendeznek az odaszorult európaiak között, mint aminet Európa még nem látott. A védelem vezetősége ezért elhatározta, hogy a lakosságot estefelé a közelben horgonyzó európai hajókra szállíttatja. Nemsokára csak úgy hemzsegtek a gőzösök fedélzetei a menekülőktől. A délelőtt folyamán kémeink azt a hírt hozták, hogy a lázadók a koraesteli órákban meg fogják támadni a gázgyárat, a villanytelepet és a vízműveket, melyeket mindössze csak százötven tengerészkatona őrzött. A szerencse azonban nem kedvezett a gazembereknek, vérszomjukat és európai gyűlöletüket nem volt alkalmuk kielégíteni, mert a kora délutáni órákban az erősen vörösre izzót kéményekkel befutott a kikötőbe az első segélyt hozó hadihajó, a német Tiger, mely az európai lakosság nagy megkönnyebbülésére rövid idő múlva horgonyt vetett a Lauding stage-nél, szemben testvére, a taifunban elpusztult Iltis személyzetének emlékére emelt emlékárboccal. Egy óra múlva száz német tengerészkatona volt két gépfegyverrel a parton. Alig foglalták ezek el helyeiket, gyors egymásután több angol, amerikai, német, osztrák-magyar (Franz Josef I.), olasz és japán hadihajó futott be, úgy hogy még mielőtt sötét lett volna, háromezer tengerészkatona volt a parton, csak azután feltűzött szuronnyal rövidesen megtisztították a kínai városrész utcáit a lázadó csőcseléktől. A következő nap a kikötőben már húsz hadihajó, Woosongnál pedig újabb tíz nagy páncélos hadihajó horgonyzott. A város lakossága rövidesen megbékült, a betódult rablók és forradalmárok elszöktek, úgy hogy egynéhány nap múlva Shanghaiban már a legnagyobb csend volt."[4198]

Sanghaji időzése során ismét túlélt egy tájfunt.

1906.02.28-1906.03.21-ig Woosung vizein járt. Ekkor, 1906.03.18-án Amoy közelében segített egy brit gőzösnek, amelynek a legénysége fellázadt.
1906.03.22-26-án a Jangce torkolatánál volt.
1906.03.27-31-én befutott Csingtao-ba (Tsingtao).
1906.03.31-1906.04.01-ig Wei-hai-wei következett.[4199]
1906.04.02-15-én Tsingwangtao-t kereste fel.
(Talán a fenti hely azonos Taku-Reede-del, vagy Taku-val (Pei-ho folyónál) mivel itt a hajó a cikkek szerint legalább 10-12 napot volt.)[4200]
1906.04.15-17-én Tsifu-ba futott be.
1906.04.18-22-én Anchorage (Fujan Dél-Kína) horgonyzóhely következett.
1906.04.23-26-án Woosung-ot kereste fel.
1906.04.27-29-én Chin kiang, következett a Jangce folyón.
1906.04.29-1906.05.02-ig Shiakwan-ban (Nanking) kötött ki.
1906.05.04-20 között Wuhu és Hankow kikötőket érintette a Jangce folyón. A Jangcén folyásiránnyal szemben 612 tengeri mérföldet hajózott felfelé. A hajó kapitánya felkereste az alkirályt.
1906.05.22-1906.06.01-én Woosung-ba érkezett.
1906.06.05-24-én Yokohama-ban vetett horgonyt.
1906.06.26-29-én Yokkaichi kikötőjében időzött.
1906.06.30-1906.07.13-ig Kobe-t kereste fel.

[4198] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-05-30 / 128. szám
[4199] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1906-04-04
[4200] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1906-04-05
Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-04-04 / 93. szám

1906.07.15-16-án Itsukishima következett.
1906.07.17-18-án Kagoshima kikötőjébe érkezett.
1906.07.19-28-án Nagasaki-t kereste fel.
1906.07.29-1906.08.08-án Chemulpo-ba futott be.[4201]
1906.08.09-én áthajózott Dalny-ba[4202], ahol japán torpedóhajó kíséretet kapott és elhajózott Porth Arthur-ba.
1906.08.10-25-én ismét Tsifu-ba érkezett.
1906.08.28-1906.09.10-ig Taku-ban időzött. (Tsingwangtao)
1906.09.12-13-án Tsifu (Ceffoch[4203]) volt a megállóhelye.
1906.09.16-1906.11.15-ig Nagasaki-ban horgonyzott, ahol karbantartáson esett át.[4204] A sajtó szerint a hajó itt csak 4 napra áll meg és a hajón minden rendben van. Ehhez képest a hajó közel két hónapot volt Nagasakiban.
1906.11.17-27-én Fochow következett.
1906.11.28-1906.12.12-ig Amoy kikötőjében járt.
1906.12.13-15-én Swatow-ban állt meg Hong Kong-tól északra.[4205]
1906.12.17-1907.02.01-ig Hong Kong-ban állomásozott.

Ismét külföldre kényszerült osztrák feltaláló. Triesztből érkezik a jelentés: Michele Micheluzzi trieszti hajószerelő, amint arról beszámoltunk, egy olyan elektromechanikus eszközt épített meg, amely egy gőzös fedélzetére szerelve a legsűrűbb ködben is képes azt biztonságosan közlekedtetni. Mint ismeretes, az eszköznek S. M. Kreuzer „I. Ferenc József" fedélzetén is kellett volna lennie tesztelés céljából a kínai vizeken. Miután azonban a tengerészeti hatóságok ezt és más ígéreteiket sokáig nem váltottak be, Micheluzzi úgy döntött, hogy Angliában is ismertté teszi találmányát. „Több kapitalista alapított Birminghamben egy céget Fog Disperser néven Micheluzzi találmányának kiaknázására, és a feltalálónak a nyereség ésszerű részesedése mellett igen jelentős vételárat is biztosítottak.[4206] A találmány segítségével a sűrű köd mintegy varázsütésre 780 méteres távolságra oszlott el. A kísérleteket a következő alkalommal megismételték, és a készülék által ködtől megtisztított zóna ezúttal elérte az 1354 méter hosszúságot.[4207]

A szakértők szerint a Kaiser Franz Joseph I", „Kaiserin Elisabeth", „Panther", „Leopard", „Tiger" stb. cirkálók már nem harcképes egységek.[4208]

1907.
1907.01.28-án Hong Kong-ban egy viharban elszabadult a horgonyairól és 8 embert kellett a tengerből kimenteni.
1907.02.04-11-én Woosung-ban (Vusung) volt.[4209]
1907.02.12-1907.03.04-ig Shanghai-ban járt.
1907.03.06-09-én Taku-ban (Kjúsú, Japán) volt.[4210]
1907.03.11-13-án Nagasakiban járt.
1907.03.16-18-án Hong Kong kikötőjében volt.
1907.03.28-1907.04.05-én Szingapúrba érkezett. Itt találkozott az SMS Szigetvár cirkálóval, amely ide 1907.03.31-án érkezett meg. Az SMS Kaiser Franz Joseph I. új parancsnoka Wilhelm Pachner.
1907.04.12-20-án Hong Kong következett ismételten.
1907.04.23-1907.05.05-ig Tsingwangtao-t kereste fel.
1907.05.06 – 1907.06.04-ig Shanghai-ban járt.
1907.06.06-14-ig Nagasaki-ban kötött ki.

[4201] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-01 / 210. szám
[4202] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-11 / 220. szám
[4203] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-09-14 / 252. szám
[4204] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-09-19 / 227. szám
[4205] Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1906-12-16
[4206] Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1906-12-06
[4207] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1907-01-16
[4208] Grazer Volksblatt, Mai 1906-05-23
Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-05-23 / 140. szám
[4209] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-02-07 / 33. szám
[4210] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-03-10 / 60. szám

1907.06.17-25-én Yokohama-t kereste fel.
1907.06.26-1907.08.03-ig Uraga-ban (Yokosuka része) dokkba állt.
1907.08.05-26-án Kobe-ban volt. 1907.08.07-én Kobéra egy vihar csapott le. Ebben a viharban egy fa teherhajó bajba jutott és felborult. Legénységét az SMS Kaiser Franz Joseph I. csónakjai, 30 tengerésszel mentette ki. Ez után a hajó legénysége felállította a felborult hajót. Az esetről a japán sajtó is írt.[4211]
1907.08.28-30-án Bingoitoraki (Bingoimozoki) következett.
1907.08.30-1907.09.09-én Sukushi-ban (talán Fukushima) járt.
1907.09.08-18-án Vlagyivosztokba érkezett.[4212]
1907.09.20-24-én Nagasaki-ba tért vissza.
1907.09.27-1907.10.24-én Tsifu-ban állt meg. 1907.09.30-án a kigyulladt Nagaba Maru teherhajó eloltásában vett részt.
1907.10.26-30-án Dairen/Dalny (Talán orosz terület) következett.
1907.10.31-1907.11.15-ig Tsingtao-ban kötött ki.
1907.11.24-30 között Amoy-ba érkezett.
1907.12.04-1908.01.03-án Hong Kong-ban volt.

1908.
1908.01.04-08-án Amoy-ba tért vissza.
1908.01.12-16-án Pagoda Anchorage-be érkezett.
1908.01.19-1908.03.07-én Sanghai-ban járt.
A posta útvonala vasúton: Bécs, Moszkva, Szibéria, Sanghai.[4213]
1908.03.09-23-án Nagasaki következett.[4214]

1908-ban Sanghaj-ban[4215]

1908.03.23-27-én Kagoshima-ba futott be.
1908.03.27-29-én Beppu Bungo (Kjusu sziget Japánban) következett.
1908.03.31-1908.04.08-án Kobe-ba érkezett.
1908.04.11 – 1908.05.06-ig Yokohama-ban volt, ahol kisebb javításokat végeztek rajta.
1908.05.07-10-én Hakodate-t kereste fel.
1908.05.12-19-én Tsuruga (Japán) következett.
1908.05.20-22-én Miyatsu-t kereste fel.
1908.05.24-29-én visszatért Nagasaki-ba.[4216]
1908.06.03-án Tsifu-ba érkezett.
1908.06.05-14-én Tsingwangtao következett.
1908.06.15-1908.07.07-ig visszatért Tsifu-ba.
1908.07.07-11-én Peitaiho-ban járt.

[4211] Reichspost, September 1907-09-18
[4212] Die Zeit, September 1907-09-18
[4213] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-27 / 51. szám
[4214] Reichspost, März 1908-03-10
[4215] https://hoppmuseum.hu/en/collection/the-s-m-s-kaiser-franz-josef-before-shanghai/153739?n=en
[4216] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-05-26 / 126. szám

1908.07.11-13-án megint Tsifu-ban járt.
1908.07.15-23-án Chemulpo-ban vetett horgonyt.
1908.07.23-29-én Pusan (Puszan, Dél-Korea) kikötőjébe futott be.
1908.07.30-1908.09.05-én Nagasaki-ba hajózott vissza.
1908.09.07-28-án Tsingtao-ban vetett horgonyt.
1908.07.30 – 1908.09.05-ig Nagaszaki vendégszeretetét élvezte.

„Az utóbbi időben nagy változások történtek a Pekingben és Tiencsinben állomásozó osztrák és magyar tengerészeti kirendeltség tisztikarában és legénységénél. Báró Meyern- Hohenberg Gottfried fregatt-kapitány és pekingi parancsnok egészen új vezérkart kapott. Az ott állomásozó tisztek közül v. Helmreichen sorhajóhadnagyot a „Ferenc József" cirkálóra helyezték. Ugyancsak erre a cirkálóra rendelték Homayr sorhajóhadnagyot is, aki már három esztendeje állomásozott Tiencsinben. Homayr a katonai szolgálaton kívül a tiencsini osztrák-magyar telepen mint rendőrtiszt és járásbíró is működött."[4217]

1908.09.07-28-án Tsingtao-ban (Czingtau) járt.[4218]
1908.09.30-1908.10.02-án Wei-hai-wei-be hajózott be.
1908.10.03-16-ig Tsifu-ban vetett horgonyt.
1908.10.17-23-án Tsingwangtao-ba (Betshili-öbölbeli kikötő) hajózott. Itt találkozott az SMS Leopard cirkálóval és az SMS Kaiserin Elisabeth cirkálóval, amely hajók a leváltására érkeztek.[4219]

1908.10.28-31-én Hong Kong-ba érkezett.
1908.11.06-09-én Szingapúr-t kereste fel.[4220]
1908.11.14-19-én Colombo (Ceylon szigete) következett a hazavezető úton.
1908.11.29-1908.12.01-én Aden-be érkezett.
1908.12.08-10-én Port Said-ban volt.
A cirkáló 1908.12.16-án érkezett Polába.
Az újság szerint 19-én érkezett meg, bár bizonytalan az időmeghatározása.[4221]

„Pólóból írják nekünk, hogy az I. Ferenc József cirkáló, három évi távollét után, december 16-án reggel visszaérkezett Kínából Pólába. Helyét az Elisabeth hadihajó váltotta föl."[4222]

A hajót 1908.12.21-én leszerelték.[4223]

1908-tól az SMS Kaiser Franz Joseph I.-et és az SMS Kaiserin Elisabeth-et átminősítették II. osztályú cirkálóvá.

1909.
1909.06.15-én felszerelték a cirkálót.
1909.06.17-én Polából kihajózott a Tengerészeti Iskola II. és III. éves[4224] kadétjaival egy Földközi-tengeri utazásra.
1909.06.19-21-én Fiumába kötött ki.
1909.06.26-27-én Lemnos-on kötött ki.
1909.06.27-1909.07.01-én Smyrna kikötőjét kereste fel.
1909.07.02-án Santorini szigeténél volt.
1909.07.03-05-én Rodosz szigetére érkezett.
1909.07.07-13-ig az egyiptomi Alexandriában horgonyzott.
1909.07.16-18-án Korfu-ra érkezett.

[4217] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-08-23 / 202. szám
[4218] Az Ujság, 1908. szeptember/2, 6. évfolyam, 1908-09-18 / 224. szám
[4219] Das Vaterland, November 1908-11-11
[4220] Az Ujság, 6. évfolyam, 1908-11-12 / 271. szám
[4221] Grazer Tagblatt, Dezember 1908-12-20
[4222] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-12-18 / 302. szám
[4223] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4224] Prager Tagblatt, Juni 1909-06-23

1909.07.20-án Sepurine-t kereste fel.
1909.07.21-én befutott Polába, ahol csatlakozott a nyári hajórajhoz.
"Kaiser Franz Josef I" cirkáló, az "Aspern" felderítő cirkáló, a "Meteor" és a "Satellit" torpedójárművek, valamint további nyolc hadihajó a hadgyakorlat során Dalmáciában egy megerősített célpontot védenek tengeri aknákkal és barikádokkal. [4225]

1909.08.18-án Fiumába érkezett.[4226]

1909.08.28-án leszerelték és a hajót javításnak vetették alá.[4227]
Gőzgépeit felújították a felső fedélzet fa deszkáját kicserélték és rádióállomást kapott.

1910.
A cirkálót 1910.06.15-én felszerelték Polában.
1910.06.18-21-én Triesztben volt. A Tengerészeti Tiszti Iskola második és harmadik évfolyamos kadétjait vette a fedélzetére.

A "Kaiser Franz Josef I" cirkáló most egy hosszabb körútra indul a Földközi-tenger nyugati felébe a második és harmadéves kadét növendékekkel. A következő útvonalat tervezték: Indulás Fiuméból június 21-én, Tunisz, ott tartózkodás június 25-28. Barcelona, tartózkodás június 30-tól július 5-ig; Wearseille, tartózkodás július 7-től 10-ig; Villefranche, tartózkodás július 12-től 14-ig; Ajaccio, tartózkodás július 16-tól 18-ig. Július 20., Lissa emléknap, a tengeren; Málta, tartózkodás július 21-24, Korfu, tartózkodás július 28-30. Érkezés Teodóba (Boche di Cattaro) augusztus 1-jén. Ott Őfelsége "Franz Josef" hajója csatlakozik a hajórajhoz, hogy lehetőséget kínáljon a gyakornokoknak a szolgálati rutin elsajátítására. [4228]

1910.06.25-29-én a tunéziai Goletta kikötőjébe érkezett.
1910.07.01-06-án Barcelona következett.
1910.07.07-11-én Marseille kikötőjébe futott be.[4229]
1910.07.11-14-én Villafranca vizein horgonyzott.
1910.07.15-18-án Ajaccio kikötőjét kereste fel.
1910.07.20-22-én Málta szigeténél kötött ki.

A „Franz Joseph I" cirkáló, Ottokar Schuberth fregattkapitány parancsnoksága alatt, 1910. július 20-án érkezett Máltára kétnapos tartózkodásra, oktatói körútja során. A k. és k. Artur Kohen Ritter Hohenland főkonzul, aki mindig is meleg barátja volt haditengerészetünknek, üdvözlő táviratot küldött a cirkáló parancsnokának Badenből, ahol nyáron tartózkodott, és megkérte az alkonzult, hogy teára hívja meg a tiszteket és a gyakornokokat. A cirkáló parancsnoka őszinte köszönetét fejezte ki a főkonzulnak a meleg fogadtatásért, amelyet a fogadáson meleg szavakkal is kifejeztek.[4230]

1910.07.25-én Buguljé-be (Burgulje, ma Horvátország) érkezett.
1910.08.19-én befutott Fiumába, ahol a hajót elhagyták a kadétok.

1910.09.03-án Kelet-Ázsia vizei felé indult, Alfred Cicoli parancsnoksága alatt. Célja, hogy Szingapúrban az SMS Kaiserin Elisabeth- től átvette az állomásszolgálatot.
1910.09.08-09-én már Port Said-ban jártak.
1910.09.15-17-én Aden-be érkezett.[4231]
1910.09.26-30-án elérte Colombo-t.
1910.10.06-08-án Szingapúrba érkezett.
1910.10.14-17-én Hong Kong-ban horgonyzott.

[4225] Reichspost, Juli 1909-07-20
[4226] Kaposvári Hirlap, 1. évfolyam, 1909-08-19 / 130. szám
[4227] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4228] Das Vaterland, Juni 1910-06-17
[4229] Pester Lloyd, Juli Jahrgang 57, 1910-07-08 / nr. 161
[4230] Sport und Salon, Juli-Dezember 1910-08-13
[4231] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-09-17 / 221. szám

1910.10.21-23-án Tsingtao-ba horgonyzott.
1910.11.05-1910.12.13-ig Sanghaj-ban járt.
1910.12.16-20-án Amoy következett.
1910.12.22-1911.01.24-én ismét Hong Kong-ban járt.

1911.
1911.01.26-1911.02.06-ig Amoy-ba tért vissza.
1911.02.10-14-én Pagoda Anchorage, Fochow következett.
1911.03.08-22-én Nagasaki-ba érkezett.
1911.03.23-26-án Kagoshima kikötőjébe futott be.
1911.03.29-1911.04.23-án Yokohama vizein volt.
1911.04.24-26-án Yokkaichi következett.
1911.04.28-1911.05.11-én Kobe kikötőjében volt.
1911.05.12-13-án Itosaki-t kereste fel.
1911.05.14-19-én Itsukushima-ba hajózott.
1911.05.20-22-én Beppu Bungo vizein volt.
1911.05.25 – 1911.06.06-ig Tsingtao kikötőjében horgonyzott.
1911.06.7-25-ig Tsifu-ban járt.
1911.06.27-1911.07.03-ig Tsingwangtao volt az állomáshelye.
1911.07.04-09-ig Porth Arthur-ban vetett horgonyt.
1911.07.10-16-án Dairen/Dalny-ben járt. Dairen a Liaotung-félszigeten van a Lüshun (Porth Arthur) haditengerészeti bázissal és néhány halászfaluval együtt. A Tsing-dinasztia 1898-ban bérbe adta a félszigetet a bázissal együtt az Orosz Birodalomnak. Ekkor kezdték Dairen-t építeni. Dairen-be 1903-ban mélyvízű kikötő és hajógyár épült. 1905-től a város a japánoké.[4232] A Monarchia tengerészeit lenyűgözte a város gyors fejlődése. A hajó korábban, 1907-ben már járt itt.
1911.07.18-23-án Chemulpo-t kereste fel.
1911.07.25 - 1911.08.04-én Wei-hai-we-ben járt.
1911.08.15 – 1911.09.06 között Tsingtao következett.
1911.09.08-26-án Sanghaj-ban volt.
1911.09.30 – 1911.10-15-ig Nagaszakit kereste fel.
1911.10.16-18 Sanghaj-ban állt meg.[4233]

„Mint már jelentettük, a «Kaiser Franz Josef I.» cirkáló Sanghajból Hankauba indult, és oda való érkezését már a mai napon jelezték. A nevezett hadihajó a hivatalos flottalista szerint a kisebb cirkálók csoportjába tartozik; hossza 98, szélessége 15, legnagyobb mélysége 5-6 méter és térfogata 4000 tonna, gépezetei pedig 8000 lóerőt képviselnek. Fel van szerelve 8 középnagyságú, 2 könnyű és 16 kis kaliberű ágyúval. Gyorsasága 19 tengeri mértföld, óránként; legénysége 441 ember. A cirkálót, melyet 1888-ban bocsátottak vízre, ezelőtt két esztendővel küldték a keletázsiai állomásozásra, amikor a «Kaiserin Elisabeth» csatahajót váltotta föl. A cirkáló parancsnoka Cicsi (Cicoli[4234]) Alfréd fregattkapitány.”[4235]

1911.10.22 – 1911.11.01-ig Hankow-ban (Hanfan, Hankou[4236]) volt ahol a 17 másik hadihajóval együtt hadba állították a zavargások elfojtására. Emberei részt vettek a nemzetközi rendelkezések védelmében vívott harcokban. Legénysége ekkor 441 fő. Mire Hankowba ért, a lázadók és kormányerők közötti csata a városban lezajlott, de nem dőlt el kié ténylegesen a város. Két kormánypárti hadosztály megtagadta a harcot a lázadók ellen. A fosztogatások mindennaposak voltak. A német Leipzig, Tiger és Vaterland hadihajók különítményt tettek partra, és a hankowi németek önkéntes csapataival együtt felvették a harcot a helyi maffia erőivel szemben.[4237]

[4232] http://www.daochinasite.com/eng/places/dl1.shtml
[4233] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1911-10-19
Leitmeritzer Zeitung, Oktober 1911-10-21
Magyarország, 18. évfolyam, 1911-10-18 / 247. szám
[4234] Linzer Tages-Post, Oktober 1911-10-19
[4235] Világ, 2. évfolyam, 1911-10-20 / 249. szám
[4236] Agramer Zeitung, Oktober 1911-10-18
[4237] Innviertler Volkszeitung, Juli-Dezember 1911-10-20

Ez volt a Xinhai (Hsinhai) forradalom, ami alatt a Monarchia érdekeit védelmezte. A forradalom által 1912-ben létrejött Kínai Köztársaság.

Ebben az évben az SMS Kaiser Franz Joseph I.-et és az SMS Kaiserin Elisabeth-et átminősítették kiscirkálóvá.

1911.11.04 – 1912.05.01-ig Sanghaj-ban volt. Itt tartózkodása alatt a hajó zenekara fellépett a helyi Lyceum Színházban.[4238]
1911.12.02-án egy különítményt (2 tiszt és 42 tengerész) küldött Pekingbe és egy különítményt (1 tiszt és 38 tengerész) Tien-Tsinbe.[4239] A hajó a parancs szerint akár 100 főt is partra tehetett volna.[4240]

„Az I. Ferenc József cirkálóról, mely jelenleg a kínai vizeken tartózkodik, Colbrig (Arthur Collorig) sorhajóhadnagyot harmincnyolc emberrel az osztrák és magyar kolónia védelmére Tiencinbe, Sziklay Aladár fregatthadnagyot és Worell dr. sorhajóorvost negyvenkét emberrel a pekingi követség őrségének megerősítésére Pekingbe rendelték ki."[4241] A különítmény Pekingbe vonattal jutott el. A tiencsini katonai őrállomást két éve a Monarchia felszámolta és területet nemzetközileg védik. Ezért gondot jelentett a különítmény biztonságos elszállásolása. Pekingben a külképviseleten szállásolták el a különítményt, megfelelő laktanya hiányában.[4242] Pekingben Karl Löwe hadnagy vezetésével meg kellett védeni a követség épületét a támadóktól.[4243]

„Bécs, deczember 12. (Saját tudósítónk távirata.) A Zeit jelenti, hogy a Szigetvár czirkáló a napokban külön misszióval a szélső keletre indul. E misszió abból állana, hogy az I. Ferencz József czirkálóról, amelyet mint osztrák-magyar állomáshajót a kínai japán vizekre küldöttek, hazaszállítsa az 1908. évfolyam matrózait."[4244]

1912.
„A keletázsiai cs. és kir. állomáshelyen, a Kaiser Franz Josef I. cirkálón nemrég történt törzs- és személyzeti csere alkalmával a pekingi követségőrség létszámát is fölemelték nyolcvanhat emberre. Ez az intézkedés igen hasznosnak bizonyult, mert a legutóbbi utcai harcok idején Löwe Károly sorhajóhadnagy, a különítmény parancsnoka, legénységének mostani állományával sikeresen tudta elhárítani a követség épületet fenyegető veszedelmet."[4245]

1912.05.03-12-ig Tsingtao-ban volt.
1912.05.16 – 1912.07.20-ig ismét Sanghaj-ban horgonyzott. Itt csónakjaival 1912.07.01-én és 02-án is csónakversenyt nyert.
A hajó postáját Bécsből gyorsvonattal szállították Sanghaj felé, a szibériai vasútvonal felhasználásával.[4246]
1912.07.05-15-ig Tsinwangtao következett.
1912.07.14-19-ig Porth Arthurt kereste fel.[4247]
1912.07.19-30-án visszatért Tsifu-ba. (Chefoo)
1912.07.31 – 1912.08.02-ig Wei-hai-wei-ben volt.
1912.08.03-14-ig Tsingtao-ban horgonyzott.
1912.08.16-26-ig Sanghaj-ban volt.
1912.08.28-30-ig visszatért Tsingtao-ba.
1912.09.03-16-ig Yokohama-ban járt. A legénysége tiszteletét tette Meidzsi japán császár (1912.07.30+) temetésén.

[4238] Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1912-03-17
[4239] Pilsner Tagblatt, Dezember 1911-12-24
[4240] Egerer Anzeiger, Dezember 1911-12-03
[4241] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-12-12 / 294. szám
[4242] Agramer Zeitung, Dezember 1911-12-27
[4243] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, März 1912-03-05
[4244] Az Ujság, 1911. december/1, 9. évfolyam, 1911-12-13 / 295. szám
[4245] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-06 / 56. szám
[4246] Grazer Tagblat, Mai 1912-05-03
[4247] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-07-18 / 169. szám

1912.09.23-29-én Tsingwangtao-ban volt.
1912.09.30 – 1912.10.03-ig Tsifu-ban járt.
1912.10.10-én Chienpi-be érkezett.
1912.10.11-én Taiping-be (Tajping) futott be.
1912.10.12-én egy rövid ideig Wuhuba ment, majd folytatta útját, és befutott a Muke-tóba Nanking közelében.
1912.10.13-15-ig Nankingban volt.
1912.10.16-17-én Wuhu-ban horgonyzott.
1912.10.18-24-én Siakwan, Nanking vizein volt.
1912.10.24-én felkereste Chin Kiang-ot.
1912.10.26-1912.12.02-ig és 1912.12.06-1913.01.29-ig Shanghai kikötőjében volt.
(Egy cikk tévesen 1912.11.17-én a hajót Szaloniki kikötőjében véli felfedezni.)[4248]
„Magyar matróz athléták. A haditengerészet által kiadott hivatalos jelentések már megemlékeztek arról, hogy Shanghaiban a Kaiser Franz Josef I. cirkáló hajónak legénysége közül két matróz egy ottani athletikai versenyen győzelmet aratott. Az érdekes versenyre vonatkozólag most maguk a hajón levő magyar matrózok küldik a következő érdekes leírást: Néhány nap óta hajónk, S. M. S. Kaiser Franz Jozsef I. horgonyt vetett Shanghai előtt. Már ez év tavaszán is egyszer itt voltunk és akkor az evezős versenyen hajónk két csónakja diadalmasan szerepelt. Shanghaiban körülbelül tízezer európai lakik, legtöbbje angol, akik hazájuktól távol is sokat foglalkoznak a sporttal és van egy sportklubjuk is. Ez a sportklub egy 2814 kilométeres távgyalogló versenyt írt ki és ez alkalommal egy itteni lap a tavaszi regatta győzteseit, minket, a versenyben való részvételre azzal akart rábírni, hogy gúnyosan megjegyezte: „Szeretnénk látni, mit tudnak a matrózok a szárazon“. Bennünket ugyan nem nagyon kellett ugratni, noha még alig hevertük ki a nehéz japáni út fáradalmait, mégis rögtön tréninghez fogtunk. Szeretett parancsnokunk, Nauta Henrik beleegyezésével készültünk a versenyre. Tekintettel arra, hogy az összes itt állomásozó hadihajók legénységéből akadt résztvevő, a sportklub külön díjat tűzött ki az elsőnek beérkező matrózok számára. Pont kilenc órakor volt a verseny startja és 44 itteni sportemberen kívül igen sok matróz is a starthoz állt. Már a startnál körülbelül háromezer néző volt jelen és ez a szám a verseny végén felszaporodott ötezerre. A közönség nem unatkozott mert a mi udvarias parancsnokunk partra rendelte hajónk zenekarát és az a legszebb zenei számokkal szórakoztatta a közönséget. Közben folyt a verseny és az ellenőrök lépten-nyomon lóháton, kerékpáron és az itt nagyon szokásos kétkerekű radlisba (riksa), melylyel a szegény chinai kuli szalad, követték a versenyzőket. Már az út felén körülbelül eldőlt, hogy a civilek megelőzik a matrózokat. Tényleg az angol civil sportklub egyik tagja 2 óra 30.5 mp. alatt mint első ért a célhoz, egy másodperccel később jött a második és 2 óra 46 perc 37 mp. alatt az első matróz. Nagyot nézek és szinte el se akarom hinni, hogy az első matróz bajtársam, egy magyar és még annyi időm sincs, hogy örömömnek kifejezést adjak, már beérkezik a második, aki ugyancsak a mi hajónkon szolgál, harmadik egy japán lett és aztán messze elmaradva a többi. Reális győzelmünknek nemcsak mi örültünk, hanem hajónk tisztikara is, mert tavaszi díjunkhoz egy új serleget és aranyérmet hoztunk. Shanghai, november 20.”[4249]

„Magyar győzelem Kelet-Ázsiában. Fiuméból jelentik: A Sanghai-ban állomásozó Ferenc József nevű osztrák-magyar csatahajó parancsnokának, lovag Nauta Henrik fregattkapitánynak ideérkezett értesítése szerint hadihajónk legénysége tevékeny részt vesz a keletázsiai város nemzetközi sportéletében. Különös előszeretettel futballoznak és ezen a téren — a nagyobbrészt budapesti fiúkból álló válogatott csapat — legyőzte az angol hajó futballistáit. November 16-án pedig csupa magyar tengerészkatona vitte el a kínai városban rendezett nemzetközi gyalogló verseny összes díjait. A parancsnok, továbbá Vécsey Sándor dr. sorhajó-orvos és Loewe Károly sorhajóhadnagy trenírozták a legénységet, amelynek kitűnő gyalogló képességeit egy gyakorlat alkalmából fedezték föl. Hetven versenyző között ötven az I. Ferenc József legénységéből került ki. Első lett Molnár László matróz, aki a 18 mérföldes távolságot 2 óra 50 másodperc alatt gyalogolta be; második lett Éberth János 2 óra 46 perc, 3 és fél másodperc alatt; harmadik Hanula Sándor 2 óra 57 perc alatt. Az idegen hadihajók tisztjei melegen gratuláltak a magyar győzteseknek, akik messze elhagyták a szárazföldi versenyzőket. A versenyt végignézte Sanghaj egész külföldi kolóniája, valamint több ezer kínai A verseny védője az angol főkonzul volt.”[4250]

[4248] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1912-11-07
[4249] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-25 / 305. szám
[4250] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-14 / 295. szám

„1912-ben, mint Ő Felsége «Kaiser Franz Josef I» czirkálójának orvosfőnöke (Vecsei Nándor) Shanghaiban tartózkodtam és úgy a tiszti orvos, mint a Chinese Isolation Hospital igazgatójának. Dr. S. M. Cox szívélyessége folytán alkalmam volt a járványt (pestis) és az ellene tett intézkedéseket megfigyelni." Sanghai-ban már 1909-től kezdve jelen volt a pestis, amit a patkányok terjesztettek. A keletázsiai állomáshajónk Shanghai-ban évenként többször hosszabb ideig szokott tartózkodni és e körülmény folytán a hajó orvosfőnökének e város egészségügyét ismernie kell, hogy a 400 főből álló legénységnél a szükséges óvóintézkedéseket megtegye. A pestis szempontjából a fődolog a hajót patkánymentessé tenni és meggátolni, hogy patkányok — melyek tudvalevőleg kitűnő úszók — a hajóra kerüljenek. Hajóra a patkányok főleg a horgonylánczok útján kerülnek, ezért egy tányérszerű széles karima erősíttetik rájuk, amely a felkúszást megakadályozza. A patkányok elleni védekezésben az általános tisztaság a legjobb óvóintézkedés; czirkálónkon azelőtt is alig észleltettek patkányok, a járvány ideje alatt az óvóintézkedések még jobban megszigorítottak, továbbá fogakat és mérget osztottam ki oly helyeken, ahol tapasztalat szerint patkányok tartózkodni szoktak. Az így elejtett három patkány — mind más rattus — nem volt pestissel fertőzött (a Shanghai-i patkányok 70 %-arnus rattus, 30% M. decumanus).[4251]

1913.
1913.02.01-17-ig Amoy következett.
1913.02.18 – 1913.03.03-ig Hong Kong-ban járt.
1913.03.06-13 között Pagoda Anchorage, Fochow következett.
1913.03.19-1913.05.05-ig Shanghai-ban volt. Részt vett a nagy sanghaji tűzvész eloltásában, mint a Hadihajós Oltóalakulat tagja.
1913.05.07-09 között Chin Kiang következett.
1913.05.09-12 között Siakwan, Nanking-nál horgonyzott.
1913.05.15-21-ig Riukiang-nál volt.
1913.05.21-27-én Hankow-ban horgonyzott.
1913.05.30 – 1913.06.18-ig ismét Sanghai-ban volt.
1913.06.21-31-ig Tsingwangtao következett.
1913.07.17-18-án Chemulpo-ban kötött ki.[4252]
1913.07.20 – 1913.08.25-ig ismét Shanghai vendégszeretetét élvezte.[4253] Az itteni zavargások miatt 2 tisztet és 50 tengerészt tett partra.

Az új kínai forradalommal kapcsolatban a pekingi nagykövetségi jelentések azt mutatják, hogy nincs közvetlen veszély a külföldiekre vagy a nagykövetségekre. Másrészt a sanghaji és nankingi konzuli képviselők arról számoltak be, hogy mindkét városban anarchia uralkodik, és minden észak felé vezető utat elzárnak a lázadó csapatok. A külföldiek nagy része elhagyta már mindkét várost.
— Pekingi lapértesülések szerint Nanking és Sanghaj kikiáltotta függetlenségét a pekingi központi kormányzattól. A központi kormányzat 4090 katonája átállt az új kormányhoz. Az Ingi-tótól délre a japánok csapatokat szálltak partra, hogy megvédjék a japán kereskedelmi állomásokat, amelyeknek át kell venniük a jávai konzulátusok irányítását is. Összesen 12 hadihajó érkezett Sanghaj kikötőjébe. Köztük öt japán, négy angol és két német. Osztrák hadihajó („Kaiser Franz Josef I") is oda érkezett. A kínai kormány nagy csapatszállítmányokat küld délre a Peking-Hankov vasútvonalon. Csapataikat eddig kivonták Mongóliából. Juanschikkai (Jüan Si-Kaj politikus, katona és önjelölt császár) maga akar délre menni, hogy átvegye a legfelsőbb parancsnokságot.[4254]

1913.08.27-28-án Tsingtao-ba futott be.
1913.09.02-09-én Nagasakiban tartózkodott.
1913.09.09-11-ig Kagoshima kikötőjét kereste fel.
1913.09.14-17-én Yokohama-ba hajózott át.

Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-25 / 305. szám
[4251] Orvosképzés, 5. évfolyam, 1915 / 1-3. szám
[4252] Arbeiterwille - Neue Zeit, Juli 1913-07-19
[4253] Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-07-26 / 176. szám
[4254] Innsbrucker Nachrichten, Juli 1913-07-22

1913.09.19-24-én Kobe-ban volt.
1913.09.25-én Hazaki-be ment.
1913.09.25-27-én Itsukushima-t kereste fel.
1913.09.30 – 1913.10.04-ig Wei-hai-wei-ben állomásozott.
1913.10.04-09-ig Tsifu-t kereste fel.
1913.10.10-15-ig Tsingwangtao-ban járt. Itt 1913.10.15-én átadta a kelet-ázsiai szolgálatot az érkező SMS Kaiserin Elisabeth-nek és elindult a hazai vizek felé.
1913.10.21-23-án Hong Kong-ba érkezett.
1913.10.29 – 1913.11.01-ig Szingapúrban járt.
1913.11.02-03-án Penang következett.
1913.11.10-15-én volt Colombo-ban.
1913.11.24-27-én Aden-ben tartózkodott.
1913.12.03-04-én volt Szuez-ben.
1913.12.05-09-én Port Said kikötőjében volt.
1913.12.15-én érkezett meg Polába.[4255]
1913.12.17-én leszerelték a hajót. A legénység kitüntetést kapott az útról. Az érem körirata ez volt: SMS KAISER FRANZ JOSEF I. tengeri útja.

A távol-keleti körutazás emlékérmei[4256]

1914.
1914.08.01-én felszerelték és az Ötödik Hadihajóosztályba osztották be. Ez állt még az SMS Monarch, SMS Wien és SMS Budapest partvédő páncélosokból és az SMS Panther cirkálóból. Állomáshelye 1914.08.11-től a köteléknek Cattaro.
1914.08.15-én áthajózott Budua-ra (Budva, Montenegró).

1914.08.27-én egy 15 cm-es lövedék találta el a fedélzetén, de a találat szerencsére nem követelt áldozatot. Mivel a nyílt tengeri harchoz a hajót már öregnek találták, a cirkáló a továbbiakban csak egy hadműveletben – albán Durazzo megszállásában – vett részt (tüzérségi támogatással), ettől eltekintve végig az öbölben maradt.

Lőtte a Lovcseni (Krstac nyereg) ellenséges francia – montenegrói ütegeket 1914.09.11-én és 1914.10.02-án. A franciák 8 nehézlöveget állítottak itt fel. A csatába az SMS Radetzky osztály egységei is besegítettek és két löveg elvesztése után elűzték a lövegeket.

[4255] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4256] https://www.medalbook.com/europe/austria/austria-imperial/medals-decorations/far-eastern-cruise-medal-s-m-s-kaiser-f-joseph-i/far-eastern-cruise-medal-s-m-s--kaiser-f--joseph-i-1

[4257]

A hajó Cattaróban[4258]

1915.
1915-ben a Cattaro-öbölben állomásozott, és fegyvereivel tűztámogatást nyújtott a montenegrói hadsereg ellen.

„Az „I. Ferenc József“ cirkálón szolgáló soproni fiatalember egy kissé későn érkezett levélben a következőképpen írja le a Polában rendezett lissai ünnepélyt: „Tegnap ültük meg a lissai nagy tengeri ütközet évfordulóját. A nap délutánján különféle versenyek voltak katonazenével kísérve, este pedig lampionokkal és fáklyákkal kivilágított számos csónakkal jártuk körül szeretett öblünket, lelkes „hurrá“ kiáltásokkal. Az öböl legnépesebb részén, ahol „I. Ferenc József“ hajónk áll kikötve, megállottunk. A hegyen egy gyönyörűen utánzott hajóparancsnoki híd volt, melyen két tengerész Tegethoffot és szolgálati tisztjét utánozta. Közben üdvlövéseket is adtak le. E jelenetet hajónk két erős fényszórója világította meg. Ekkor a katonazenekar az osztrák, majd a magyar himnuszt játszotta, melyet a tisztek, valamint a legénység együtt énekeltek. A himnusz eléneklése és egy háromszoros „hurrá“ kiáltás után, mely ugyancsak lelkes visszhangot nyert a lakosságtól, befejeződött a mi kedves és emlékezetes ünnepélyünk.”[4259]

1916.
1916.01.08-tól a Lovcseni ütegeket lőtte az Ötödik Hadihajóosztály tagjaival együtt. A három napig tartó zárótűz eredményeként az Osztrák-Magyar XIX. hadtest 1916.01.11-én elfoglalta Montenegró fővárosát Cetinjé-t. A montenegrói harcok 1916.01.16-án értek véget.

[4257] https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg
[4258] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[4259] Soproni Napló, 19. évfolyam, 1915-07-29 / 171. szám

1916.02.26-án Durazzo-nál (Durres, Albánia) szétlőtt 2 db 15 cm-es partvédő ágyút.

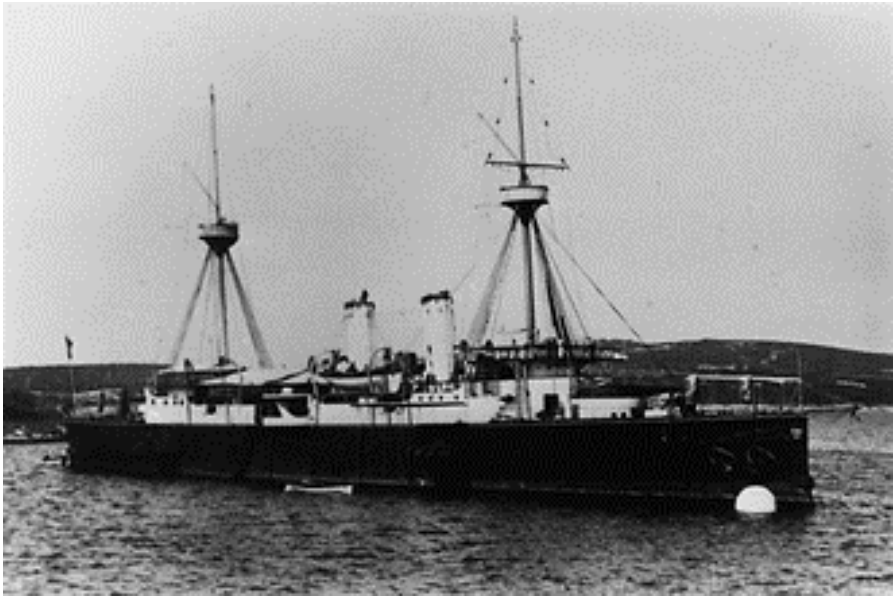
SMS Kaiser Franz Joseph I. ez után a háború végéig Bocce di Cattaro-ban maradt.

1917.
A hajót 1917.02.07-én leszerelték és Cattaroi (Baosic mellett) lett, őrhajó, csökkentett legénységgel.

1918.
1918.02.01-én az SMS Kaiser Franz Joseph I. felvonta a vörös lobogót a lázadás során, de gyakorlatilag semleges maradt.
Ebben az évben leszerelték a 15 cm-es L/35-ös és a 4,7 cm-es L/44-es lövegeit, valamint a ballonelhárító légvédelmi fegyverzetét. Részben lakóhajó lett.[4260] 1918.03.14-től a cattarói parancsnokság főhadiszállása.

1918. október 31-én névleg „Jugoszlávia" kapta meg.

A szövetséges hatalmak részéről, olasz, britt és francia egységek 1918.11.09-én foglalták el Cattaroban, és 10-én (máshol 11-én) adták át Franciaországnak.



A hajó a háború után

1918 decemberétől a körzetben lévő és leszerelt egykori Monarchia béli hadihajón található lőszert, ezen a hajón raktárazták el. A hajó a Rodoni szigettől keletre, a Zajnicai-öbölben horgonyzott, francia őrséggel a fedélzetén. A hajó és a part között a kapcsolatot az angol HMS Glasgow könnyűcirkáló biztosította. A hajó a fokozott robbanásveszély miatt állt távol a parttól.

1919.
A franciák a hajót lőszerszállítóvá alakították át.
1919.10.17-én Kumbornál (Bocche di Cattaróban - Zanjicai – öböl) volt kikötve, amikor egy heves bóra viharban elsüllyedt. Az elsüllyedés okaként azt állapították meg, hogy több fedélzeti nyílás is nyitva volt, rosszul volt lehorgonyozva a hajó, illetve a vihar miatt a felhalmozott lőszer is elmozdult.[4261]
A hajón ekkor 17 fős francia legénység volt. Nincs adat, arról, hogy hányan élték túl a szerencsétlenséget.

[4260] https://buvarregesz.blog.hu/2009/05/14/ujabb_expedicio_a_ferenc_jozsef_sms_kaiser_franz_josef_i_cirkalo_feltarasara
[4261] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I

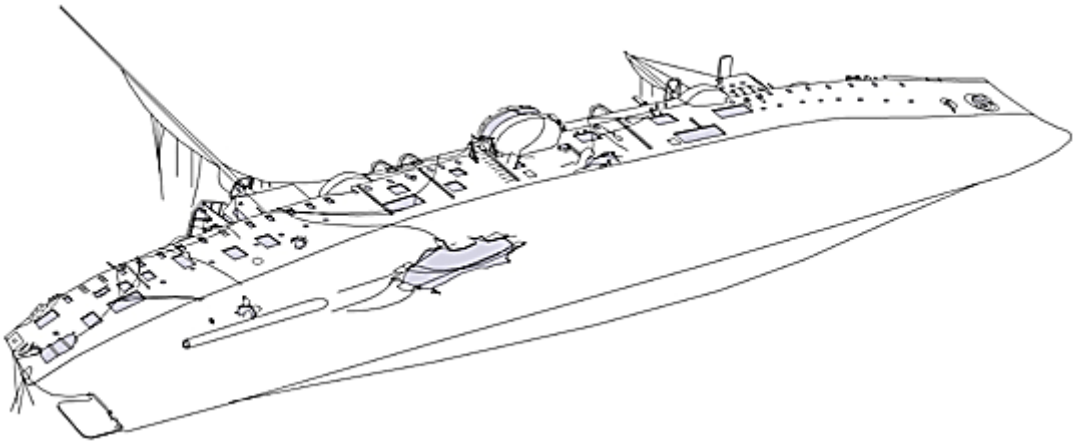
A hajóroncshoz holland búvárok (van Wienen cég) 1922-ben lemerültek és a felszínre hozták a hajó fedélzeti daruit. Elégtelen felszerelés híján a hollandok a hajótestet nem tudták kiemelni. Felemelte a hajót úgy, hogy két hajó közé fogták és felhúzták kötelekkel és elkezdték kipakolni a lőszereket, de egy nagyobb vihar miatt levágták a kötelekről a hajót, nehogy a másik két hajó is vele együtt boruljon.[4262]

1967-ben a jugoszláv hajómentő cég, a Brodospas is felkereste a roncsot, ami azóta is a tengerfenéken nyugszik. Ekkor leszerelték a roncson lévő fő lövegeket. Két darab 15 cm-es ágyú ma a montenegrói Cetinjében látható. Ugyan ott volt a hajó lövegtornya is, mint győzelmi trófea. A torony páncél burkolata idővel eltűnt, majd az 1980-as évekre csak a torony váza maradt meg. Leszerelték a 4,42 m átmérőjű, háromszárnyú Griffith-hajócsavarokat is. Ekkor újabb nyílásokat vágtak a hajó oldalába.[4263]

[4264]

2007-ben és 2009-ben a hajóroncsot magyar búvárok keresték fel. Bevonták a munkába Dr Balogh Tamást, aki a Zenta cirkáló, és a Streiter romboló feltárásakor a történeti kutatásokat, és a fotók-videók alapján a rajz-dokumentációkat készítette. A roncs kutatásában nagy segítség volt a bécsi Hadtörténeti Levéltárban Balla Tibor százados, aki a cirkálóról ott fellelhető dokumentumokat, rajzokat, fotókat a rendelkezésünkre bocsátotta, és az expedíción személyesen is részt vett.[4265]
A hajó 45 m-mélyen van a vízalatt.

[4262] https://rtl.hu/fokusz/2023/07/12/roncs-kutato-buvar-ferenc-jozsef-cirkalo-tortenelem-merules-tenger-hadihajo-csatahajo
[4263] https://www.aquanauta.hu/hu/550-tudastar/3285-sms-ferenc-jozsef.html
[4264] https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b3/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I_Cannons.jpg
[4265] https://buvarregesz.blog.hu/2009/05/14/ujabb_expedicio_a_ferenc_jozsef_sms_kaiser_franz_josef_i_cirkalo_feltarasara

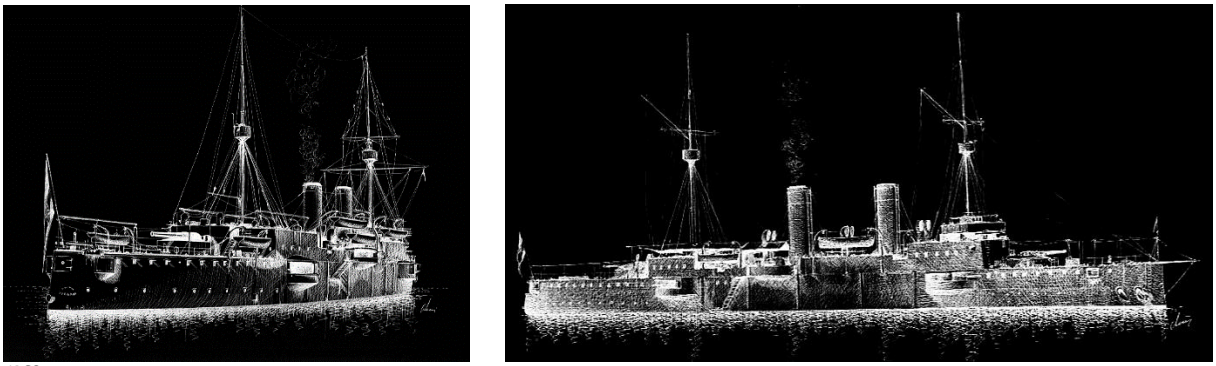


A hajó a bal oldalán fekszik a laza, iszapos aljzaton. Feltűnő a hajótest oldalán 1922-ben és 1965-ben vágott sok lék, ahol búvárok a lőszert kiszedték. A tatrészen már nincs ott a hajócsavar, csak a csonka tengelyvég (a 4,42 m átmérőjű háromszárnyú Griffith - csavarokat a Brodospas cég távolította el 1967-ben). Az orr- és fartőke mentén megtalálhatók a nyitott torpedóvető-csövek. Az árbocok még a víz alatt is kimagasodnak a fedélzetből. Az első hídon a kormányállásban még mindig ott áll a sárgaréz kormányoszlop. A mostani merülés tisztázta, hogy hajó orrán a helyén van mindkét főhorgony. Igy megvan a baleset oka is. A hajó a parthoz volt kikötve és a vihar (esetleg szabotázs) következtében elszabadult túlterhelt hajón, az őrszemélyzet valószínűleg nem tudta hogyan kell a horgonyokat leengedni, így a hajó messze elsodródott a parttól, felborult és elsüllyedt. A hajótest oldalán mindenfelé a gránátok kivető tölteteihez használt robbanóanyag – az úgynevezett „makaróni" – hever. A szanaszét heverő töltetek nagy csomó nádszálra hasonlítanak. Megtalálták a hajó tatján a feliratot is.
A videó anyag, és a fotók, valamint a búvárok által készített vázlatok, leírások alapján Balogh Tamás elkészítette a hajó állapotrajzát.

[4266]

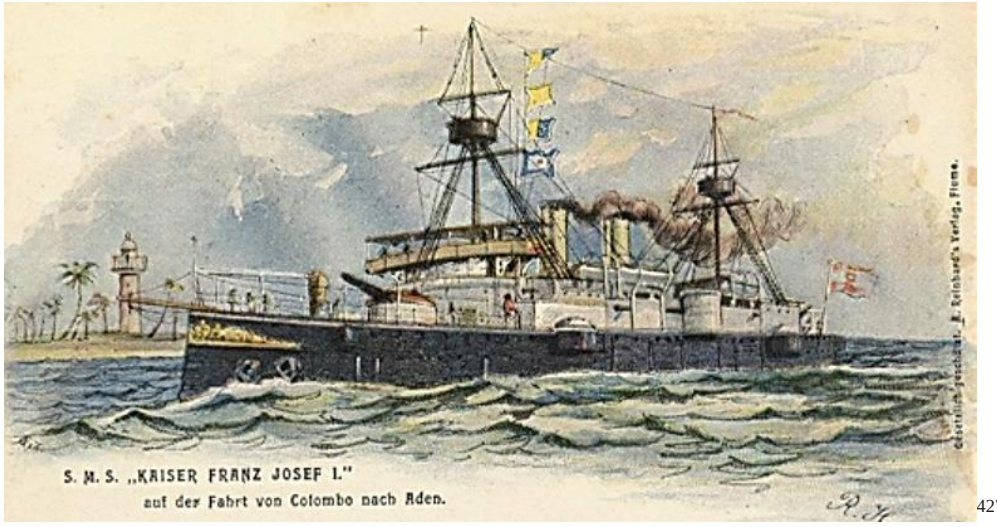
[4266] https://buvarregesz.blog.hu/2009/05/14/ujabb_expedicio_a_ferenc_jozsef_sms_kaiser_franz_josef_i_cirkalo_feltarasara

[4267]

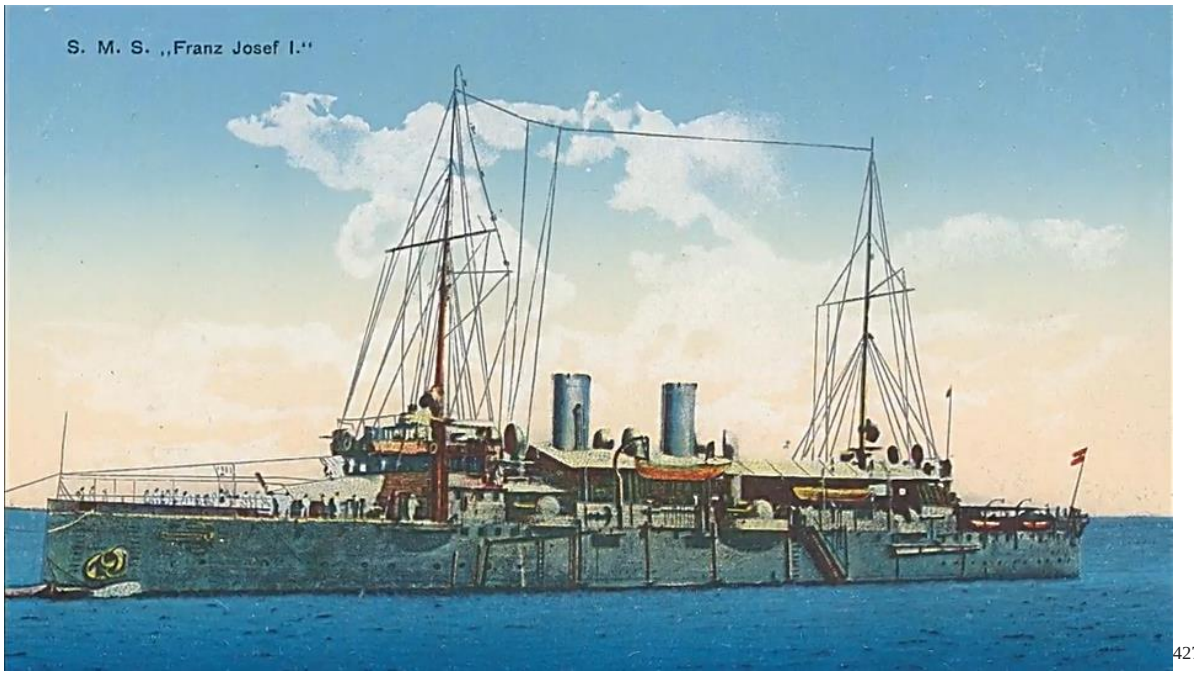

[4268]

[4267] https://www.youtube.com/watch?v=fPBk8YdENq4
[4268] http://www.vizalattifotozas.hu/kaiser-franz-joseph-i-sms-%E2%80%A01919-adria-horvatorszag/

[4269]

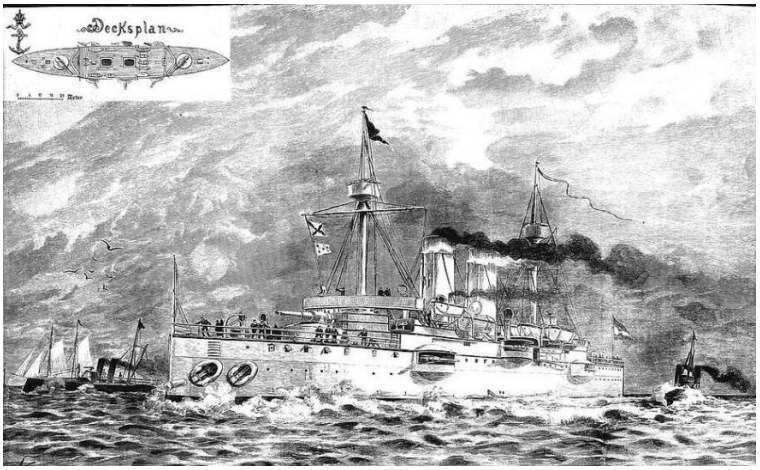


[4270]



[4271]

[4269] https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg
[4270] https://www.buvarinfo.hu/zartterimerulesek/2011/201109_10_sms_ferencj.html
[4271] https://www.youtube.com/watch?v=Nb27nHTm_Mg



[4272]

A hajó tisztikara[4273]

[4272] https://picryl.com/media/rammkreuzer-kaiser-franz-joseph-i-5e2827
[4273] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

[4274]

A hajó roncsához 2013-ban is vezettek kutatóexpedíciót. Sajnos, több részét is ellopták a roncsnak, például a hajó nevének betűinek egy részét.

Speciális irodalom:
Dr. Balogh Tamás a TIT Hajózástörténeti Klub elnöke részben a bécsi osztrák hadi levéltárból származó dokumentumok alapján megírta a cirkáló történetét, amelyet a tengeri feltárás alapján kiegészít. Könyve 2024-ben jelent meg.

A hajón szolgált:
Kankovszky Ede - korvettkapitány –hajóparancsnok
Bíró Albert – altiszt
Riedl Károly – tizedes
Gál Ferenc – tizedes
Fajcsik Sándor torpedókezelő[4275]

Parancsnoka:
1890-1892. Habsburg-Lotharingiai Károly István sorhajókapitány, 1893-tól ellentengernagy.
1892-1894. gróf Rudolf Montecuccoli (Montecuccoli-Polinago Rudolf gróf) fregattkapitány[4276]
1895. május és október között nemes Pirkershausen Ferencz Antal sorhajókapitány
1896. Spetzler Emil sorhajókapitány
1896. Adamovics Károly sorhajókapitány
1897-1898. Leopold Ritter von Jedina fregattkapitány, majd sorhajókapitány (utóbb báró és altengernagy)[4277]
1903-1904. Friedrich Freiherr von Kohn[4278] sorhajókapitány
1904. John Frigyes fregatta kapitány
1905-1907. Budlay Ferdinánd (Talán inkább Budlay Nándor-ról lehet szó.) kapitány
1907-1908. Wilhelm Pachner kapitány
1910. Ottokar Schuberth fregattkapitány
1910-1911 Alfred Cicoli (Cicsi Alfréd) fregattkapitány
1912. lovag Nauta Henrik fregattkapitány (utóbb, nyugállományú ellentengernagy)

Admirális:
1894. Károly István főherceg ellentengernagy
1902. Leopold Ritter von Jedina altengernagy

[4274] https://rtl.hu/fokusz/2023/07/12/roncs-kutato-buvar-ferenc-jozsef-cirkalo-tortenelem-merules-tenger-hadihajo-csatahajo
[4275] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I
[4276] Grazer Tagblatt, Mai 1892-05-04
Magyarország, 11. évfolyam, 1904-10-08 / 241. szám
[4277] Révai Nagy Lexikona, 10. kötet: Hérold-Jób (1914) J / Jefferson
[4278] Neue Freie Presse, Mai 1903-05-28

SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló 1890

SMS Kaiserin Elisabeth védett cirkáló, nagycirkáló

(Testvérhajója az SMS Kaiser Franz Joseph I.)
A hajó beceneve: Lisa cirkáló.
A kutatást nehezíti, hogy vele egy időben a román flottában is volt egy Erzsébet nevű hadihajó.

Vízkiszorítása: 4063, 70 tonna (3967 hosszú tonna, 4031 tonna)
4566,70 tonna teljes terheléssel
Hossza:
Hajó teljes hossza: LOA vagy oa: 103,68 m (340 láb 3 hüvelyk)
Hajó vízvonal hossza LWL vagy wl: 102,56 m
Hajó hossza az egyenesek között pp: 98 m (321 láb)

Szélessége: 14,75 m (48 láb 5 hüvelyk)
Merülése: 5,31 m elől és 6,09 m hátul 1 cm merülés = 10,44 tonna
(Máshol: 5,7 – 6,9 m (18 láb 8 hüvelyk)

Meghajtása: 4 db dobos, kétvégű gőzkazán
2 db fekvő, háromhengeres, háromszoros expanziós gőzgép
2 db háromszárnyú Griffith-hajócsavar 4,420 m átmérőjű (máshol 4,44 m átmérőjű)
1 db kormánylapát
2 db árboc és 2 db füstkémény

Teljesítménye: 5947 LE (4372 kW)
Más forrás szerint 8450 lóerő (6300 kW)[4279] 9000 LE-re tervezték eredetileg.
A tervezett teljesítmény 6400 LE (4800 kW) volt 18.6 csomónál (33 km/h; 21 mph) és 8000 lóerő (6000 kW) 19 csomónál (35 km/h; 22 mph); a próbák során valójában elérte a 20 csomót (37 km/h; 23 mph).[4280] 1892-ben 9000 LE

Hatótávolság: 3200 tengeri mérföld/10 csomó

Üzemanyaga: 584 tonna szén-brikett
709 tonna szén

Sebessége: 16,9 csomó 1913.08.14-én
(19,17 csomó/ 35 km/h)

Személyzete: 367 fő, max 450 fő
1892-ben Kelet-Ázsiában 33 tiszt, 386 tengerész és 22 egyéb személy
1907-ben 26 tiszt és 401 tengerész
Tartalékba 13 tiszt és 225 tengerész
Készenlétben 6 tiszt és 108 tengerész
Leszerelve 3 tiszt és 55 tengerész[4281]

Páncélzat:
Övpáncél 57 mm (2 x 28 mm)[4282]

[4279] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_Elisabeth
[4280] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_Elisabeth
[4281] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4282] Grazer Tagblatt, März 1892-03-24

A gépházat, kazánházat és a lőszerraktárakat védte erősebb páncél.
Fedélzet 38 mm - 56 mm (Ívelt páncélfedélzet: 2 x 18,7 mm)
Felépítmény 45 - 50 mm
Barbetek 90 mm
24 cm-es lövegplatform 40 mm
Kazamata lövegek 40 mm
A fedélzeti 15 cm-es lövegek páncélja 40 – 60 mm
A hajót sok vízzáró rekeszre osztották. A gőzgépeket és a kazánokat is vízzáró fal választja el egymástól.

Fegyverzet 1892-ben:
2 db 24 cm-es (9,4 hüvelyk) L/35 C86-os Krupp ágyú, hidraulikus lövegbölcsővel (csőtömeg: 27 t; hatótáv: 16 km) Ellentétben testvérhajójával, az SMS Kaiserin Elisabethen nem voltak lövegtornyok, csak gyengén páncélozott platformok a taton és az orron.

[4283]

6 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) L/35 C86-os Krupp ágyú
2 db 7 cm-es (66 mm, 2,6 hüvelyk) L/18-as Uchatius csónakágyú
11 db 4,7 cm-es L/44-es (1,9 hüvelyk) Hotchkiss gyorstüzelő ágyú (Máshol a fent 11 db löveg így szerepel: 5 × 4,7 cm Hotchkiss L44 gyorstüzelő ágyú (SFK), 4 × 4,7 cm Hotchkiss L33 SFK és 2 db 3,7 cm Hotchkiss L33 SFK szerepel.)[4284]
2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L33-as Hotchkiss gyorstüzelő ágyú
2 db 3,7 cm Hotchkiss L33 SFK
4 db 40 cm-es, vagy 45-ös víz feletti torpedócső, egy – egy elől és hátul és egy –egy kétoldalt.

Fegyverzet 1906 után:
2 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) L/40-es hosszú csövű Skoda ágyú barbettában
6 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) L/35-ös C86-os rövid csövű Krupp ágyú szabadon a felső fedélzeten
2 db 7 cm-es (2,6 hüvelyk) csónakágyú
12 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L/44-es Skoda gyorstüzelő ágyú
2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L33-as Skoda gyorstüzelő ágyú
1 db géppuska
4 db 40 cm-es torpedócső[4285]

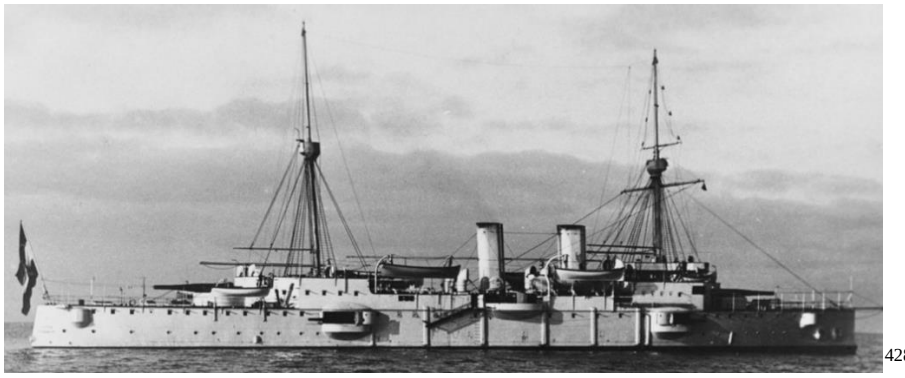
Csónakok: 2 db II. osztályú gőzbárka, 1 db III. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú hosszú csónak (Pinasse), 2 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db II. osztályú mentőcsónak, 1 db I. osztályú Gigg, 3 db 6 evezős Jollboot, 1 dv 2 evezős Jolle, 2 db tisztító ladik.[4286]

[4283] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4284] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_Elisabeth
[4285] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984
[4286]Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

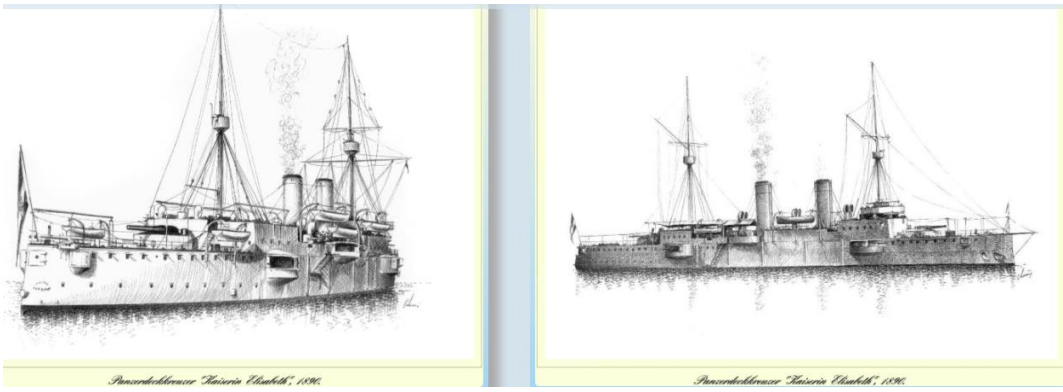
Horgonyok:
2 db Tyszak típusú horgony: 2800 kg; 2.750 kg, 3 db Hingley típusú 2860 kg-os horgony, majd 1892-ben 3 db Tyszak típusú 2800 kg-os horgonyra cserélték. 3 db Admiralitás típusú horgony: 840 kg; 412 kg; 108 kg

Elektromos ellátása:
3 db generátor, egyenként 13 000 VA, 4 db 60 cm átmérőjű keresőlámpa egyenként 20 000 gyertya fényerővel és 240 izzó a hajón. 1912-től rádióállomás van a hajón.

Épült: Tengerészeti Szertár Póla
Ára: 5 593 564 korona
Építés kezdete: 1888.07.01.
1889.04.06-án I. Ferenc József császár megerősítette a nevét.
Vízrebocsátás: 1890.09.25.
Keresztanyja Mária Valéria főhercegnő, a császár kisebbik lánya.
Szolgálatba állt: 1892.01. (11. november) 24.
Sorsa: 1914.11.02/03-án elsüllyesztette önmagát Csingtao-nál.

 [4287]

1890.
"Hajóépítések, gépek és kazánok: 1. tétel: A «Kaiser» hajó pótlására szolgáló (4.200 tonnás) «Kaiserin Elisabeth» czirkáló-kishajó; a 2.000.000 frtnyi összes szükséglet negyedik részlete 450 000 frt."[4288]

 [4289]

[4287] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_Elisabeth#/media/File:SMS_Kaiserin_Elisabeth.png
[4288] Budapesti Közlöny, 24. évfolyam, 1890-07-11 / 158. szám
[4289] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_KAISERIN_ELISABETH.html

„Mária Valéria főherczegasszony Pólában. Pólából jelentik, hogy szeptember 25-én lesz a »Kaiserin Elisabeth« czirkáló hajónak tengerre bocsátása, a keresztanyas tisztet Mária Valéria főherczegasszony vállalta el. Pólában bizottság alakult a főherczegnő ünnepélyes fogadására, ki ez alkalommal látogatja meg első ízben Pólát."[4290]
„Az »Erzsébet« hadihajó vizrebocsátása. — Távirati tudósítás. — Pola, szept. 25. Pola kikötője ma nagyérdekű látványosság színhelye. Ma folyt le az Erzsébet királynéról elnevezett új hadihajónak vízrebocsátása és megkeresztelése. Oliva szigetéről elindulva, délután 1 órakor érkezett meg Mária Valéria főherczegasszony, az új hajó keresztanyja, férje Perencz Szalvátor főherczeggel, Lipót főherczeggel és báró Sterneck tengernagygyal. A főherczegasszonyt a kikötőben a kikötő parancsnoka fogadta. A zenekar a himnuszt intonálta s a hadihajók fedélzetén teljes számmal egybesereglett »hurrák«-kiáltása rázta meg a levegőt. Ezután megdördültek az ágyuk. A keresztanya részére külön pavillont rendeztek be. A midőn ebben helyet foglalt, a tengerészet püspöke felszentelte s megáldotta a hajót. Most a hajót tartó lánczokat megáldották. Báró Sterneck tengernagy a következő beszédet mondotta: »Új hajó vízrebocsátásának ünnepére sereglettünk újból itt össze; oly hajóéra, amely felséges asszonyunknak, a császárné és királyné ő felségének nevét fogja viselni, s amelynek megkeresztelésével a keresztanyai tisztet császári és királyi fenséged kegyeskedik teljesíteni. A hajó gyönyörű építmény; hazai eszközök és hazai munka útján létesült és saját hajógyárunkból került ki. E hajó által hadi flottánk ismét egy lépést tett előre fejlődésének terén, kérem tehát császári és királyi fenségedet, hogy kegyeskedjék kimondani a biztató szót, amelylyel e hajó a hullámokra bocsáttassák, s azon úgy a béke, mint a háború idején hadilobogónk díszére váljék.« Erre Mária Valéria főherczegnő a következőkép válaszolt: »Anyám, Erzsébet császárné és királyné képviseletében büszke örömmel végzem e hajó megkeresztelését. Adja isten, hogy annak a neve, a ki a tengert annyira szereti, különös szerencsét hozzon reá, hogy igazolja a hozzá fűzött örömteljes reményt, hogy az osztrák-magyar monarchia dicsőségére bocsátkozzék a habok közé, s legyen ott mindig az ellenség réme és a haza büszkesége és öröme.« A beszéd után a főherczegnő megnyomott egy villamos készüléket, a mely egy a hajó ormán elhelyezett pezsgő palaczkkal volt összekötve. Ez a szokásos szertartása a hajó-kereszteléseknek. A palaczk összetört s a nemes ital fehér habja elvegyült a tenger hullámaival. Ő Felségének feladására következett most a hajó vizrebocsátása. A tengeren összegyűlt tömeg örömrivalgása közt gyorsan és akadálytalanul siklott alá a hajó s mire az ágyuk eldördültek s megharsontak a himnusz elsőakkordjai, a hajó ott állott a sík tengeren. Mária Valéria főherczegasszonyt a látvány szerfölött mulattatta. Megemlítjük, hogy a hajószentelésen megjelent delegátusok minden oldalról a legelőzékenyebben fogadtattak. A szertartás végeztével bemutatták a főherczegasszonynak Jüptner báró főmérnököt. — Megemlítjük még, hogy a fenséges asszony fogadásánál és eltávozásánál a kikötőhelyeken 12 leányka, hajógyári munkások leányai voltak felállítva, kiknek egyike csinos költeményével üdvözölte a fenségét és gyönyörű virágbokrétát nyújtott át. A szép ünnepély végeztével visszatértek , fenségeik a »Miramare« yachtra s a szigetre eveztek. A hajón tizenkét tengerésztiszt vezette a kormányt és evezőket. Jelen voltak az ünnepélyen: Coronini gróf tartománygyűlési elnök, Flapp püspök a káptalan tagjaival, több tábornok, Kubinyi Árpád és Szegedy Béla, magyar képviselők, Sterneck Rikhárd és Ernő bárók, Schneeburg báró, Burgstaller és Barnreither osztrák képviselők. A »Miramare« hajón Ferencz Salvator főherczeg és neje által adott ebéden Lipót főherczeg, a würtembergi herczeg és az összes előkelőségek részt vettek. Ferencz Salvator főherczeg riadó lelkesedéssel fogadott tosztot mondott a királyra és királynéra. Este a várost és a kikötőt fényesen kivilágították. A főherczegi pár az összegyűlt sokaság lelkesült örömriadala közt kocsikázott körül a városban, hogy megtekintse a kivilágítást s azután a kaszinóba mentek. Az egész ünnepély példás rendben folyt le."[4291]

1891.
A hajóépítések, gépek és kazánok terén a hajó költségét 2.204.000 forintra emelték meg.[4292]

1892.
1892.01.21.-én elvégezte első tengeri próbáját, melynek során a jobboldali hajócsavarja megsérült. A sérült darabot ki kellett cserélni.

[4290] Nemzet, 9. évfolyam, 1890-09-01 / 2878. szám
[4291] Pesti Napló, 41. évfolyam, 1890-09-26 / 265. szám
[4292] Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-12-16 / 287. szám

„Az »Erzsébet« hadihajón, melyen Ferenc Ferdinánd főherceg körülhajózza a földet, Becker Alajos sorhajó-kapitány lesz a parancsnok s a tisztek közt lesz Lipót főherceg is; a hajó összes személyzete mintegy 400 emberből fog állani. „[4293] Az Erzsébet -hadihajón nem kevesebb, mint 38 önálló gőzgép van, 79 gőzcilinderrel volt felszerelve. Személyzete 32 tiszt, altiszt és matróz 386 fő, pincér, szolga, szakács 21 fő.[4294] Az utazásról Ferenc Ferdinánd naplót írt. Ebből vesz részleteket a Budapesti Hírlap 1912-12-25 / 304. száma: Gyulai Farkas: A Trónörökös útinaplója: Ferenc Ferdinánd trónörökösünk földkörül tett útjának naplójából című írása.
A felépítmény fedélzetére két gyorstüzelő fegyvert szereltek fel 1892.11. 24-én.

A hajó sebessége 19 csomó, de gazdaságossági okok miatt csak 12 csomóval fog haladni. A hajó minden helyiségében elektromos világítás van, gőzfűtéssel van ellátva. Parancsnoka Julius Ritter, Dr. Beder sorhajókapitány, aki rendkívül tehetséges tengerésztiszt. Részt vett az angol sarkvidéki expedícióban a „Pandora" hajó fedélzetén 1836-ban. [4295]

1892.12.08-án Polából Kelet-Ázsiába indult Alois von Becker parancsnoksága alatt. Tisztjei között volt Leopold Ferdinánd főherceg hadnagy és August Freiherr von Ramberg zászlós, aki tengerfestőként vált ismertté.

1892.12.08-15-én Triesztben járt.[4296] Itt felszállt a fedélzetére Ferenc Ferdinánd főherceg és kísérete: Leo Graf Wurmbrand Stuppach főkamarás vezérőrnagy, tót-prónai Prónay Gyula kuk főhadnagy a Blatniza 11. huszárezredtől, Heinrich Graf Clam-Martinic a kuk 5. huszárezred tartalékos hadnagya, Karl Graf Kinsky zu Wchinitz und Tettau, a kuk-küldöttség titkárai. Franz Stockinger kuk főkonzul. Később mások is csatlakoztak a kísérethez, úgy mint Anton Sanchez de la Cerda kuk (haditengerészet) csak Ceylontól Indiáig tartózkodott a fedélzeten. Yokohamából Dr. Ludwig Lorenz Ritter von Liburnau a kuk Természettudományi Múzeum kurátora tartózkodott a fedélzeten. Eduard Hodek természettudós és Franz Janaczek, Diener Blasius Paskoevic, Ludwig Libra, Josef Kammermaier, Mahdmud, Köche, Luigi Bussato és Raimund Rada házvadászok voltak a fedélzeten a hajózástól a nepáli szafariig.
A tervezett utat a Neue Freie Presse, 1892-11-04 száma részletesen ismertette.

1892.12.18-án voltak Port Said-ban, ahol megünnepelték Ferenc Ferdinánd 29. születésnapját.
„A világjáró főherceg. Az „Erzsébet királyné" cirkáló hajó, melynek fedélzetén Ferenc Ferdinánd és Lipót Salvator főhercegek utaznak, Port-Saidban a legnagyobb figyelem tárgya volt. Alig, hogy a hajó Port-Saidba érkezett a Khedive megbízásából első szárnysegédje, Fuad pasa jött a hajó fedélzetére, hogy a főhercegi vendégeket üdvözölje. Az osztrák-magyar kolónia is ünnepélyes fogadtatásban részesítette a főhercegeket. A cirkáló hajót folytonosan magángőzösök vették körül. A főhercegek Fuad pasa, Heidler-Egeregg báró és lovag Robi, osztrák-magyar konzul kíséretében a Khedive díszgőzösén a Menzaiéti tavon vadászgattak is, és számos vadat, sőt több krokodilust, is elejtettek. A Suezből december 21-iki kelettel, az utazás egyik résztvevője a következőket írja: Reggel 8 órakor hagytuk el Port-Saidot. A csatornán való keresztülhajózás igen érdekes volt, főleg a menzalehi tó madárvilága által: a flamingók végtelen sokasága a távolból fehér fajnak látszott; ezer és ezer vadkacsa, parti madár szállott fel, melyek valósággal elhomályosították a napot. Délben El'Kartora mellett haladtunk el. Kicsiny fészek ez, ahol egy függő híd van készítve az Egyiptom és Syria közt közlekedő karavánok számára. Napnyugtakor Ismaila mellett haladtunk el. Igen érdekes a csatornán keresztül való utazás éjjel is, amikor hajónk két hatalmas reflektora világítja az utat. A legközelebbi állomás Aden."[4297]

„Az Erzsébet hadihajó, melyen estei Ferenc Ferdinánd főherceg világ körüli útját végzi, e hónap 20-án érkezett Port-Saidba. Arról az életről, mely a főhercegi hajón uralkodik, egy a hajón tartózkodó tudósító a következő részleteket írja: A főherceget és személyes kíséretét leszámítva, összesen négyszázötvennégy ember van a hajón. Hajnali 5 órakor a legénység már talpon van s megkezdődik a hajófedélzetnek, a fegyvereknek és az ágyuknak a tisztogatása. Minden úgy csillog a tisztaságtól, akár

[4293] Fővárosi Lapok, 29. évfolyam, 1892-11-04 / 305. szám
[4294] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-25 / 304. szám
[4295] Neue Freie Presse, November 1892-11-04
[4296] Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-12-06 / 337. szám
[4297] Pesti Napló, 44. évfolyam, 1893-01-01 / 1. szám

a tükör. Kilenctől tizenegyig a legénység gyakorlatot tart. A főherceg tizenegy óra után reggelizik s ez alatt tizenöt emberből álló zenekar játszik a fedélzeten. A kiséret és legénység szintén ebben az időben étkezik. Kettőtől négyig a legénység ismét gyakorlatot tart. Hat órakor van az ebéd szintén zeneszó mellett s a legénység a vidám hangokra táncra kerekedik. Nyolc óra tájban a hajón csöndesedni kezd az élet; a legénységnek az a része, mely nincs szolgálatban, függő ágyaiba kúszik, mig a tisztek még összeülnek s egy pohár sör mellett eladomáznak, vagy egy-egy társuk zongorázását hallgatják estel 10-ig. A főherceg a nap legnagyobb részét a fedélzeten tölti s szűkebb kíséretével társalog, olvas, vagy szóba ereszkedik a hajó egyik-másik tisztjével. E hónap 18-án ünnep volt a hajón; a főherceg születésnapját ünnepelték. A tenger előtte való nap viharos volt s többen megkapták a tengeri betegséget. A főherceg születésnapján azonban, déltájban, a hajó elérte Kréta szigetét s a hajót a gyönyörű sziget mentén a több mint nyolcezer láb magas hegyek védték a szél elől s az út ismét kellemesebbé lett s a főherceg születésnapját tombolajátékkal, jelmezestélylyel és vidám énekszóval ünnepelték meg."[4298]

1892.12.22-én a hajó Szuez-ben volt.

„A Vörös-tenger legdélibb részén vagyunk, a Bab el Mandeb-szoros közelében. Alig egy napi it választ el Adentől, pedig csak tiz napja, hogy Triesztet elhagytuk. Most tizenkét tengeri mértföldnyi sebességgel haladunk óránkint, anélkül, hogy a gépek (a hajó 2 csavarral van ellátva, mindegyikét külön gép hajtja) teljes erejét kifejtenék. A négy kazánból csak három van fűtve. Haladunk 12 mértföldnyi átlagos sebességgel mintegy játszva, anélkül, hogy a gépezetet megerőltetnék , és haladni fogunk így, az előírt úti programm szerint, egy egész éven át, aránylag rövid megszakításokkal. Gyönyörű, majdnem tavaszias nap volt, mikor Triesztet elhagyva dél-kelet felé vettük utunkat, hogy büszke hadilobogónkat idegen népek által lakott földrészeken bemutassuk. Még az elindulás előtt való napon erős bóra fújt, de a nevezett napon elsimultak a hullámok, tükörsima lett a tenger. Az útra kész Erzsébet hadihajó ott horgonyzott a rév közepén. Nyolc órakor reggel az Erzsébetre fölvonták a nagy lobogódíszt és egyidejűleg 21 ágyúlövéssel üdvözöltük a Greif hadijacht fő árbocán lobogó zászlót, mely az uralkodóház valamely tagjának jelenlétét jelzi. Kevés vártatva hajónkra szállt Sterneck báró admirális, a haditengerészet parancsnoka, kíséretével, hogy a legmagasabb vendégeket a haditengerészet nevében fogadja. Kilenc óra volt, midőn a Greif zöld gálacsolnakján közelítettek hajónkhoz Károly Lajos, Ferenc Ferdinánd és Ottó főhercegek, Mária Terézia, Mária Jozefa, Mária Annunziata és Erzsébet főhercegnők. Amint a csolnak hajónkhoz ért, a díszsorrendben álló legénység tisztelgett, a kürtös rázendítette a nagy riadót, a zenekar a néphimnuszt, ugyanazon pillanatban bevontuk a nagy lobogódiszt és felvontuk a már föntebb említett zászlót. Ő fenségeik elléptek a legénység előtt és azután behatóan megszemlélték az érdekes hajónak minden részét, annak a legkülönfélébb célokra szolgáló nagyszámú gőzgépeit, villamos és hydraulikus készülékeit. Nagy érdeklődés tárgya volt természetesen Ferenc Ferdinánd főherceg lakosztályának berendezése. Végül Károly Lajos főherceg cerclet tartott, megszólításával tüntetve ki a tiszti- és hivatalnoki kar minden tagját. A legmagasabb vendégek távozásakor újra fölvonták a lobogódíszt, az ágyuk megszólaltak, a legénység parancsszóra föllépett a hajó magas párkányára, onnét, sipkáját levéve, háromszoros hurrával üdvözölte tengerész-mód szerint az uralkodóház távozó tagjait, a néphimnusz ismét megrendült és a tisztikar katonásan tisztelgett. Délután 2 órakor adá a Greif jelzők segítségével a következő lakonikus parancsot: Elindulni. Nyomban rá elhangzott az Erzsébet parancsnok hidjáról az Ereszd el a bart! vezényszó. A kötelet, amely a hajót eddig a bothoz erősítette, elereszteték és bevonták; a hajó elszabadult és nagy kört írva le megindult. A hadihajók legénysége a párkányokra állt fel, vagy felkúszott az árbocok oldalkötélhágcsóira és felzendült a tengerészies hurrákkiáltás itt is ott is fölvonták a jelzőlobogókat. Szerencsés utat. Köszönjük. Mindenki oda állt, ott lebegtette kendőjét, ahonnét legjobban láthatta azt, akitől búcsút vett. Kezdetben körül voltunk véve sok száz csolnaktól, a hajó sebessége azonban növekedvén, elmaradoztak és csak a 2 nagyobb gőzös, az Anhiduchessa Carlotta és a Danubio birt velünk futni. Ezeknek fedélzete, párkányzata, kerékdobja, parancsnokhídja, egyszóval, minden része el volt lepve kiáltozó, integető emberektől. Nemsokára minden eltűnt a távolban. A Greif volt az első, mely visszafordítá irányát, elhagyva az Erzsébetet; példáját követte a többi kísérő hajó is. Magunkra maradtunk. Ez volt küldetésünk kezdete. Csak a nap, a tengerésznek sokszor egyetlen barátja és társa, nem hagyott el oly hamar minket, ő még nem fordítá

[4298] Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-12-31 / 370. szám
Grazer Tagblatt, Dezember 1892-12-21

vissza irányát. Vájjon fogsz-e oly barátságosan sütni és ragyogni, ha megint visszajövünk majdan egy év múlva? Az időjárás kedvező maradt az Adrián, a görög partok alatt azonban friss északkeleti szél támadt, mely Kréta szigeténél irányát északra változtatta és hajónkat — hogy Petőfi szavait használjam — mint a haragos dajka a bölcset, szilaj kezekkel megingatta. Bár a szél nem fejlődött ki viharrá, mindazáltal azt a következtetést vonhattuk le a hajó gyors, de szelíden hengergő mozgásaiból, hogy egy olbalvást, jövő vihar sem válhatnék egykönnyen veszélyessé. Többen megkapták a tengeri betegséget, de könnyen kiheverték. A tengerész-leleményesség kitűnő bebizonyítására adott alkalmat Ferenc Ferdinánd főherceg ő fenségének születésnapja, december 18-dika. Csak két nappal előbb tudtuk meg, hogy ez a nap ily hamar bekövetkezik. Hogy azt valamiképp meg kell ülni, az bizonyos volt. Az a kérdés azonban, hogy hogyan, nem volt könnyen megoldható. Sok fő között találkozik mindig néhány találékony, rendező tehetségű is. Találkozott az Erzsébeten is néhány, ezekből hamarjában megalakult a rendező bizottság. Ez aztán nem soká ülésezett, hanem rögtöniben nyélbe sütötte a tervet és mindjárt hozzálátott a munkához. Persze mindennek titokban kellett történni, hogy meglepetés legyen. A tisztek dolgoztak a tiszti teremben, a legénység éjjel ott, ahol éppen tartózkodnia kellett. Elővettek aztán mindent, amit csak egy hajón összeragaszthatót, bemázolhatót, összefonhatót találtak ; fogyott tehát a kéregpapír, a festék, a kóc, zsineg és csiriz ; felhasználtak mindent, amit csak valakire rá lehet aggatni, amiből maskarát lehet csinálni. Ha be nem avatott, idegen ember véletlenül bebukkanhatott volna egy ilyen műhelybe, azt hihette volna, hogy a tengeren is vannak színházak, vagy legalább is színházi kellék- és ruhakészítő intézetek. Elkészült minden. Dec. 17-én este volt az előest, ez hivatalos jellegű volt, fél 9-kor dísztakarodó, előadva a hajó zenekara által, 9-kor egy vak ágyúlövés, azután röppentyűk és más tűzijáték, a sorba állított legénység háromszoros hurrák-kiáltása. Másnap reggel napfölkeltekor felvontuk az árbocokra a kis lobogódíszt (mely csak a hadilobogókból áll), a délelőttre tervezett mise és a tisztikarnak tisztelgése az ünnepelt főhercegnél, a hajó erős hengergése miatt elmaradt. A legénység délre extrabort kapott; a szesz tudvalevőleg igen hathatós szernek bizonyul, ha azt akarjuk, hogy valami tréfa sikerüljön. Amint besötétedett s a legények a kellő jókedvben voltak : jelenteni lehetett tehát ő fenségének, hogy születésnapja alkalmából a másik (így nevezzük mi a legényeket) ünnepélyt rendeztek és kérik ő fenségét, hogy azt jelenlétével tisztelje meg. Amint a főherceg lakásából a fedélzetre lépett, meggyulladtak a villamos csoportlámpák. És érdemes is volt az érdekes tablót megvilágítani, melyet a következő jelenet szereplői képeztek. A fedélzet közepén foglalt helyet kíséretével a főherceg, mögötte a tisztek, hivatalnokok, szembe és oldalvást a legénység, egy utcát hagyva csak szabadon. A rendezők egy intésére rögtön megindult az ünnepi menet, mely az érintendő idegen földrészek ember- és állatvilágának elvonulását jelképezte. De nem Brehm híres Állatélet-ét, sem nem Darwin, vagy Cuvier és más szárazföldi tudósok tankönyveit vették alapul a csoportok összeállításánál, hanem az eddigelé szélesebb körökben nem eléggé ismert és méltányolt matróz-etnográfiát és zoológiát. Hát biz minden tisztességes tudósnak a haja égnek állna, ha e matróz-tudomány könyveiben lapozhatna. De szerencsére sem ősrégi pergameneken, sem modern rongypapírból készült könyvekben nincsenek följegyezve a tételei, melyek a tudatlanságnak fantáziával való vegyítéséből eredtek. Van e legények között mindig néhány, aki alsóbb iskolát, sőt algimnáziumot is végzett; ezek aztán mesélgetnek egynémely dolgot az érintendő országok népeiről és állatairól. Persze, ennek felét sem érti meg a máli, meg aztán alig is közlekedik a műveltebb elemmel és amit innét-onnét összekapdosott, azt hihetetlen módon, igazi költői szabadsággal összevegyíti — és igy támadt a matróz-etnogeográfia és zoológia. A legtöbben persze megelégszenek az Európán kívüli földrészek lakóinak nagyjában való aposztrofálásával; azok mind salvatichi (vadak), amelyek két nagy néptörzsre oszlanak, a turchi (törökök) és mórira (mórok); a műveltek tudnak még a chinesikről is valamit. Az állatok behatóbb részletes osztályozását többnyire fölösleges dolognak véli a matróz, hisz azok mind bestie salvatiche (vad állatok). Hát bizony minek is foglalkozzék egy cs. és k. matróz olyan otromba állatokkal, amelyeket sem friss, sem konzervált állapotban meg nem lehet enni? Már most tessék elképzelni, hogy milyen állat- és embercsoportokat állítottak össze ilyen tudomány alapján. Az eleje csak megjárta, azok közönséges dalmát matrózokat adtak a vízmentes, fekete vászonruhákban, amelyek nekik az ábrázatuk feketére festésével egyetemben marcona külsőt kölcsönöztek. Miután néhány többstrófás, reframes matrózdalt elénekeltek (majdnem azt írtam, hogy elordítottak) és hódoló iratukat átadták a főhercegnek, eltakarodtak. A belföld után jött a külföld, azaz annak szörnyteremtményei. Elöl vágtatott egy tüzes sárga csikó; a feje sárgára festett kéregpapírból összetákolva, sörénye kócból volt fonva ; bőre valami sárga takaróból került ki. Azt hiszem, alföldi csikósainknak nem nagy kedve telnék ilyféle sárga csikókban. Vezetője persze valami sárga kinézet volt. Azután jött egy sereg kisebb és nagyobb elefánt, amelyeknek külsejét a gyorstüzű

ágyuknak vízhatlan vászontakarói képezték. A tisztelt hajóelefántok igen illedelmesen viselték magukat, senkinek sem ütötték le a sipkáját, de még csak nem is kutatták ki a nézők zsebeit, kellő gravitással elrobogtak szemeink előtt, azután elkotródtak Afrikába, a mely földrész a hajó hátulsó részére helyeztetett át. Vezetőjük valami négerfajta volt. Ezekből jött aztán egy egész rakás, és pedig élethű példányok. t. i. majdnem teljesen meztelen, koromfeketére festett, pirosszájú, fehérfogú, kenderhajú makk. Dicséretükre mondhatom, hogy nagyon jól adták a négert, mert nagyon ügyetlenül ugráltak és valódi néger nyelvet beszélhettek, mert nem értettünk semmit abból, amit eldaráltak. Kíséretükben volt egy sereg majom, ezek már nem voltak oly élethűek. A majomhad után ballagott egy hatalmas zsiráf. Bőre persze ismét többszínűre mázolt kemény papirosból, pokrócokból, vászondarabokból állott. Hanem volt a belsejében egy geniális készülék, melylyel a szóját iszonyúan tudta tátogatni. Hogy mily akkurátussággal működött e készülék, arról tanúságot tehetnének néhányan, akiknek a hórihorgas fenevad leszedte a sipkáját; az illetlen állat még a két aranystrájfal ellátottakat sem kímélte, ami azonban nem tekintetett fegyelemsértésnek. Miután szép rendben elléptek mind e fenevad-csoportok, egyszerre csak öszszeröffentek és egy csoportba állva visszajöttek. Most támadt csak a zűrzavar, a perpatvar, a fenevadak tutti-fruttija, egy káosz, egy bestiális hadd-el-hadd, egy állati symposion. Ezt leírni nem tudom. Azt sajnáltam, hogy nem volt valami geniális festő a közelben. A tarka-barka fenevadak, a legénységnek festői rendetlenségben alakult, a fedélzeten, ágyukon, csónakokon és párkányzaton álló, ülő, guggoló csoportjai — mindez a villanyos fény által élesen megvilágítva nagyszerű képtárgyul szolgált volna. A sikerült ünnepély tánccal és a legénység ki-kitörő, lelkesült hurrák kiáltásaival végződött. Végzem levelemet is. Dec. 20-án reggel nagyszerű, langyos tavaszi időjárással értük el Egyiptom egykor misztikus, most csak homokos partját, a Szuez-csatorna bejáratát, Port-Szaidot, községében új templomot építtetett, tót hívei azzal a kérelemmel járultak hozzá, hogy az új oltárkép valamely magyar szentet ábrázolna. Persze, hogy a püspök a kívánságot készséggel teljesítette egy Szent Imre herceget ábrázoló szép oltárképpel. Ugyanez az őszinte bizalom és ragaszkodás fűzi hozzá papjait és tanítóit, kik mindnyájan a szerető, ügyeiket híven gondozó, jó atyát látják benne."[4299]

1892.12.26-28-án értek Aden-be.[4300]
Aden, vagy tulajdonképpen a Guardafu-foktól, Kelet-Afrika északi csücskétől Ceylonig a távolság az Egyenlítő 30 foka, tehát 1800 tengeri mérföld. A hajó a gyakorlatban 18 csomóval halad, így napi 400 tengeri mérföldet tesz meg.[4301]

1893.
1893.01.05-14-én Colombo-ba érkezett.[4302]
Nyolc napon belül 2100 mérföldes bejárás után a "Kaiserin Elisabeth" hadihajó épségben megérkezett Colombóba, Ceylonból. Az idő jó volt ezen az útszakaszon, az állandó északkeleti monszun miatt az árnyékban átlagosan 27 Celsius-fokos levegő hőmérséklete kellemesnek tűnt. A napon és a jobb oldali kabinokban azonban érezhető volt a trópusi hőmérséklet különösen kellemetlen volt. A tenger az Ádeni-öbölben volt nyugodt, majd néhány napig mérsékelten hullámzott az óceán, a következő célhoz közeledve ismét egészen ártalmatlanná vált. Az ég mindig tiszta, vagy enyhe kenderfelhők borítják, amin mindenhol újra átsüt a nap. Volt, hogy szivárványt láttak. Este alig hűlt le a levegő. Az eddig megfigyelt sirályokat egy másik vízimadár-faj, a nagycsőrű kebelek váltották fel, amelyek itt-ott feltűntek a hajó közelében. Az Ádennél már megfigyelt ibolyaszínű medúza még három napig töretlen számban jelent meg, és különösen egy este szürkésfehér fényben izzott a a horgonyláncon és a hajócsavarokon. A hajó bálnával is találkozott. Naponta 1-2 hajót láttak csak. 1893.01.02-én a tengeren találkozott az SMS Fasana-val. A hajót egy rövid időre felkereste Ferenc Ferdinánd. [4303]

1893.01.17-1893.02.01-én Bombay következett.

[4299] Budapesti Hírlap, 13. évfolyam, 1893-01-12 / 12. szám
[4300] Fővárosi Lapok, 29. évfolyam, 1892-12-28 / 358. szám
[4301] Klagenfurter Zeitung, Januar 1893-01-12
[4302] Grazer Volksblatt, Januar 1893-01-06
[4303] Neue Freie Presse, Januar 1893-01-21

„Bombayból január 27-iki kelettel levélben kérik a Plan és társa fiumei beviteli céget, hogy az Erzsébet hadihajó konyakkészletét egészítse ki és küldje Honkongba, mit a cég azonnal meg is tett.”[4304] A cég Szingapúrba is küldött egy konyakkészletet a hajó számára.[4305]
1893.01.28-án a hajó eredetileg tervezett útvonalát megváltoztatták. Ez nagyban befolyásolta a hajóhoz küldött posta útvonalát.[4306]
1893.02.02-05-én Marmagao, Goa (India) vizein volt.[4307]
1893.02.08-16-án Colombo-ban volt ismét.[4308]
1893.02.16-23-án Trincomalee, Ceylon-ba érkezett.
1893.02.28 – 1893.03.29-én Calcutta-ban (Diamond Harbour, Hooghly) volt. Minden rendben van a fedélzeten. Tengerész tisztjeink nagyon barátságos fogadtatásban részesültek a helyi társadalomban, és lehetőséget kínáltak számukra számos szórakozásra.[4309]

„Az »Erzsébet« hadihajó számára, melyen Ferencz Ferdinand főherczeg utazik, a postát elindítják ápril 7-én. Sidneybe érkezik körülbelül május 14-re, ahonnan az »Erzsébet« parancsnokságának hátrahagyott utasítása szerint továbbítják a hajó után. April 28-án Szörabajába, Május 5-én Szörabajába, Május 12-én Szörabajába, Május 10-én Szingaporéba és Szaravakba, (é. jun 13.). Május 26-án Bangkokba. Ez utóbbi öt helyre nézve a hajó parancsnoksága Batáviában az osztrák-magyar konzulátusnál utasításokat hagy hátra a továbbítás módozataira. Június 2-án Hongkongba (é. k. julius 5.). Június 9-én ugyanoda (é. k. jul. 14.) Jun. 16-án u. o. (é. k. jul. 19.). Jun. 23-án Shanghaiba. (é. k. jul. 30.)”[4310]

1893.04.06-09-én Szingapúrba érkezett.[4311] A városban kolerajárvány tombolt.

1893.04.06-09-én Szingapúr-ban

[4304] Budapesti Hírlap, 13. évfolyam, 1893-03-14 / 73. szám
[4305] Magyar Hirlap, 3. évfolyam, 1893-03-14 / 73. szám
[4306] Neue Freie Presse, Januar 1893-01-28
[4307] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-25 / 304. szám
Neue Freie Presse, Februar 1893-02-01
Neue Freie Presse, Februar 1893-02-03
[4308] Neue Freie Presse, Februar 1893-02-09
[4309] Neue Freie Presse, April 1893-04-11
[4310] Nemzet, 12. évfolyam, 1893-03-31 / 3804. szám
[4311] Neue Freie Presse, April 1893-04-06

1893.04.06-09-én Szingapúr-ban

1893.04.06-09-én Szingapúr-ban[4312]

Az egyenlítőn való átkelést megünnepelték az utazás során, és mindenkit leitattak, még a kapitányt és Ferenc Ferdinánd főherceget is.
„Mint egy táviratunk jelenti, az Erzsébet királyné hadihajó Singapure-ből Batáviába indult. Ferenc Ferdinánd és Lipót Ferdinánd főhercegek a legjobb egészségben vannak.”[4313]

1893.04.11-27-én Tandjung Perink, Batavia vizeire érkeztek.[4314]
1893.05.05-08-án a Csütörtök-szigethez (Thursday-island) érkeztek. Itt egy matróz dezertált puskával és 90 tölténnyel.
1893.05.16-27-én Sydney-ben jártak. Itt, május 20-án Lipót Ferdinánd főherceg, aki tengerészként szolgált a flottánál, összetűzésbe került a többi tiszttel és leszállt a hajóról. Hazahajózott egy Európába tartó gőzhajó fedélzetén.
„Május 26-án az Erzsébet hadihajón pompás bált rendeztek, melyen ötszáz vendég vett részt. Másnap egész Sidney az „osztrákok“ fényes báljáról beszélt, az utcákon az Erzsébet hajó képét árulgatták, a lapok hasábos tudósításokat közöltek az ünnepségről, a hölgyek pedig teletöltötték az uraik kabinjait virágokkal, miket odaküldtek. Sőt állítólag egy szép hölgyekből álló küldöttség akarta megpróbálni, hogy a hajó maradjon még ott pár napig. Hiába kérték volna, készülni kellett.”[4315]

[4312] https://www.flickr.com/photos/morton1905/albums/72157629878787090/with/7263650658
[4313] Pesti Napló, 44. évfolyam, 1893-04-10 / 103. szám
[4314] Neue Freie Presse, April 1893-04-09
[4315] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-25 / 304. szám

Ezt követően a hajó rossz időben haladt tovább és 1893.06.01-04-én Noumea-ban (Numeai-öböl, Új-Kaledónia) kötött ki. „A numeai öböltől elbúcsúzva, a francia hajóktól a szokásos üdvözlettel váltak meg, egy zenekar a Nu szigetén az osztrák himnuszt játszta, mire az Erzsébet hadihajón, a nemzetközi udvariasságnak hódolva, megszólalt a Marseillaise."[4316]

„Ferencz Ferdinánd főherczeg Ausztráliában. Ferencz Ferdinánd főherczeg a világ körüli útjában május 16-án reggeli 9 órakor érkezett az «Erzsébet» hadihajón a sidney-i kikötőbe. Az angol hajókon eldördültek az üdvlövések. Mivel Sidneyben monarkhiánknak konzulátusa nincs, a német konzul üdvözölte a főherczeget, aki szigorú inkognitóban lépett a szárazföldre. Hivatalos fogadtatás azért nem volt, mert az ausztráliai bankválság nyomasztó hatást gyakorolt. A főherczeg részt vett az ország belsejében rendezett kenguru-vadászaton. A lakosság mindenütt tisztelettel üdvözölte. Az «Erzsébet» hadihajó fényes berendezése és hatalmas arányai nagy föltűnést keltettek. Valóban csak a hadihajó az egyetlen eszköz, ami távol lakó nemzeteknek imponál. Bae képviselő, aki a munkáspárthoz tartozik, a kormányt azért interpellálta, hogy miért bocsátott a főherczegnek külön vonatot rendelkezésre. A miniszterelnök tapintatos válasza után azonban a dolog felett napirendre tértek. Uj-Sidneyből érkezett hírek szerint az «Erzsébet» hajó fedélzetén, melyen a főherczeg tartózkodik 60 matróz betegedett meg lázban. A főherczeg egészséges.[4317]

FERENCZ FERDINAND FŐHERCZEG FÖLDKÖRÜLI ÚTJA. Írta egy tengerésztiszt az «Erzsébet» hajó fedélzetén.
Sydneyben. Május 16-ikán értük el Port Jacksont, az ausztráliai kontinens belsejébe mélyen benyúló, százszorosan elágazó öblöt, amelynek déli oldalán 1778-ban szállott partra egy, az angol kormány által száműzött rabcsoport. Akkor az a föld még alig hogy fel volt fedezve. Bátor, az ismeretlentől vissza nem rettenő, többnyire az akkor még hatalma tetőpontján lévő hollandi nemzethez tartozó tengerészek lassanként körülhajóztak és megállapították, hogy az egy óriási földdarab, egy új, ötödik világrész. Hazájukról elnevezték Új-Hollandiának. Hogy milyen ez az új világrész, mily emberek és állatok lakják, és mily növényzet fedi, arról csak gyér és kevéssé megbízható tudósításokat hoztak a fölfedezők. «Nagyrészt szegényes a növényzet, tehát meddő a föld, amelyen vad, fekete emberek lakoznak.» Ilyenek voltak az első hírek. Jó lesz az a föld az emberiség pariái, a gonosztevők számára. Népesítsék be ezek, küzdjenek ott a létért a vad emberek, fenevadak támadásai és a föld meddősége ellen, vagy veszszenek el. Az ó-világ meg fog tisztulni a bűntől, száműzi elátkozott, megtagadott fiait, legyen azoké a legújabb világ, a rabok világa! És megalakult az első rabtelep, Sydney Covenak nevezték el. Néhány száz nyomorult viskó, bennük elvadult emberek, körülöttük vad bozót. Ilyen volt Sydney akkor, alig több, mint száz éve! És most? A reggeli nap szelíd, kellemes fényétől pazaron körülragyogva tűnt fel előttünk Ausztrália. Mert már nem Új-Hollandiának nevezik az ötödik világrészt. A hollandi oroszlán nem tudta meghódítani, átengedte a hatalmasabb angol oroszlánnak. Hajónk gyorsan közelített a part felé, melynek látszólag egyenes vonala, közel érve hozzá, két sziklasark közt megszakadt. Port-Jackson bejáratánál voltunk. Az előttünk még ismeretlen világrésznek mintegy oszlopos kapuját alkotva, hatalmas fehér sziklák emelkedtek ki a tajtékzó, csapkodó hullámokból. Elragadó kép volt az, melyet e kapun át megpillantottunk; egészen különböző attól, amit a tropikus világban látni megszoktunk. Sehol a természet duzzadó túltengése, mely bár csodálatra ragadja a mérsékelt égöv szülöttét, de el is fárasztja figyelmét, — és sehol az indusok fantasztikus műveltsége, mely szintúgy túltengő, idegenszerű. Nem pálmák szegélyezik itt a partot, mint a forró földövi tájakon; sem szeszélyes alakú, aranyozott kupolájú furcsa szörny-istenalakokkal benépesített pagodák és templomok — egy általunk fel nem fogható képzelni világ szüleményei — nem emelkednek itt, mint Indiában, hol földhöz ragadt nyomorúságot találunk a fényes épületek között. Ez nem a szembetűnő ellentétek világa többé. Itt ismét a mérsékelt égöv szelíd természetének vonzó körébe jutottunk, ismét Európának hatalmas és egyöntetű jellegű műveltségét látjuk, ismét józan, kitartó tevékenység nyilvánul körülöttünk. Ez ismét a fehér ember kizárólagos, elvitázhatatlan birodalma. Minden, amit láttunk, ezt bizonyította. Szemünk mindenütt a legkifejlettebb polgárosodás műveivel találkozik. Az óriási öböl partjait zöld dombok sorai szegélyzik. A dombok lejtőin, hátán gyönyörű lakházak épülnek virágzó kertek közepette. Díszes, sőt pompás külsejükből, melyekben Európa minden építő széljét képviselve látjuk, követ keztethetjük, hogy gazdag

[4316] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-25 / 304. szám
[4317] Vasárnapi Ujság –1893-07-02 / 27. szám / Mátray Lajos: Azt mondják hogy 461. oldal / Költemények

emberek kéjlakói. Egyesével, majd csoportokban állnak, sőt egész városrészeket is alkotnak. Ezek Sydney külvárosai. És ha lehet az arany keretből a kép értékére következtetni, mily gazdag lehet az a város, melyet ennyi fényűzés vesz körül! Amint beljebb haladunk az öbölbe, meglátjuk déli oldalán a várost magát. Magas lakóházak, palotaszerű tárházai beláthatatlan épületsorokká nőnek. Ott balra egy gyönyörű park húzódik a tengerpart mentén. Messzelátónkkal a forró földöv legkülönbözőbb növényzeteit láthatjuk benne, a zöld pázsiton meg pihenő embereket. Az valószínűleg a híres botanikus kert. Ettől jobbra egy domb emelkedik, melynek oldalait foltokban rendezett pompás kert födi, tetején egy királyi díszlak áll. Az bizonyára (fj.Déli-Wales kormányzójának palotája, mert Új-Déli-Wales tartománynak fővárosa Sydney. Megerősít ezen véleményünkben az a nagy kék lobogó is, mely a palota egyik tornyának fokáról leng alá. Ez Ausztrália lobogója. Ezzel átellenben, az öböl túlsó oldalán egy másik büszke jelvényt lobogtat a szél, az angol admirálisnak, az ausztráliai angol hadiflotta parancsnokának lobogóját. Az egyik lobogó azt mondja: «Az egykori fegyencz telep szabad, becsületes emberek országává változott át. Ide nem azért jönnek többé az emberek, hogy büntetésből kényszermunkát végezzenek. Ide szabad akaratból jönnek a túlságosan népes Európából ,mindazok, akik kedvezőbb létfeltételek közt gazdagabb keresetet remélnek találni, és azt szabadelvű társas és állami intézmények védelme alatt kívánják élvezni. Ez a munka nemzetközi szabad országa!» A második lobogó azt mondja : «Ha ezt az országot nem angolok alapították is, de angolok kormányozzák és angolok flottája védi!» És íme ott sorakoznak Anglia-Ausztrália úszó bástyái! Középütt egy hatalmas csatahajó, az «Orleando», mellette néhány újabb szabású gyorsczirkáló. A parton és egy, az öböl közepén fekvő szigeten, néhány erőd és üteg van felállítva. Tehát ez a fiatal ország meg is tudná védeni gazdagságát és szabadságát, ha arra kerülne a sor. Mindenféle hajók sokasága lepi el a vizet. Evezős, gőz és villám által hajtott csőnakok százával veszik körül az érkezett hajót; kereskedelmi cégek küldöttei jelennek meg a hajó ellátásáért versenyezve; itt mindenki nyerni, szerezni akar. Gyorsjáratú kis gőzösök eszközük az élénk közlekedést a part egyes pontjai között. Vitorlás és gőzhajók jönnek-mennek, köztük minden faj, nagyság és nemzet, képviselve van, a kis czethalásztól kezdve az óriási óczeánjáró gyors gőzösig. Tehát szépség, pompa, gazdagság, hatalom, szünetlen lázas tevékenység jellemzik azt a képet, amelyet Sydney ma nyújt. Száz év alatt egy rab telep helyén a legkifejlettebb polgárosodás egyik emporiuma, egy világváros jött létre. Az angol hadihajók mellett elhaladva, meszszelátómon át észrevettem, hogy a hajók orrára ez a mondat van írva : «Advance, Ausztrália!» (Előre, Ausztrália!) Ez a legújabb világrész jelszava. Lehetne-e lakosainak tevékenységét, lankadatlan előre törekvését, józan önzését rövidebben és jobban jellemezni? És mégis mind e föltételei az életképességnek még nem magyaráznák meg magukban Ausztrália, különösen Sydney csodával határos föllendülését. Ily jellemtulajdonságok is csak úgy képesítnek egy népet a meggazdagodásra, ha a gazdagság forrása már megvan a természetben, a talaj termékenységében. Új-Déli-Wales bővelkedik a természet minden kincseiben. Talaja bár nem mondható kiválóan termékenynek, elegendő mennyiségben megtermi a búzát és más gabonanemeket. Az európai gyümölcsnemeket is sikerrel ültetik, az ausztráliai gyümölcs pedig vetélkedik szépségben és zamatban az európaival. A föld az angol korona birtoka, aki a legtöbbet fizetőnek adja el azt «farmokra» osztva. A farmokon csak részben veszik mívelés alá a földet; nagyobb része fűvel van benőve, mely táplálékul szolgál mindenféle házi állatoknak. Az állattenyésztés, különösen a juhtenyésztés, a gyarmat mezei gazdaságának a főága, a gyapjúkivitel jövedelmeinek egyik bő és biztos forrása. Angliának egész gyapjú-szükségletét Ausztrália fedezi. Nevezetes kőszén-rétegek vannak különösen a a Hunter folyó mentén; rézben igen gazdagok a hegységek. Mind e jövedelmi források azonban csak másod sorban jönnek tekintetbe. Elsősorban aranytelepeinek köszönheti a gyarmat példátlanul gyors felvirágzását. Ha már előbb is meglehetős számban vándoroltak ki Új-Déli-Walesbe a fegyenczeken kívül (kiknek oda telepítése különben 1839-ben megszűnt) európaiak, különösen angolok és írek. 1851 óta, mely évben az első aranytelepet felfedezték s azóta 1880-ig 500 millió frtnyi értékű aranyat nyertek, a szerencse vadászoknak úgyszólván népvándorlása irányult oda. A bevándorlottak nagyobb része meg is telepedett ott, úgy hogy a gyarmatnak 850,000 főnyi lakossága csakis ezekből áll; a benszülött őslakosok egészen eltűntek. Ugyanez áll Ausztrália többi gyarmataira nézve is. Az ausztráliai benszülött visszahúzódik és elpusztul abban a mértékben, amint az európai ember, a nyugati műveltség előbb-előbb nyomul. Az egész földrészt (hozzáértve a politikailag hozzátartozó Tasmánia és Új-Zeeland szigeteket is) körülbelül 3 millió ember lakja. Ezek között már csak 30 ezer benszülött van. Tasmániában egészen kihaltak az őslakók; néhány évtized múlva az új-zeelandi maorik is egészen el fognak enyészni. A fehér ember tehát egy új világot hódított magának Ausztráliában, gazdag forrásait lelvén ott az életnek, korlátlan terét a munkásságnak, tehát könnyű

módját a megélhetésnek, megtelepedett és átvitte magával mindazt, ami Európa műveltségében szép, polgárosodásában üdvös, állami intézményeiben bölcs és szabadelvű, s ami a társas életben kellemes. És ezek mind szépen virulnak az ausztráliai talajon. Vannak azonban e fényes képnek árnyoldalai is. A fehér ember átvitte oda magával bűneit is. A bevándorlás árja nemcsak tiszta búzamagot hordott ide, hanem dudvát is. Nagy azoknak a száma, akik csak azért cserélték föl Ausztráliát Európával, mert ott égett a föld talpuk alatt, vagy röstelve a rendes munkásságot, megerőltetést, dolog nélkül reméltek meggazdagodni a mesés aranyországban. Bűnbe esettek, megbukottak, a társaságban lehetetlenné vált emberek, kalandorok és szélhámosok szaporították azt a gonosz elemet, mely az egykori fegyenczek utódaiból maradt. Mindezek a bűn örökös forrását táplálják. Dicséretére válik azonban a gyarmat kormányának, hogy a személy- és vagyonbiztonságra czélzó törvényhozás erélyes. A rendőrség éber, gyors, ügyes és szigorú, személyválogatás nélkül lép fel mindenki ellen, aki kihágást követ el a közbiztonság, vagy a törvények ellen. Például Sydneyben éjjel minden nyilvános helyiség bezáratik pontban 11 órakor. Egy perccel 11 után egy «bar»-ban sem lehet egy csepp italt se kapni, mert minden «barkeeper» jól tudja, hogy súlyos pénzbüntetéssel sújtatnék, ha meg nem tartaná a zárórát. Az ausztráliai társadalom, bár hasonló körülmények és viszonyok alatt alakult meg, mint az amerikai, nagyon is kedvezőleg különbözik attól. Az amerikaiak nagy tulajdonságait, a szünetlen tevékenységet, az akadályt nem ismerő erélyt, a társadalmi szokások szabadabb jellegét itt is megtaláljuk; de míg a yankee hideg és zárkózott, semmi másra sem gondolva, mint a dollárra, addig az ausztráliai barátságos, udvarias, közlékeny és előzékeny; szereti a társasélet örömeit, tehát vendégszerető. A yankee szertelen önzését az az elv jellemzi, mely újabban politikájában is uralkodik: «Amerika az amerikaié!« Ausztráliában még alig ismerik a magát elkülönítés és elzárás elvét; Ausztrália még nyitva áll mindenki számára, és ott senki sem talál még akadályt a megtelepedésben és megélésben, ha dolgozni tud és akar. Úgy a szellemi, mint a kézi munkás bő keresetet talál a «Dél földön» akármely pályán : mint orvos, kereskedő, tudós, vagy napszámos. Hogy milyen, európai fogalmak szerint mily hihetetlen nagy napszámokat fizetnek itt (az árak természetesen a verseny élénksége szerint különbözők), megemlítem, hogy azok a munkások, akik hajónkra szenet raktak, 1 shillinget (50 kr. aranyban) kaptak óránként. A munkás minden órában felmondhat a munkaadónak, s ez kényszerítve van sokszor annyit fizetni, amennyit a munkás követel. Mert vannak munkásszövetkezetek, amelyek tagjaikat eltartják, és ha a munkaadó a szövetkezet valamely tagjának nem fizeti meg a követelt bért, senki abból a szövetkezetből nem dolgozik nála. Előfordul azonban, hogy néha sok a munkakereső, ez esetben a munkaadó határozza meg a bért. Ausztrália lakossága keveréke Európa minden népének és nemzetiségének. Vannak itt németek szép számban, francziák, akiknek külön lapjuk is van; olaszok, különösen mint gyümölcsárusok, sőt magyarok is. Ezek közül van Sydneyben egy dr. Philip nevű, aki mint orvos tekintélyes állást tudott szerezni magának. Zömét azonban e nemzetközi keveréknek az angol- ír elem képezi, és minthogy a kormány is angol, a törvények angol nyelvűek és szelleműek és az angol nyelv az általánosan elfogadott közlekedési nyelv is, a más nemzetiségű jövevény csakhamar elsajátítja az angol nyelvet, mely nélkül itt nem élhet meg, és máskülönben is hozzásimul az angol, azaz jobban mondva az ausztráliai szokásokhoz. Habár Albion népének, mint legelső és legszámosabb elemnek többségben léte határozza is meg az ausztráliai társadalom lényét, nagyon észrevehető a többi elemek hatása is, ami különösen a különböző népfajok sarjadékai közt kötött házasságok folytán jut érvényre. Ez a nemzedék többé nem vallja magát angolnak, írnek, németnek, olasznak, stb. — ők mind «ausztráliaiak.» És ha angol szülők gyermekei úgy beszélnek Angolországról, mint «home»-ról (otthon), azt csak szüleiktől elsajátított szokás folytán teszik, de azért ők is igazi «ausztráliaiak». De mint föntebb érintettük, már egyéb jövevényekben, is észrevehető az átalakulás. Saját nemzetiségi jellegük lassanként elsimul, megkülönböztető színezetük elhalványul. Mindannyian új hazát leltek Ausztráliában, melynek szabad szellemű légkörében elfelejtik a volt hazát. Egy új népet alkotnak, az «ausztráliait.» Már megemlítettük azon kiváló tulajdonságokat, melyek az ausztráliait az idegennel kedveltetik. Rövid jellemzésük az, hogy ők szeretetreméltó angolok. Ezt a kedvező véleményt saját tapasztalásaink alapján alkottuk Sydneyben való tartózkodásunk alatt. Reggel 9 órakor vetettünk horgonyt Port Jackson számos öbleinek egyikében, a hadihajók «Farm Cove» nevű kikötőjében, az angol hajóraj közelében. Ferencz Ferdinánd Ő Fenségének utazása magán jellegű lévén, nem húzták fel a főárboczra az uralkodóház lobogóját. Ennélfogva elmaradt az angol hajók lobogódísze és ágyúüdvözlete is, melyek ugyan a főherczeg magas rangját megillették volna. Mindjárt megérkeztünk után hajónkra jött a kormányzó katonai segédje és a német főkonzul, aki, — mivel nekünk, noha monarchiánk nagyszámú alattvalója él itt, Sydneyben saját konzulunk nincs, — a német kormánynyal kötött egyezmény folytán az osztrák-magyar konzul tisztét

is végzi. A szárnysegéddel előzetesen megállapíttatott Ő Fensége itt tartózkodásának programmja és meghatároztatott a kormányzó látogatásának ideje. Pontosan a kitűzött időben megjelent lord Darley, a kormányzó, katonai segéde és első titkára által kisérve. Rear Admiral Bowdon—Smieth, az «ausztráliai flotta» parancsnoka és Sydney város képviseletében annak polgármestere a városi jegyzővel együtt szintén tiszteletüket tették a főherczegnél. Ez utóbbiak feltűntek díszruhájokkal, mely egy hosszú és bő, kenguru, vagy ki tudja micsoda ötödik világrészbeli állat bőrével díszített palástból állott. Angol szokás szerint itt is mindazon polgári egyének, akik valamely nyilvános hivatalt viselnek, hivatásuk teljesítésekor, vagy ünnepi alkalmakkor, bizonyos megkülönböztető öltözetet viselnek. Az első nap délutánját Ő Fensége a város megtekintésére szentelte. A kormányzó fogatán, mely egész itt tartózkodása idejére szolgálatára állott, végigjárta a nagy kiterjedésű város szebb és érdekesebb részeit és sok időt szentelt a gazdag múzeum, valamint a «National Art Gallery» beható megszemlélésére. Ez utóbbi egy néhány sydneyi maecenas által létetesített és műérzékkel összeállított műtárlat, melyben különösen a festőművészet kiválóan van képviselve. A tárlat rendezője hosszabb időt töltött Európában, hol sikerült a gyűjtemény számára több kitűnő újabb festő eredeti műveit megszereznie, melyek most annak gyöngyei és Sydney büszkeségei. A gyűjteménynek nagyobb része pedig az ó világ régi és újabb mestereinek igen sikerült másolataiból áll. Ausztrália maga nincsen még képviselve művészi termékek által. A legújabb világrésznek alig van még története, társadalma újkeletű, lakossága alig foglalkozott eddig mással, mint a mindennapi élet gondjaival és érdekeivel. De azért fejlődése már is oly rohamos, jövője oly sokat ígérő, hogy rövid idő múltán a természet termékein kívül kétségkívül a művészet remekeivel is gazdagítani fogja hírnevét. A város megtekintése már magában is érdekes és élvezetes. Belvárosa a (city), a nyilvános élet, a kereskedelmi és üzleti világ fő helye. Ott vannak az országház, a minisztériumok, a többi állami és más hivatalok (officeok). Már az állami hivatalok száma magában is nagy, lévén Sydney fővárosa Új -Déli-Wales tartománynak, mely mint a többi ausztráliai gyarmat tartományok is, önálló alkotmányos állam, egy kormányzó, mint az angol korona megbízottja alatt miniszterekkel, felső és alsó házzal. Ezekhez járulnak a többi nyilvános hivatalok : posta, távírda, vám, stb. Itt vannak az összes bankok, kereskedések, üzletek, tárházak, melyeknek száma Sydney virágzó kereskedelme folytán régió. Bárha a city ekép a prózai kenyérkeresetnek, a pénzvilág tusáinak, a mindennapi létért való küzdelemnek színhelye, mégis mily szép képet nyújt! Minden az újság és nagyszerűség színével hat reánk. A házak nagyok, sőt különösen a bankházak és az óriási, többnyire 5-6 emeletes gyapjú-tárházak palotaszerűek. Az épületek külsejére nagy gond van fordítva. Növeli ezt a többnyire nagy, szabad terek által körülvett monumentális nyilvános épületek nagy száma, melyek, mint az országház, a városház (mely a bécsi városházhoz hasonlít,) a posta, tőzsde és mások valóságos remekei az újabb a renaissance, román és gót ízléseknek. A city azonkívül a nyilvános mulatságok színhelye is. A színházak, orpheumok és más mulatóhelyek mind itt vannak. Sajnos, hogy a «bar»-ok, az italmérő üzletek száma rendkívül nagy és mégis mindegyiknek jól megy a dolga. Ez utczai élet a lehető legélénkebb. A gyors járatú, óriási kocsikkal ellátott városi vasút, mely a cityt a távol külvárosokkal köti össze, a kedvelt «cab»-ek, kétkerekű, egy lovas, de igen kényelmes és díszes hintók, melyeken hátul egy magas bakon ül a kocsis, és a közlekedés száz más eszközei tömött sorokban követik egymást. A járdákon a járókelők tömege tolong. Napközben mindenki siet, mert dolgai után jár, csupa lótó-futó embereket látunk. A sétálásra és más mulatságokra az este szolgál. Miután az ausztráliai egész napon át dolgozott, este az élet örömeit élvezi, mert azoknak ő is nagy barátja. Estebéd után, tehát mikor a gáz és villamos lámpák fényesen kivilágítják a főutczákat, a nagyszerű bazárokat, a sétálók tömege özönlik ide-oda. Sokan a színházakba mennek, melyeknek berendezése jobbára igen díszes, de díszes bennök a közönség is. A nagyobb színházakban t. i. nyugat-európai szokás szerint mindenki estélyi öltözetben (evening dress) jelenik meg: a hölgyek kivágott ruhákban, a férfiak frakkban, vagy a rövidebb, de szintén fekete kabátban (smoking), így már a nézőtér is ünnepélyes színezetű. Amiket a színpadon látunk, a gépezetek és más színi készületek és berendezések technikai tökéletesség tekintetében egészen mai színvonalon állnak. Hanem annál silányabb a színi előadások művészi értéke, tartalma. Aki a színlapokról szeretné megtudni, hogy hol láthat valami jó vígjátékot, vagy drámát, nem jutna czélhoz. Itt az ilynemű szellemi élvezetet nem ismerik vagy legalább nem gyakorolják. Itt csak izgató látványos darabokat adnak elő, melyeknek szövege csak arra szolgál, hogy mennél több színpadi, vagy jobban mondva lovardás mutatványra adjon alkalmat. Sydneyben időzésünk idejében a legnagyobb színházban, a Lyceumban, állandóan egy darabot adtak, melynek czíme: «Egymillió pénz». A darab szövege czíméhez híven azt tárgyalta, hogy mily, semmi által felül nem múlható szerencse az, ha az embernek sok pénze, egy milliója van. Azon mindent meg lehet szerezni. A darab a pénz

dicsőítése. A szerencsés milliomos természetesen élvezi is millióját, p. o. részt vesz óriási áron vásárolt híres lovaival egy lóversenyen (race) s a díjat pénzével meg is nyeri. A szerző által ügyesen betoldott ezen jelenet alkalmat ad a színház rendezőjének, hogy a színpadon egy valóságos lóversenyt mutasson be, amilyet Európában csak egy nagy lovardában lehetne látni. Ausztráliában tehát a drámai műértelem még nincsen kifejlődve. A dalművet már inkább tudják élvezni. Európából vagy Amerikából vendégszerepelni átjövő operatársaságoknak jól megy itt a dolguk. Megemlítettük, hogy a city a kereset, a nyilvános élet színhelye. Nagy része tehát a lakosságnak oda van kötve napközben hivatása, foglalkozása által, de lakást nem ott tart az óriási üzletházakban, a lármás tevés-verés közepette. Lakhely tekintetében szintén az angol ízlésnek hódol. Szereti a kis, de az igazi angol kényelem minden kellékével ellátott házakat, valamely csendes városrészben, foglalkozása helyétől, sokszor igen messze, ahol lehetőleg egymagában, vagy csak még egy más családdal együtt lakva, zavartalanul átadhatja magát a munka után jól eső pihenésnek és kényelemnek. Ezek a házak, bár csínnal építvén, igen egyszerűek. Többnyire egy- vagy kétemeletesek, minden emeleten csak néhány szoba és előttük tágas, az utczára nyíló, sokszor növényekkel díszített veranda van, egyik, mint a másik olajfestékkel világos barnára van festve. Ezek a házak hosszú sorokban csatlakoznak a belvároshoz, de egészen külön álló városnegyedeket is alkotnak attól távol. Annyira elárulják czéljukat a csendes visszavonulásnak e székhelyei, hogy az idegenben önkénytelenül azon gondolat támad: «mily jól lehet itt pihenni!» Mintha mindegyikre ez volna írva: «Beata solitudo.» Így laknak a közép és a szegény osztályhoz tartozók. A gazdagok más lakhelyeket választottak maguknak, melyek még távolabb csoportosulnak a tulajdonképeni város köré. Mint már e sorok elején említettük, többnyire a közeli kisebb-nagyobb tenger öblöcskék partjaira vannak építve e kéjlakok, vagy az azokat környező halmokra. E negyedek elnevezése többnyire a környéktől van véve: Darling-point, Elisabethbay, stb. És ha már a középosztály lakházai is el vannak látva a kényelem minden kellékeivel , milyen pazar fényűzéssel találkozunk itt, a gazdagok palotáiban? Mint egy-egy regényes álom megvalósulásai állnak a házak gyönyörű kertek által körülvéve, melyekben Sydneynek Dél-Olaszországéhoz hasonló áldott éghajlata folytán a forró és mérsékelt földöv legszebb növényei, pl. még tél közepén is rózsák diszlenek. A házak nincsenek számozással ellátva, mint a többi városrészekben, hanem egy-egy aranyozott név díszült a homlokzatukon. Az utczákon néma csend honol, alig szakítva meg egy-egy járókelő léptei, vagy egy-egy előkelő fogat tompa robogása által. Így lakik Sydney úri rendje, a pénz nagyjai. Ha e tündérlakókat látnád, nem gondolnád, hogy költőiségük arany termő földek, juhfarmok és gyapjútárházak prózai talajában gyökerezik. És ha látnád benn lakóikat, nem gondolnád, hogy elődeik, vagy ők maguk is, többnyire aranykeresők, juhtenyésztők és gyapjúkereskedők voltak valamikor, vagy még azok most is: oly igazán illemes, előkelő modorú, a valódi vendégszeretetet és a társas élet finom örömeit ápoló és kedvelő emberek. És mintha testileg is egészen más emberek volnának az itt lakók, mint az a népség, melylyel a belvárosban találkozunk. A női szépség itt a gondtalan jóllét kedvező légkörében zavartalanul fejlődik. A gazdag nők ritkán jelennek meg a belvárosban, legfeljebb bevásárlásokat tenni, vagy a színházat látogatni. Egész életük a saját úri világukban folyik le, csak egymással érintkezve. A belvárosban csak a szegény sorsú, kereset után járó nők láthatók. A gond és nehéz munka pedig halálos ellensége a szépségnek. Május 17-én korán reggel indult el a főherczeg Sydneyből első kirándulására. Az új-délwalesi kormány igen előzékeny módon különvonatot ajánlott föl e czélra Ő fenségének. E különvonat a lehető legkényelmesebben és legczélszerűbben volt berendezve. Öt kocsiból állott. A szalonkocsiban a közös társalgó- és dolgozószobán kívül Ő fensége hálókocsija volt. E kirándulás czélja az volt, hogy a főherczeg igazi képet nyerjen a «farmerek» és «squatterek» életmódjáról. A kirándulás rendezését a kormány vette kezébe, és az oktatásügyi miniszter kísérte ő fenségét. Úgy a kormány, mint a miniszter kitűnően eleget tett feladatának. A legnagyobb farmok azon óriási síkság termékeny széleit foglalják el, mely a szárazföld belseje felé terjed. A juhok és marhák százezreit, sőt millióit tenyésztik ott a gazdag gyepű legelőkön. A területnek még csak kis része van művelés alá véve; a természet még jórészt azon ősi állapotában van, mely az állatvilág fejlődésére nézve oly kedvező. Ennélfogva a legkülönfélébb, nagy részt csak Ausztráliában előforduló vadnemek nagy számban találhatók ott. Tehát a vadászat szempontjából is szép eredmény ígérkezett. A tenger és a síkságok között fekszik a keletausztráliai partot kísérő «Nagy választó hegység.» Ennek Új-Déli-Walesben fekvő részén a «Kékhegység»-en (Blue Montains) át vezet a Sydneyből kiinduló vasút. A természetnek mindenütt nyilvánuló szépségei miatt alig lehet valami élvezetesebb, mint egy utazás a «Kékhegyek»-ben. Szokatlan alakú hegycsúcsok, széles, festői távlatokat föltáró völgyek, majd meg borzadalmas, mély szakadások követik egymást. Csak a völgyekben, folyók mentén találhatók fenyvesek. Különben a

mienktől egészen eltérő növényzet adja meg e vidéknek a különleges ausztráliai jelleget. Ausztrália növényzetét az alakokban való szegénység, az egyhangúság és az általában gyér, ritkás növés jellemzi. Csak az eucalyptusok és a szártalan levelű akáczok családjai vannak több mint száz válfaj által képviselve, és ezek teszik Ausztrália növényzetének felét. Mindezen növények, melyeknek némely fajai óriási fák alakjában lépnek fel, míg mások csak kis bokrok, örökzöldek. A forró földövi erdőségekhez viszont a «scrub» név alatt ismert erdőségek hasonlítanak némileg, a nagyobb fák között tengő törpe-akáczok áthatolhatatlan sűrűségével. Sajátszerű jelleget ad a «Kékhegyek» erdőségeinek a páfrányfa, mely, mint Jáva szigetén, elszórva, a többi fák között lép föl. A «Kékhegyek» gazdagok folyóvizekben, különösen az esős időszakban. Zúgó patakok vágtatnak a völgyeken végig és sokszor nagyszerű esésekben szakadnak alá a mély hegynyílásokba. Különösen nevezetesek a Wendworth és Blackheath Gavett's leaps vad szépségükről. Ezek egyike egy hegyi folyó, mely egy 1000 láb mély szakadásba zuhan alá 600 láb magas lépcsőzetekben. A töméntelen aláözönlő víz zúgása, csattogása és az a mennydörgésszerű moraj, mely a mélyből felhangzik, megdöbbentő búgással tölti be a levegőt. Ő fensége mind a kettőt megtekintette. A legközelebb eső állomáson, ahol a vonatról leszállt, már készen állottak számára a fogatok. Minden várakozást meghaladó volt e vízesések nagyszerűsége, amelyek láttára a természeti tünemények gigászi nyilvánulásaihoz nem szokott utazó egészen elfogódik. Ilyennek képzelhették a régi görögök a «Styx»-nek az alvilágba való ömlését. Tekhnikai szempontból nem kevésbbé érdekes a Kékhegységen át vezetett vasútnak merész építési módja. Nagy kanyarulatok elkerülése czéljából, néha meredek hegyek oldalán a sín nem kígyódzó, hanem zig-zeges vonalban van vezetve. Tudtom szerint ez építési mód Európában sehol „sem alkalmaztatott még hegyi vasútainknál. Ő fenségének volt már alkalma ilyet látni kelet-indiai utazásakor, mikor a himalayai vasúttal Dardsilingbe utazott, ahova (7000 lábnyi magasságba) szintoly zig-zegekben visz fel a vasút. Az éj beálltával áthaladván vonatunk a Kékhegyeken, elérte a táblasima síkságot és éjfélkor Narrosominenél állt meg. Ez egyik állomásnak a neve. A név hosszabb, mint a helység maga. Néhány ház beláthatatlan pusztaság közepette. Alkalmasabb lakást itt nem találhatván, a főherczeg az itt töltött két nap alatt a vonaton hált és érkezett, mely minden tekintetben kényelemmel volt berendezve. Másnap reggel megjelent ő fensége üdvözlésére Mack úr, egy gazdag squatter, akinek birtokán fekszik Narrosomme. A főherczeg négyes fogaton, a többi lóháton nézte meg Mack úr mintaszerű óriási kiterjedésű farmját. A növényzet itt sokkal gyérebb, mint a Kékhegyekben. Az Eucalyptus-fák csak egyesével, vagy kisebb csoportokban állnak, köztük sűrű magas fű. A fákat szándékosan irtják, hogy lombjukkal ne zárják el a földtől a napvilágot, mely annyira szükséges a fűhús tenyészésére. A fák között nagy számú juhnyájak legelnek, itt-ott gulyák és félvad ménesek láthatók. Ha a farm nem bővelkedett is a látni valók sokféleségében, annál érdekesebbek és élvezetesebbek voltak a vadászatok, melyeket Mack úr birtokán rendezett kengurukra és vízi szárnyasokra, mely utóbbiak százával lepik el a nagy tavak és tócsák nádasait. A vadászok a birtokot határoló sövénynyel merőleges vonalban állottak fel; a lóháton ülő hajtók az így képezett szöglet felé terelték a roppant szökellésekkel nyargaló kengurukat, amelyek azonban képtelenek hosszabb ideig a lovak sebességével haladni, s ezért lóhátról is el lehet őket fogni. A főherczeg ez alkalommal 15 kengurut lőtt. Az egyik kenguru-hajtásnál sikerült egy emut is elfogni, amely történetesen belekerült egy kenguru-csoportba. Az emu tudvalevőleg a futó madaraknak egy, csakis Ausztráliában élő faja, mely, mint az afrikai strucz, roppant sebességgel tud futni. Élvezetes volt a vízi szárnyasokra való vadászat is. Ő fensége kocsijával behajtatott egy tóba, amelynek ellenkező partjáról felhajtották a szárnyasokat. Megemlítendő a gazdag prédából két fekete hattyú, mint ritkaság. Miután a főherczeg két élvezetes napot töltött Mack úr birtokán, folytatta útját Mulencudgerybe. Ez egy millió acre területű farm, melyen egy negyed millió juhot tenyésztenek. Ezen terület igen gazdag emukban ; sikerült is hármat elejteni mindamellett, hogy a hibás hajtás folytán a felhajtott emuk nagy része kitört a czélzott irányból. Azután túzokra és más szárnyas vadakra folyt a vadászat, emezek közt pelikánok és íbiszek is voltak. Sajátságos látvánnyal tűntek itt fel a fák. Majd rózsásvörös, majd szürke színbe borultak. A közelről azután meg lehetett látni, hogy mi okozza e feltűnő és időnként változó színezetüket. Százával lepték el őket a papagályok, melyek felül vörösek, alul szürkék voltak. Eltérőleg más madaraktól, e papagályok nem repültek el, ha rájuk lőttek, sőt sűrű csoportokban vették körül megsebesült társaikat. A visszautazásnál 20-án éjjel egy mulatságos eset történt Narrosominenél. A vonat néhány perczre megállván, ő fenségének tudomására jutott, hogy egy bécsi születésű ember, aki évekkel ezelőtt vándorolt ki és most igen szegény körülmények között él Narrosommében, épen az állomáson van. Ő fensége megkérdezte, hogy várjon tehet-e valamit érte? A bécsi ember minden segítséget visszautasított, de egy kérése mégis volt. «Fenség», — mondá, —«visszatérve Bécsbe,

üdvözölje nevemben az öreg Steffelt.» Ez az eset jellemzi a bécsiek patriotizmusát, lévén az «öreg Steffel» Bécsnek büszkesége, a melyre szeretettel és kegyelettel néz fel a bécsi, mint szép szülővárosának jelképére, az István toronyra. Május 21-ét a főherczeg ismét Sydneyben töltötte. Vasárnap lévén és pedig pünkösd vasárnapja, a gyönyörű gót styl-ban épült székesegyházban (Sydney lakossága közt igen sok a római katholikus) nagy ünnepi mise volt, melyet maga a püspök czelebrált. Ő fensége kíséretével együtt részt vett a misén. Minthogy másnap újra elutazandó volt, még aznap tisztelegtek nála küldöttségileg a kormány és a parlament képviselői, akiknek társaságában a főherczeg azután a kormányzó gőzbárkáján megtekintő Port Jackson érdekes kikötő berendezéseit. Este a kormányzó zártkörű ebédet adott, melyen ő fensége is megjelent. A főherczegnek egy Padgerry nevű gazdag farmer birtokára tett második kirándulása még érdekesebb volt, állattani és vadászati szempontból, mint az első. Ausztráliának valamint növényzete egészen sajátos jellegű, úgy állatvilága is különbözik mind a forró, mind az éjszaki mérsékelt földöv állataitól. Jellege ennek is az egyhangúság, mit az okoz, hogy az állatvilág legtöbb osztálya csak hézagosan fordul elő, egyes osztályok pedig, p. o. a legmagasabb rendű emlősök tökéletesen hiányzanak itt; a másik különössége a sajátszerűség, vagyis bizonyos osztályoknak igen szapora és sok fajtában való elterjedése, valamint némely, máshol nem levő állatnemek előfordulása. Az erszényesek, melyeknek eddig több mint száz fajtáját találták Ausztráliában, leginkább jellemző osztálya az ausztráliai faunának. Míg első kirándulásánál alkalma nyílt a főherczegnek különösen az ausztráliai madárfajokat : az emut, a sokféle, óriási seregekben fellépő kakadukat, papagályokat, stb. észlelhetni és azokból több példányt elejthetni, addig ez a második kirándulás különösen az emlős állatok tekintetében volt eredményes. Ő fensége a többi közt egy nagy hajtóvadászaton 200 wallabyt ejtett el. A wallaby a kengurukkal rokon erszényes állat. Ezeken kívül az erszényeseknek több más fajtájára is igen sikerült vadászatok tartottak. Megemlítjük az «opossum»-ot vagy erszényes patkányt, mely fákon él, és csak éjjel hagyván el odúját, csupán világos éjjeleken vadászható. A native-bear egy, a medvéhez hasonló (innét neve: «bear») lajhár-féle állat, mely hasonlag a fákon csüng nagy lomhán, s falevelekből él. Ez is erszényes. A legsajátságosabb állat azonban a «csőrös állat», mely azonkívül, hogy száj helyett kacsacsőre van, belrészeinek szerkezetére nézve is átmenetet képez az emlősök és a madarak között. A csőrös állat, mint a hód, állóvizekben építi kunyhóit, melyekbe egy víz alatti nyílás vezet. Csak éjjel jön a szárazra. Elejteni igen nehéz, mert félénk és vigyázatos. A főherczeg két példányt lőtt. 26-án reggel tért vissza a főherczeg Sydneybe. Távolléte alatt az «Erzsébet» hadihajó belseje bálteremmé alakult át. A főherczeg kivonatára t. i. egy, hajónkon adott bál fejezte be sydneyi tartózkodásunkat. És amaz élvezetekben gazdag napokat lehetett volna-e jobban befejezni, a kormány és hivatalos körök előzékenységét, Sydney legelőkelőbb családainak vendégszeretetét illőbben viszonozni, mint egy bállal? A főherczeg bizonyára a leghelyesebb módot választotta azon barátság megpecsételésére, mely rövid 11 nap alatt az osztrák-magyar hadihajó társasága és szeretetreméltó ellenlábasaink között fűződött. A kormányzónál többször voltunk hivatalosak, szintúgy az angol admirálisnál, aki egy bált is adott tiszteletünkre. Egyes családok is meghívták a hajótiszteket, s mindent megtettek, hogy házuknál egészen otthonosan érezzék magukat. Még a szegénysorsúak is kimutatták hajónk iránt táplált érdeklődésüket az által, hogy tömegesen szálltak csolnakokra, megnézendők a büszke, szép osztrák-magyar hadihajót, ahol senki sem utasíttatott vissza, ahol mindenki barátságos fogadtatásban részesült. Pünkösd vasárnapján 1500 ember látogatta meg hajónkat, más napokon is nagy volt a látogatók száma. A tisztikar tagjainak ismerősei számára külön csónakok küldettek ki; a tisztek maguk fogadták s vezették őket körül, megmagyarázva nekik az új szerkezetű hajó érdekes részleteit, és végül meg is vendégelték őket a «carré»-ban (tiszti szalon). Látogatások, táncz, pezsgős poharak csengése és a zene víg hangjai között hihetetlen gyorsan múlt el az idő. Végre elérkezett a búcsúnap, a bál napja. Úgy volt elhatározva, hogy a bál után elhagyjuk Sydneyt Minthogy az esték májusban — tél kezdete lévén Sydneyben — ha nem hidegek is, de hűvösek voltak és a táncz természetesen a fedélzeten volt rendezendő, a bál kezdete délután 3 órára volt kitűzve. Az ég is kedvezett, gyönyörű volt az idő. Mintha a természet is tudta volna, hogy ott, ahol annyi báj, kellem és szépség összpontosul, nem szabad mogorva képet mutatnia, ott csak mosolyogni lehet. Pontosan a kijelölt időben a parton várakoztak az «Erzsébet» összes csónakjai. Egy tiszt volt kiküldve a vendégek fogadására és a csónakokba való elhelyezésekre. Mind eljöttek, akikre vártunk, azok az udvarias férfiak, azok a bájos hölgyek. Mikor mind együtt voltak a nők az «Erzsébet» hátsó fedélzetén, örökzöld pálmafák lombjaitól körözve, egy gyönyörű nagy sátor alatt, körüljátszva a ragyogó nap arany sugaraitól, valóban bűvös látvány volt. Majd megkezdődött a táncz. Ő fensége, aki kíséretével együtt egyenruhában jelent meg, rövid cerclet tartott és azután maga járt elől a jó példával. És folyt a táncz

szakadatlanul az estebédig. A sötétség beálltával kigyúltak a körülfutó guirlandokban, a zöld bokrok között elrejtett villamos lámpák fűzérei. Káprázatos látomány volt az, mikor e tündéri világításban a cotillon szövevényes, mozgalmas csoportosulásai egymásba fonódtak. Késő éjjel volt, mikor az utolsó vendég elhagyta hajónkat. «Happy voyage! Good by, for ever!» — hangzott fel a távozó csónakokból. De nem indultunk el, még egy napot töltöttünk Sydneyben. Amit annyi napokon át szőttünk és építettünk, arra kellett legalább is egy nap, hogy a múlandóság, törvénye szerint ismét eltávolítsuk, lerontsuk. Értem t i. a báli berendezéseket. Május 28-án reggel azután igazán eljött a távozás órája.[4318]

Sidney után a tervezett útvonala a sajtó szerint: Numeába (Új-Kaledónia), az Új-Hebridákra, a Salamon-szigetekre és Norsby-re (Port Moresby, Új-Guinea).[4319] A posta szerint a hajó eredeti útiterve változott. A posta ezért – az akkori bejelentésnek megfelelően – nem Brindisin keresztül ment Hongkongba, ahová július 5. körül kellett megérkeznie, hanem Brindisi-Szingapúron keresztül Bangkokba, Szingapúrba június 27-én, Bangkokba pedig július 6-án érkezett. Ezen túlmenően a következő postázásokat tervezzük: június 9-én, pénteken Brindisi-Szingapúron keresztül Bangkokba, Szingapúrba érkezés július 6-a körül, Bangkokba július 15-én. Június 16-án, pénteken Brindisi-Szingapúron keresztül Bangkokba, érkezés Szingapúrba július 10-e körül, Bangkokba július 19-én. Június 30-án, pénteken Brindisin keresztül Hongkongba, augusztus 3-án érkezik oda. — Továbbá az expedíció elviszi a postát az „Saida" hadihajónak.[4320]

1893.06.07-08-án a Salamon-szigetekhez tartozó, Szent Anna szigeti Port Mary-ba futottak be.

„Az alább megírt epizód abból az időből való, amikor Ferenc Ferdinánd trónörököst kisértük földkörüli útján. A trónörökös tudvalévően az „Erzsébet királyné" hadihajó fedélzetén tette meg útját. Miután az ausztráliai kontinens szebbnél-szebb kikötővárosait sorra látogattuk, hajónkkal az oda négy nap távolságra eső Salamonszigeteket kerestük föl. A Salamon-szigetcsoport, amely nem messze esik az egyenlítő alatt, a maga ősi világával páratlanul áll a földön. Egy darab szűz terület, amelyet a kultúra és civilizációnak még nem sikerült és belátható időn belül, vagy talán soha se sikerül meghódítani. Lakói sötétbarna bőrű, középtermetű, inkább véznának mondható emberek, akik vadászatból, halászatból és növényevésből tartják fönn magukat, azonban szívesen esznek emberhúst is. Ruházkodás dolgában Ádámot és Évát követik és így járják be kezükben íjjal és mérgezett hegyű nyilakkal a nagy őserdőket és rengetegeket, ahová még a napsugár sem tud behatolni. Midőn hajónkkal egy kisebb, félreeső öbölben horgonyt vetettünk, a vadak a partra gyülekeztek. Megjelenésünket ordítással fogadták és mi távcsővel tisztán kivehettük, amint kezükben lándzsákkal és dárdákkal karukat felénk emelve bennünket fenyegettek. Nemsokára azonban elállt a harci zsivaj s egy kis kánon (egy darabból készült keskeny csónak) tartott felénk. A csónakban egy alacsony, tömzsi, fehérbőrű emberke ült, fiatal bennszülött gyerektől kisérve, aki nagy főzőkanál alakú evezővel hajtotta a kis járművet. Mikor a csónak a hajóhoz ért, a kis alacsony emberke kiszállt és az időközben lebocsátott lépcsőn a hajóra jött. A fedélzeten a trónörökös és a hajó parancsnoka fogadta az érkezőt. Miután bemutatkozott, kifogástalan angol nyelven jövetelünk célja felől érdeklődött. Hajónk parancsnoka megnyugtatta afelől, hogy békés szándékaink vannak s hogy látogatásunk célja a szigetvilág megtekintése és megismerése. A parancsnoknak ezt a megnyugtató kijelentését a kis emberke látható örömmel fogadta s aztán élénk beszélgetés indult meg közte s a parancsnok között. A beszélgetés során elmondta aztán, hogy ő angol származású s már évek hosszú során át lakja e szigeteket, sőt benszülött nőt vett feleségül. Ő közvetíti a cserekereskedést, amennyiben egy sydneyi vitorlás hajó évenkint egyszer, megrakva üveggyöngyökkel, tükrökkel, vasszerszámokkal és egyéb csecsebecsével fölkeresi e szigeteket s ő a vadak produktumait, pálmaolajat, mosóaranyat, tarka díszmadarakat stb. adja cserébe. A pénz értékét itt ugyanis nem ismerik. Közben a partra gyülemlett vadak türelmetlenül várták követük visszatértét. Mikor a kis emberke eltávozott hajónkról és a partra ért, a vadak nagy zsivajjal fogadták és közbefogták őt. Az üzenet azonban úgy látszik csillapítólag hatott, mert a vadak nemsokára megnyugodva elszéledtek kunyhóikba s csak egy pár benszülött nebuló maradt a parton és bámészkodtak át kíváncsian hajónk felé. Délután a trónörökös

[4318] Vasárnapi Ujság – 1893-10-08 / 41. szám / Az osztrák-magyar hadsereg tábornoki karából (arczképekkel) 687. oldal / Élet- és jellemrajzok
Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 14. kötet (Budapest,1893)
[4319] Neue Freie Presse, Mai 1893-05-28
[4320] Neue Freie Presse, Juni 1893-06-03

nyolcvan erősen fölfegyverzett ember kíséretében csónakba ült és a part felé indult. Kevéssel utóbb mi is követtük. A kiadott parancs értelmében a parton csak csoportokban volt szabad időzni. A fogadás után a falu főnöke zöld gallyal a kezében a trónörököst mély hajlongások közt bevezette a kunyhójába, melynek bejárata előtt számos emberi koponya volt karókra föltűzve. A hatalom és vagyon a koponyák számától függ. Aki a legtöbb ellenséget kaszabolta le és szerezte meg azok fejét, azt választják meg törzsfőnöknek. Ez idő alatt tisztjeink és matrózaink megkezdték a kölcsönös cserét a vadakkal. Kések, tükrök és más apróságokért kaptunk cserébe nyilakat, ifjakat, hajdíszeket, lándzsákat, bőrből készült dárdákat s más effélét. Nekem is sikerült néhány csekélységért nagyobb kagylókat és egy sárga-vörös színű, fűszálakból összerótt kis rövid szoknyát vásárolnom, melyet itt a nők ritka esetekben, különösen valamely bálványuk ünnepe alkalmával, mint díszruhát öltenek magukra. Adta pedig azt a kis szoknyának nevezett övet egy leány, minden tétovázás nélkül lebontván azt csípőjéről. S aztán örömében hol reám, hol pedig a tükörbe nézett, melyet neki átadtam. Végül hálája jeléül átölelt s megcsókolt az arcomon. Úgy tűnt föl nekem, mintha e barnabőrűek a sok bálvány istenük között Ámor istennek is hódolnának. A partnak egy távolabb eső részén ezenközben a benszülött férfiak a trónörökös előtt haditáncot mutattak be. Nagy kört alakítva ugráltak a vadak, kezükben lándzsákat és dárdákat forgatva, éktelen ordítással kisérték táncukat. Így elszórakozva az órák gyorsan teltek, mígnem a hajókürtös a »gyülekezést« fújta, amelyen mindnyájunknak jelen kellett lenni s aztán a parton várakozó csónakokkal hajónkra tértünk. A következő nap délelőttjén a bennszülöttek meglátogatták a hajónkat. Dél felé a hajó zenekara a főhercegi ebéd alkalmából a fedélzeten hangversenyzés céljából kört képezve fölállott. Alig hangzott el az első akkord, a fedélzeten ácsorgó vadak hanyat-homlok ugrottak a hajó párkányán át a vízbe, annyira megrémültek a fúvó hangszerek hatalmas hangjaitól, de még inkább a nagydobtól. Látogatásaikat a hajón azontúl beszüntették a bennszülöttek. Az ausztráliai szigeteken a láznak egy veszedelmes faja uralkodik. Ez a láz különösen az európai embert kíméletlenül megtámadja. Hajónkon itt tartózkodásunk alatt naponta átlag 50—60 ember feküdt betegen. Hogy pedig ez a láz nagyobb arányokat ne öltsön a hajó személyzete közt, a trónörökös maga adott ama óhajának kifejezést, hogy hagyjuk el ezt a veszedelmes tájat s igy három heti itt időzés után hajónk fölszedte a horgonyt és a kínai partok felé indultunk."[4321]

1893.06.08-09-én a San Cristobal szigeti Ugi volt a következő megállóhely.
1893.06.14-19-én Port Moresby (Új-Guinea) vendégszeretetét élvezték.
1893.06.22-23-án Csütörtök-szigethez (Thursday-island) tértek vissza.
1893.06.25-26-án Dobo (Aroe-sziget, Wamar) kötöttek ki. A legénység nagy része lázban szenvedett, amibe 153 ember betegedett meg.
1893.06.28 – 1893.07.03-ig Amboina (Ambon Veram-sziget) látta vendégül a hajót.
1893.07.09-10-én Sarawak (Malajzia) következett.
1893.07.12-14-én Szingapúr-ba érkeztek[4322]. Itt Ferenc Ferdinánd főherceg 100 ládába csomagolta az út során eddig szerzett gyűjteményét, és azt Triesztbe küldte a Lloyd Vindobona gőzössel. A helyi háború miatt törölték a bangkoki látogatást.
1893.07.21-28-án befutottak Hong Kong-ba.[4323]
1893.08.02-06-án Nagaszaki-ba érkeztek.[4324]
1893.08.09-1893.09.26-ig Yokohama-ban voltak.[4325] 1893.08.24-én Ferenc Ferdinánd főherceg nagy szertartás és ünnepség keretében partra szállt, és az Empress of China fedélzetén Amerikába hajózott. A kikötőben lévő hadihajók fegyverrel tisztelegtek, és a főherceg könnyes szemmel búcsúzott a SMS Kaiserin Elisabeth legénységétől.
„Jokohamában elvált a trónörökös útja az Erzsébet hadihajóétól. A búcsú meleg s megható volt. Augusztus 24-én a hajószemélyzet fényes ünnepet rendezett, melyen díszmenetben, hihetetlen leleményességgel bemutatták mindazokat a népfajokat, melyeket a trónörökös eddig való útjában látott. Az első altiszt, Zamberlin csónakmester, jobbjában zászlót tartva, 20 termetes matrózt vezetve, hazafias, meleg és egyszerű beszédet intézett a trónörököshöz, kijelentve, hogy ha Ő Felsége, a legfőbb hadúr népeit ismét harcba hívná, a haditengerészet ismét kész vérét és életét áldozni az uralkodóért s a hazáért,

[4321] Somogyvármegye, 6. évfolyam, 1910-01-27 / 21. (1386.) szám
[4322] Neue Freie Presse, Juli 1893-07-12
[4323] Neue Freie Presse, Juli 1893-07-21
[4324] Neue Freie Presse, Juli 1893-07-29
[4325] Neue Freie Presse, August 1893-08-09

mindig kész megvédeni lobogóját és becsületét. A trónörököst könnyekig meghatotta az altiszt szívből jövő, lelkes, hazafias beszéde. Este a tisztikartól búcsúzott el a trónörökös, aki a tiszteletére rendezett ebéden a parancsnok búcsútósztjára mélyen meghatott szavakban válaszolt. Másnap eltávozott a hajóról a trónörökös, előbb lefotografáltatta magát a tisztikarral együtt, aztán istentiszteletet tartottak s most elérkezett a nehéz pillanat, midőn nyolc hónapi tartózkodás után el kellett mennie a hajóról. Úgy a tisztikarról, mint a legénységről a legmelegebb elismerés és szeretet szaván szól a Napló. A trónörökös az Empress of China nevű nagy személyszállító hajón, mely a Canadian Pacific Railway, a kanadai vasúti társaság tulajdona, utazott Vancouverbe. Nagyon érezte a hadihajóm való élet hiányát s kivált a szivarozás megszorítását a magánhajón."[4326]

1893.08.25-én Yokohama kikötőjében segítséget nyújtott egy súlyosan megrongálódott személyszállító hajónak, amelyet egy gőzös gázolt le, és csónakokkal a hajókikötőbe vontatták a sérült hajót.
1893.09.04-16-ig Jokosukában (Jokoszuka – Kanagava Tokió közelében) a hajó dokkban volt.
A hajó a sajtó szerint elhaladt Nagaszaki közelében is.[4327]
1893.10.03-05-én Chemulpo (Inchon, Dél-Korea) járt a hajó[4328]. Itt, diplomáciai küldetést folytatott a hajó. Ennek során a Koreai Királysággal barátsági szerződést kötött a Monarchia, továbbá kereskedelmi szerződéseket is ratifikáltak.
1893.10.24-30-án ismét Hong Kong következett.
1893.11.05-08-án Szingapúrba tértek vissza, feltehetőleg az ide küldött postai szállítmány miatt.[4329]
1893.11.14-21-én Colombót keresték fel.[4330]
1893.11.29-1893.12.01-én Aden kikötőjében voltak.[4331]
1893.12.07-én futottak be Szuez-be.[4332]
1893.12.09-13-án Port Said következett.[4333]
1893.12.19-én érkezett vissza a hajó Polába.[4334]
Az útja során a hajó 34 781 tengeri mérföldet (64 415 km) tett meg. A visszaúton két kazánnal olyas sebességet ért el, mint kifelé három kazánnal. A fűtők (stoker-ek) idő közben kiismerték a hajót és begyakorolták a szakmájukat.
Ferenc Ferdinánd főherceg a Fantasie fedélzetén hajózott Polába, hogy találkozzon a hajóval és annak legénységével. 1893.12.19-én a főherceg személyesen osztotta ki 453 főnek az ajándékát, az 1892/93-as tengeri utazás érmét.[4335]

1894.
1894.10.02-án leszerelték a hajót.

1895.
A hajó 2.204.000 frt-os költségvetésének utolsó részét, ebben az évben fizették. ki.[4336]
1895.03.01-én felszerelték és besorolták az aktív századba.
1895.05.10-én részt vett a Fasana-csatornában a császár jelenlétében megtartott gyakorlaton. Ezt követően a század cirkáló hadosztályánál szolgált.

1895.05.17-én Polából Kielbe hajózott, hogy részt vegyen az Északi-tenger és a Balti-tenger közötti Kaiser Wilhelm II csatorna megnyitóján.
1895.05.23-28-án érkezet Gibraltárba.

[4326] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-25 / 304. szám
[4327] Neue Freie Presse, September 1893-09-26
[4328] Neue Freie Presse, Oktober 1893-10-04
[4329] Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-10-10 / 280. szám
Neue Freie Presse, November 1893-11-06
[4330] Neue Freie Presse, November 1893-11-15
Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1893-11-17
[4331] Neue Freie Presse, November 1893-11-30
[4332] Neue Freie Presse, Dezember 1893-12-09
[4333] Vasárnapi Ujság – 1893-12-17 / 51. szám / A franczia miniszterválság (arczképekkel) 868. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekű közlemények
Neue Freie Presse, Dezember 1893-12-10
[4334] Das Vaterland, Dezember 1893-12-19
[4335] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4336] Budapesti Közlöny, 29. évfolyam, 1895-07-09 / 155. szám

1895.06.01-06-án Brest-ben volt.
1895.06.11-22-én Kiel-ben járt.
1895.06.27-30-án Plymouth-ban kötött ki.
1895.07.05-09-én Gibraltárban járt.
1895.07.15-én érkezett vissza Polába.

1895.09.14-én leszerelték a hajót.
1895.11.19-én ismét felszerelték a cirkálót.

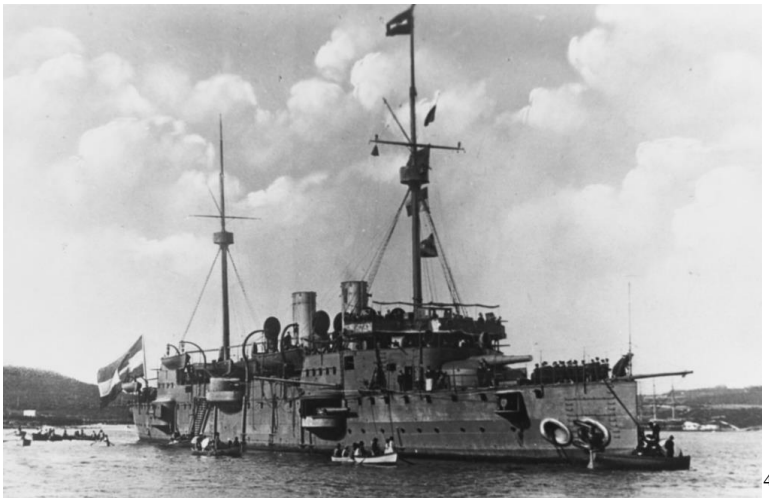
1895.11.20-án kifutott Polából a levantei vizek felé. Ekkor Carl Ritter Seemann von Treuenwart ellentengernagy, századparancsnok zászlóshajója.
„Az egész hajó aczélból épült. Vízkiszorítása (déplacement) 4064 tonna, menetgyorsasága óránként 19 teng. mérföld. Oldalvértje nincs ugyan, de két fő ágyúja 9 centiméter vastagon pánczélozott barbette - tornyokban van elhelyezve; a parancsnoki torony hasonlóan van vértezve. A hajó gőzgépeit és a kazánokat, mint a hajó legfontosabb részeit„ 75 cm. vastag aczélvérttel ellátott íves fedélzet védi az ellenséges lövedékek ellen. Döfő sarkantyúja 114 tonnát nyom. Tüzérsége: két, 24 cm üregű (kaliberű) Krupp-féle aczélágyú. Hosszúságuk 8M méter, csövük súlya egyenként 27 méter mázsa, a talpaké keretestől együtt 69 mmázsa. Aczélgránát lövedékük súlya 215 m.mázsa, magában foglalván 81 kg. robbantószert. Egy-egy lövedéknek lőportöltése 69 kg. További fegyverzete hat 15 cm. kaliberű, két könnyű- és 11 gyorstüzelő ágyú, több torpedó-vető csővel. Őrsége 11 tiszt, 16 hadapród, 2 orvos, 7 gépész hivatalnok, 1 számviteli hivatalnok és 367 altiszt és matróz. Parancsnoka Gebhardt Nándor sorhajókapitány.”[4337]

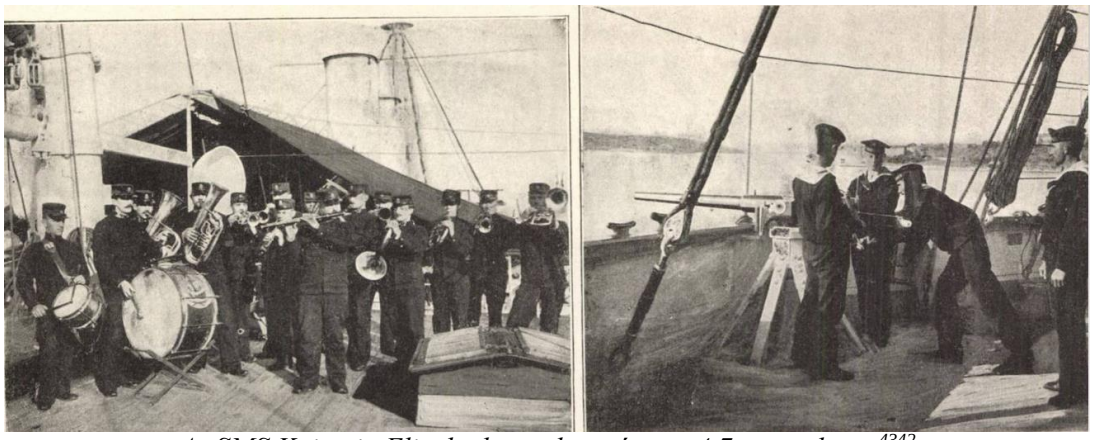
1895.11.22-én érkezett Teodó-ba.
1895.11.25-1895.12.28 között Phalera (Görögország) kikötőjében volt.
1895.12.30-31-én Pireus-ban kötött ki.

1896.
1896.01.02-14-ig Szalonikit kereste fel.
1896.01.16-30-ig Syra (Syros, Szírosz szigete) következett.
1896.02.01-03-án Lemnosz-on kötött ki.
1896.02.04-08-án Smyrna-t kereste fel.
1896.02.10-13-án Makri-ban (Görögország Észak-Kelet-i részén) volt.
1896.02.15-17-én érkezett Larnaca-ba (Ciprus).[4338]
1896.02.18-22-én Alexandretta-ban (Iskenderun, Törökország) volt. [4339]
1896.02.24-28-án Canea-ban (Kréta szigete) járt.
1896.02.29-1896.03.03-ig Kafelonia következett.
1896.03.04-én volt Teodo-ban, majd elhajózott Polába.

1896.04.01-től a 2. cirkáló hajóosztály zászlóshajója.
1896.04.22-én Triesztben volt az SMS Budapest vízrebocsátásánál.
Ez után a hajót leszerelték.[4340]

[4337] Vasárnapi Ujság –1895-12-15 / 50. szám / Szabolcska Mihály: Munkaközben 822. oldal / Költemények
[4338] Neue Freie Presse, Februar 1896-02-16
[4339] Neue Freie Presse, Februar 1896-02-18
Neue Freie Presse, Februar 1896-02-20
[4340] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html


[4341]


Az SMS Kaiserin Elisabeth zenekara és egy 4,7 cm-es löveg[4342]

1897.
1897.08.14-én két gyorstüzelő fegyvert szereltek fel a parancsnoki hídjára.

1899.
Beck Gyula sorhajókapitányt 1899.01.22-én a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya elnöki irodájában (Tengeri Műszaki Bizottság helyettes vezetője) viselt vezetői állomásától való fölmentését rendelték el, és tényleges tengerészeti szolgálatra azonnal való bevonulása kötelezték.[4343] Ő lesz az SMS Kaiserin Elisabeth új kapitánya.

1899.01.24-én a hajót felszerelték, majd 26-án kifutott Polából egy kelet-ázsiai küldetésre.[4344]
Az út tervezett költsége 400 000 korona.[4345]

Az "Isak Mautner & Son" textilipari cég vezetőjének fia, valamint Stefan Mautner úr is részt vesz az expedícióban, mint exportszakértő és felméri az exportlehetőségeket Kelet-Ázsiában. Mivel ez az utazás lehetőséget kínál az érdeklődőknek, hogy ettől a kereskedelmileg képzett utazótól konkrét kérdésekben felvilágosítást kapjanak, az érdekeltek kívánságait mielőbb közölni kell a kereskedelmi miniszterrel, hogy azokat ő, az említett úrnak továbbítsa megfigyelési céllal. A Reichenbergi Kereskedelmi Kamara felkéri az érdeklődőket, hogy a megjelölt irányban nyújtsák be kívánságukat. [4346] A Monarchia célja, hogy az angolokhoz, németekhez és oroszokhoz hasonlóan, Kínában területet béreljen magának,

[4341] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Kaiserin_Elisabeth_1901.png
[4342] Vasárnapi Ujság –1896-02-16 / 7. szám / Jakab Ödön: Egy kolostor templomában 98. oldal / Költemények
[4343] Budapesti Közlöny, 33. évfolyam, 1899-01-22 / 18. szám
[4344] Neue Freie Presse, Januar 1899-01-26
[4345] Mährisches Tagblatt, Mai 1900-05-14
[4346] Teplitz-Schönauer Anzeiger, Januar-Juni 1899-01-25

kereskedelmi célból.[4347] Spaun admirális véleménye szerint, minden hajónak feladata az adott kikötő félmérése kereskedelmi szempontból, ahol kiköt. Jó, ha a hajókon van kereskedelmi ügynök, bár azokat nem minden hajón lehet elszállásolni.[4348]

„Erzsébet hadihajó. Az osztrák-magyar tengeri hadihajók egyik legnagyobbika, az Erzsébet, legközelebb hosszú útra indul. Kelet-Ázsia a rendeltetési helye s két évet fog a kelet-ázsiai vizeken eltölteni. A tengeri hajó legénysége már ki van válogatva s a pólai kikötőben már az utolsó előkészületeket is megtették a hajó felszerelésére. Ez ideig az osztrák-magyar monarkiát csak egy öreg korvett képviselte, a Frundsberg, régi vitorláshajó, mely szükség esetére egy kicsi gőzgéppel is fel volt szerelve. A Pekingben legutóbb kitört zavarok alkalmával a Frungsberg a pekingi osztrák-magyar követség megoltalmazásár 80 embert tett ki a szárazföldre. De Bécsben most már mégis fontolóra vették azt, hogy a mostani kritikus időkben bajosan lehet a monarkia nagyhatalmi állását keleti Ázsiában valami ócska láda által képviseltetni . Így elhatározták, hogy az »Erzsébet«, a legszebb s legnagyobb hajók egyike fogja felváltani a Brundsberget. Az »Erzsébet« torpedó czirkáló, 4000 tonna vízkiszorító képességgel, 6400 lóerejű gépje van, 25 ágyút s 450 embert hord a fedélzetén. Egy ízben volt is már Kelet-Ázsiában, még pedig akkor, midőn a jövendő trónörökös ezen a hajón tette meg föld körüli útját.”[4349]

1899.01.29-30-án már Port Said-ban volt.[4350]
1899.02.05-07-én befutott Aden-be.[4351]
1899.02.15-22-én Colombo-ban járt.
1899.03.01-03-án Szingapúrba érkezett.
1899.03.09-27-ig Hong Kong következett.[4352]
1899.04.01-15-én Tsifu (Csifu)-ban volt. [4353]
1899.04.19-29-ig Woosung-ban járt. [4354]
1899.04.30-1899.05.10-ig Namquan következett.
1899.05.10-19-én Sam sah-bay-ban horgonyzott.
1899.05.20-án Mutsu szigete következett.
1899.05.21-25-én Pagoda Anchorage-t kereste fel.
1899.05.31-1899.06.10-ig Amoy-ban kötött ki.
1899.06.14-24-ig Nagaszaki-ban volt.
1899.06.28-1899.07.22-én Yokohama következett.
1899.07.27-30-án Kobe-t látogatta meg.[4355] A sajtó szerint már 24-én megérkezett ide.
1899.08.02-05-én Kure-ban volt.[4356]
1899.05.05-09-én Sasebo-ban járt.[4357]
1899.08.12-22-én ismét Nagaszaki következett.[4358]
1899.08.23-24-én Port Arthur-ba hajózott át.[4359]
1899.08.24-27-én Taku-Tongku-nál (Tongoku a Pei-Ho folyó közelében, Pe-csi-li-öböl, Csifu közelében) volt.
1899.08.28-1899.09.13-ig Tsifu (Csifu)-ban horgonyzott.[4360]
1899.09.13-17-én Wei-hai-wei-ban volt.
1899.09.18-23-án Tsingtao-ban horgonyzott.
1899.09.24 – 1899.10.04-én Woosung következett.

[4347] Arbeiter-Zeitung, März 1899-03-11
[4348] Neue Freie Presse, Januar 1900-01-13
[4349] Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1899-02-04 / 35. szám
[4350] Neue Freie Presse, Januar 1899-01-31
[4351] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1899-02-08
[4352] Neue Freie Presse, März 1899-03-10
[4353] Neue Freie Presse, April 1899-04-04
[4354] Neue Freie Presse, April 1899-04-20
[4355] Neue Freie Presse, Juli 1899-07-25
[4356] Neue Freie Presse, August 1899-08-04
[4357] Neue Freie Presse, August 1899-08-10
[4358] Neue Freie Presse, August 1899-08-14
[4359] Neue Freie Presse, August 1899-08-25
[4360] Neue Freie Presse, August 1899-08-30

1899.10.04-08-án Sanghaj-ban állt meg.
1899.10.08-10-én visszatért Woosung-ba.
1899.10.10-11-én Singlosan-ban állt meg.
1899.10.11-13-án San Mun (San Mén öböl?, Taizhou városa) következett.
1899.10.13-15-én befutott Lotsun-ba.
1899.10.15-19-én ismét Namquan (talán Quang Nam Közép Vietnámban) következett.
1899.10.21-1899.11.03-ig Hong Kong következett.[4361]
1899.11.08-15-én befutott Szingapúr-ba. [4362]
1899.11.18-23-án Oleleh-ben volt.
1899.11.23-27-én Puloweh, Sabang-bay (Indonézia - Szumátra)-volt az úticélja.
1899.11.30-1899.12.05-ig Colombo-ban volt.[4363]
1899.12.12-15-én ért Aden-be.[4364]
1899.12.20-21-én járt Szuez-ben.
1899.12.21-29-én Port Said-ba érkezett.[4365]

A sajtóban a következő cím jelent meg: „Az osztrákmagyar flotta egyik legismertebb hajója a Kaiserin Elisabeth cirkáló torpedóhajó immáron kiszolgált s most nyugalomba küldik. A hajó most érkezett vissza kelet-ázsiai útjáról. Ez volt utolsó útja, mert, mint egy bécsi távirat jelenti, a ma kiadott tengernagyi parancs értelmében szolgálaton kívül helyezik. Parancsnokát, Beck Gyula sorhajó-kapitányt Pólába rendelték szolgálattételre."[4366] A cikk írója félreértette a táviratot. A hajót leszerelik (tartalékba kerül), de nem akarja senki sem kiszolgált hajóként szolgálaton kívül helyezni.

1900.
1900.01.03-én futott be Pola-ba.[4367]
1900.01.14-én leszerelték.
A hajó jobb hullámállosága végett az oldalsó billegés csökkentése végett módosították a hajógerincet. A hajó új generátort kapott.
1900.05.30-án felszerelték és beosztották a Nyári Hajórajba.

1900.07.24-én Kína vizeire indult a bokszerlázadás miatt. A lázadás a külföldiek egyre erősödő hatalma és a terjedő kereszténység ellen tört ki Kínában. A bokszerek megöltek több mint 3000 keresztényt, és minden külföldi fejére vérdíjat tűztek ki. A lázadás leverésére Nagy-Britannia, Olaszország, Németország, Oroszország, Osztrák-Magyar Monarchia, Franciaország, Japán és az USA kötött szövetséget. Ezek a hatalmak hadihajókat és katonákat küldtek a térségbe. A konfliktust végül 1901.09.07-én zárták le a Bokszerjegyzőkönyvvel.
Parancsnoka Rudolf Graf Montecuccoli.

1900.07.29-én ért Port Said-ba. Ekkor ott volt az SMS Aspern is. [4368]
1900.07.30-án befutott Szuez-be.

[4361] Neue Freie Presse, Oktober 1899-10-11
Neue Freie Presse, Oktober 1899-10-23
[4362] Neue Freie Presse, November 1899-11-09
[4363] Neue Freie Presse, Dezember 1899-12-02
[4364] Neue Freie Presse, Dezember 1899-12-14
[4365] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4366] Budapesti Hírlap, 19. évfolyam, 1899-12-13 / 345. szám
Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-12-13 / 345. szám
[4367] Neue Freie Presse, Januar 1900-01-04
[4368] Pécsi Figyelő, 28. évfolyam, 1900-07-31 / 173. szám

A hajó 1900-ban[4369]

1900.08.04-én Aden-ben volt.
1900.08.11-én ért Colombo-ba.
1900.08.20-án Szingapúr-ba érkezett pár óra erejéig.
1900.08.26-29-én Hong Kong kikötőjébe ért.
1900.09.01-05-én Woosung-ban járt.
1900.09.07-10-ig Taku-n (Kínában Dagu-erődként ismerik a Pei-Ho folyónál) tartózkodott. Itt egy különítményt tett partra, amelyet Pekingbe küldtek.
1900.09.11-én Talienwan-ban (Dalian-öböl a Liadong félszigeten) volt.
1900.09.12-13-én Tsifu (Csifu) következett.
1900.09.13-15-én Wei-hai-wei-ban járt.
1900.09.16-20-án befutott Taku-ba (Kjúsú, Japán).
Taku néven van egy kínai és egy japán megállóhely és a kettőt szét kell választani.
1900.09.28-1900.10.01-ig Nagasaki-ban volt.[4370]

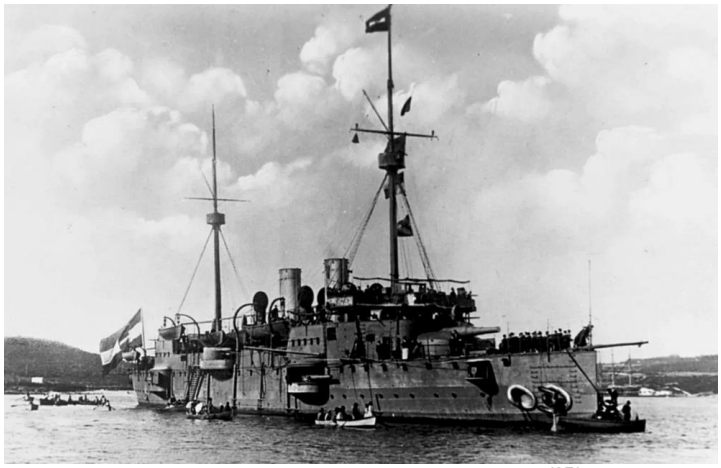
[4371]

1900.10.03-05-ig Woosung-ban kötött ki.
1900.10.07-09-én Wei-hai-wei-ben volt.
1900.10.10-1900.11.01-ig Taku-ban (Japán) horgonyzott. A hajón tartózkodott báró Czikann Móric császári és király követ.[4372]
1900.11.05-07-én felkereste Kobe kikötőjét.
1900.11.12-17-én Tsifu (Csifu)-ban járt.
1900.11.18-22-én Taku-ban (Japán) volt.
1900.11.23-1900.12.29-ig Shanhaikwan-ban (Kanheilwanba, Shanhaiguan, Kína) horgonyzott.[4373]
1900.12.30-1901.01.02-ig Wei-hai-wei látta vendégül.

[4369] https://www.flickr.com/photos/morton1905/albums/72157629878787090/with/7263654686
[4370] Pilsner Tagblatt, September 1900-09-22
[4371] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/311/kategoriak~Festmeny-mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~300026/1908-Az-SMS-Kaiserin-Elisabeth-osztrak-magyar-csatahajo-magyar-legenyseget-abrazolo-ritka~II1699723
[4372] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-10-13 / 281. szám
[4373] Neue Freie Presse, November 1900-11-24

1901.
1901.01.04-05-én Shimonoseki-ben (Japán) volt.
1901.01.06-12-én Kobe-ban volt.
1901.01.13-15-én Udonosumi-bay-nál horgonyzott.
1901.01.15-16-án Muwara következett.
1901.01.16-18-án Mitsugohama-t (Mitsugahama, Japán) kereste fel.
1901.01.19-20-án Ibukushima (Japán) következett.
1901.01.24 – 1901.02.04-ig visszatért Nagasaki-ba.
1901.02.06-24-én Wei-hai-wei-ben (Észak-Kelet Kína) volt.[4374] Ekkor a hajózást az időjárás akadályozta.
1901.02.24-27-én Tsifu (Csifu)-ban járt.
1901.02.28 – 1901.03.11-ig Tien-Tsin (Tiencsin, Kína) következett.
1901.03.12-22-ig megint Wei-hai-wei-ben (Észak-Kelet Kína) volt.
1901.03.22-23-án Tsifu (Csifu)-ban kötött ki.
1901.03.24-25-én Talienwan-ban (Dalian öböl) horgonyzott.
1901.03.26-1901.04.25-ig Taku-ban (Kína) állt meg.
1901.04.26-29-én Wei-hai-wei-ben járt.
1901.04.30-1901.05.06-ig Chemulpo-ban volt.
1901.05.08.18-án ismét Nagasakiban volt.
1901.05.20-24-én Woosung-ban kötött ki.
1901.05.27-1901.06.05-ig Hankow-ban állt meg.
1901.06.06-07-ig Kiukiang (Kína) következett.
1901.06.07-08-án Wuhu-t (Kína) kereste fel.
1901.06.08-10-ig Nanking (Kína) követezett.
1901.06.13-16-ig Woosung-ban kötött ki.
1901.06.18-20-án Wei-hai-wei-ben járt.
1901.06.20-án Tsifu (Csifu)-ban kötött ki.
1901.06.21-26-án Taku-ban (Tongku, Tongoku, Kína) volt. 1901.06.26-tól a Monarchia kínai kötelékének a zászlóshajója.
1901.06.27-1901.07.01-ig Shanhaikwan kikötőjét látogatta meg.
1901.07.01-13-án ismét Taku-ban (Kína) tartózkodott.[4375]
1901.07.14-24-én Tsifu (Csifu)-ban kötött ki.
1901.07.24-26-án Wei-hai-wei-ben járt.
1901.07.26-28-án Tsifu (Csifu)-ban volt.
1901.08.02-07-én Hong Kong-ot kereste fel.
1901.08.12-17-én befutott Szingapúrba.
1901.08.18.23-án Penang-ban (Malajzia) tartózkodott.
1901.08.24-25-ig Sabang-ban (Indonézia) állt meg.
1901.08.29 – 1901.09.09-ig Colombo-ban horgonyzott.
1901.09.18-19-én Aden kikötőjében volt.
1901.09.24-én már Szuez-ben járt.
1901.09.25-26-án Port Said-ban tartózkodott.
1901.10.01-én érkezett haza Polába.[4376] Vele együtt érkezett ide a Zenta és a Leopard cirkáló is.[4377] Ekkor az SMS Kaiserin Elisabeth Montecuccoli gróf ellentengernagy zászlója alatt hajózott.[4378]

[4374] Neue Freie Presse, Februar 1901-02-11
[4375] Neue Freie Presse, Juli 1901-07-03
[4376] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4377] Prager Tagblatt, Oktober 1901-10-01
[4378] Reichspost, Oktober 1901-10-03



1901 októberében Polában (Pula) [4379]

1901.10.03-án egy ünnepség keretében leszerelték a hajót.

„Polából jelentik : A chinai vizekről visszatért hajókról most rakják ki az általuk hozott, sokszorosan érdekes tárgyakat. Van köztük négy 80 mm. ágyú Taku déli erődjéből, továbbá két, ugyancsak 80 milliméteres Krupp-ágyú, melyeket a Peitsang erőd ellen 1900. szept. 20-án intézett ostrom alkalmával kerítettek kézre, végre egy bronz hátultöltő ágyú, melynek egészen szokatlan formája van, két méternél hosszabb, kalibere 100 mméter, érdekes díszítésekkel van ellátva s az 1624. év van rá bevésve. Különböző érdekes műtárgyakat állítólag a pólai múzeumban helyeznek el. Az említetteken kívül a „Mária Therézia“ fedélzetén még más chinai ágyúk is vannak. A „Donau“ hadihajóról több chinai zászlót és különféle rendszerű fegyvert raktak ki, köztük számos, erősen megrongált fegyvert, miket a Pejcsang erődök védelménél elesett chinaiaktól szedtek el. Az „Erzsébet királyné“ hadihajón két nagyértékű bronz asztal is van, dús művészi díszítéssel.”[4380]
1901.10.22-én Pola kikötőjénél zátonyra futott egy olasz vitorlás. Mentésére az SMS Kaiserin Elisabeth futott ki. A hajót levontatta a zátonyról, kiszivattyúzta belőle a vizet, majd bevontatta Pola kereskedelmi kikötőjébe.

1902.
A hajó tartalékban volt.

1903.
Felmerült, hogy a hajót világkörüli útra küldik, de végül Ausztráliába akarták küldeni kereskedelmi misszióba.[4381] A hajó útját később nagyban befolyásolta az orosz – japán háború.
1903.12.31-én felkészítették egy kelet-ázsiai missziós útra, és Franz Mirti parancsnoksága alatt.

1904.
1904.01.02-án kihajózott Polából.
„Egy hadihajónk misszió-útja Ausztráliába. Pólából írják: A «Kaiserin Elisabeth» czirkáló csatahajónk szombaton este elhagyta az ottani hadikikötőt, hogy tizennégy hónapig tartó misszió-útjára induljon Ausztráliába. A hadihajót azért rendelték ki Ausztrália partjaira, mert már évek óta nem járt arra hadihajónk. A czirkálón Heger osztrák kormánytanácsos is elutazott, aki azzal lett megbízva, hogy utazása közben természettani tanulmányokat végezzen és Ausztrália gazdag növényvilágából a bécsi udvari múzeum természettani osztálya számára gyűjteményt csináljon. A hadihajó útjában Ausztráliának minden nagyobb kikötője előtt meg fog állapodni. Az útiprogram szerint a hadihajó 9 hónapig fog czirkálni az ausztráliai vizeken és csak 1905. tavaszán tér hozzánk vissza. Valahányszor egy hadihajónk ilyen misszió útra indul, az osztrák kormány egy-egy kiküldöttje mindig vele megy. Ideje volna, hogy mireánk is gondolnának és legalább annyi hasznunk volna tengeri haderönkből, hogy

[4379] https://telex.hu/eszkombajn/2024/12/28/kaiserin-elisabeth-cirkalo-osztrak-magyar-monarchia-elso-vilaghaboru-csingtao
[4380] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-10-08 / 278. szám
[4381] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1903-10-24

tőlünk is részt venne egy kiküldött a világkörüli utazásban, melyből valami tudományos hasznunk lenne."[4382] „..Az osztrák kiküldött mellett mindenkor útra kelhetne egy magyar ember is. Mód, alkalom is van hozzá, csak gondolni kéne rá."[4383]

1904.01.07-09-én ért Port Said-ba.
1904.01.09-én volt Szuezben.
1904.01.15-06-án már elérte Aden-t.
1904.01.26-1904.02.01-én Colombo-ba hajózott be.
1904.02.08-17-ig Tandjongpriok,[4384] (Tanjung Priok, Batavia - Jakarta, Indonézia) következett.
Itt a japán – orosz háború kitörése miatt (1904.02.08.) az eredetileg tervezett útvonalát megváltoztatták. „A «Kaiserin Elisabeth» czirkáló, útja azonban az orosz- japáni háború kitörése folytán fennakadást szenvedett, mert Batáviából a kínai vizekre rendelték állomáshajónak."[4385] A hajó a Petchili-öböl felé haladt tovább.[4386] Úticél a Sárga-tenger. A hajó fedélzetén volt Dr. Heger, a Természettudományi Múzeum kormánytanácsosa is, akit tudományos kutatások végzésére és gyűjtemények gyűjtésére küldtek. Ezt most ideiglenesen fel kell függeszteni a háború zűrzavara miatt.[4387] Dr. Heger kiterjedt néprajzi gyűjteménnyel tért haza.[4388]

1904.02.27-29-én ért Hong Kong-ba.[4389]
1904.03.06-07-én Tsifu (Csifu)-ban volt.
1904.03.08-12-ig Taku-t (Kína) kereste fel.
1904.03.13-1904.04.19-ig ismét Tsifu (Csifu)-ben járt.[4390]
1904.04.20-27-én Tsingtao-ban horgonyzott. Itt Albert porosz herceg kereste fel a hajót.[4391]

[4392]

1904.04.30-1904.05.31-ig Sanghaiban kötött ki.
1904.06.02-06-ig Tsifu (Csifu)-ban volt.
1904.06.07-19-ig Taku-ban (Kína) járt.[4393] Feladata, hogy a Monarchia pekingi nagykövetségének a rendelkezésére álljon.
1904.06.21-24-ig visszatért Tsifu (Csifu)-ba.[4394]
1904.06.28-1904.07.17-ig Yokohama-ban kötött ki.

[4382] Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-01-07 / 6. szám
[4383] Pécsi Napló, 13. évfolyam, 1904-01-08 / 5. szám
[4384] Linzer Volksblatt, Februar 1904-02-11
[4385] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-11-15 / 273. szám
[4386] Das Vaterland, Februar 1904-02-19
[4387] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1904-02-21
[4388] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1904-10-08
[4389] Die Zeit, Februar 1904-02-28
[4390] Arbeiter-Zeitung, März 1904-03-14
[4391] Czernowitzer Tagblatt, April 1904-04-22
[4392] https://www.franzferdinandsworld.com/wp-content/uploads/2013/12/SMS_Kaiserin_Elisabeth_by_Alexander_Kircher.jpg
[4393] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1904-06-18
[4394] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1904-06-22

"Kaiserin Elisabeth" páncélos cirkáló Yokohamába. A jelenleg Kelet-Ázsiában tartózkodó "Kaiserin Elisabeth" páncélos cirkáló elhagyta előző téli állomását Shantung kínai partvidékén (városai: Csingtau, Vejhaj), és tájékoztatás céljából Jokohamába vette az irányt. A Japánban való tartózkodás az egész július hónapra kiterjed, és a hajó parancsnokának, Franz Mirtl fregattkapitánynak különösen örvendetes lehetőséget kell adnia, hogy a helyszínen tanulmányozza a japánok további háborús intézkedéseit, nevezetesen az utánpótlással, a sebesültek ellátásával és az anyagok mozgatásával kapcsolatos rendelkezéseket. A japán kikötőkben jelenleg csekély a hadihajók száma, három angol, két amerikai, egy német és egy amerikai hajót tesznek ki, amelyek különböző kikötőkben vannak elosztva, és amelyhez immár nyolcadik külföldi hajóként az Elisabeth hadihajó is hozzáadódik. Az Elisabeth cirkáló 4000 tonnás vízkiszorítású, 19 tengeri mérföld/óra sebességgel halad, két 24 centiméteres toronylöveget, hat közepes és 19 gyorstüzű ágyút, valamint két leszállóágyút szállít.[4395]
1904.07.17-23-ig Kobe-ban volt.
1904.07.30-1904.08.01-ig Hajiku, Bunji-sziget következett.
1904.08.03-06-ig Woosung-ban járt.
1904.08.10-24-én befutott Sanghaji-ba. [4396]
1904.08.24-30-án Woosung-ban volt.
1904.09.01-24-ig Tsifu (Csifu)-ban vetett horgonyt. A hajó továbbra is várja a nagykövetség rendelkezéseit.[4397] További értesítésig felváltva közlekedik Sanghaj és Tsifu kikötője között, valamint érinti Taku-t is. Jelenleg ez az egyetlen osztrák-magyar hadihajó külföldön.[4398]
1904.09.24-29-én Tsingwangtao-ban állt meg.[4399]
1904.09.30-1904.10.01-én Tsifu (Csifu)-ba tért vissza. Csifu-t és a Pechili-öblöt a téli időszakban uralkodó kedvezőtlen időjárás miatt hagyta ott, és hajózott Kobe-ba.

A tervek szerint októberben Tajvan szigeténél Long Dong-nál találkoznia kellett volna az SMS Panther cirkálóval és a két cirkáló legénységcserét hajtott volna végre.[4400]

1904.10.02-14-én Woosung-ban járt.
1904.10.18-26-án befutott Kobe kikötőjébe.[4401]
1904.10.27-1904.12.03-ig Yokohama-ban volt.
1904.12.07-12-ig Sanghaji-ban horgonyzott.
Hadihajó baleset. Sanghaji jelentések szerint a Kaiserin Elisabeth osztrák-magyar hadihajó az Eva német gőzhajóval ütközött, és mindkét hajó súlyos károkat szenvedett. A mai napon az esetről szóló hivatalos jelentései megérkeztek a haditengerészeti részleghez. Az illetékesek körében azonban úgy tartják, hogy a mi hadihajónk ebben az ütközésben csak kisebb sérülést szenvedhetett. A "Kaiserin Elisabeth" hadihajó ereje 8000 lóerő, vízkiszorítása 4000 tonna. Fő lövege két darab 23 cm-es (24 cm-es) ágyú. A fő lövegek tornyokban vannak, míg többi lövege 15 cm-es. a hajón van még négy torpedóvető is. A hajó utazósebessége 19 mérföld, a legénység pedig 418 fő.[4402] Később kiderült, hogy az Eva német gőzös nem az SMS Kaiserin Elisabeth-el ütközött, hanem az olasz Marco Polo cirkálóval.[4403]

1904.12.15-19-én Amoy-ban kötött ki.[4404]
1904.12.20-1905.01.17-ig Hong Kong vendégszeretetét élvezte.

1905.
1905.01.17-28-ig Macao (Makaó, Dél-Kelet Kína) következett.

[4395] Reichspost, Juli 1904-07-02
[4396] Znaimer Tagblatt und Niederösterreichischer Grenzbote, August 1904-08-25
[4397] Pester Lloyd, September (Jahrgang 51, 1904-09-18 / nr. 228
[4398] Innsbrucker Nachrichten, September 1904-09-19
[4399] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1904-09-28
[4400] Pilsner Tagblatt, November 1904-11-16
[4401] Die Zeit, Oktober 1904-10-19
[4402] Agramer Zeitung, Dezember 1904-12-14
[4403] Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1904-12-17
[4404] Linzer Tages-Post, Dezember 1904-12-17

1905.01.28-1905.03.03-ig visszatért Hong Kong-ba.
„Az Erzsébet királyné hadihajó tegnap három-négy heti tartózkodásra Hongkongba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4405]
1905.03.05-23-ig Amoy-ban horgonyzott. Itt 1905.03.18-án a kikötőben az angol Heathbank gőzös kapitánya kért segítséget a fellázadt kínai legénység ellen. A Monarchia tengerészei leverték a lázadást és 12 főkolompost átadtak a brit konzulnak.
1905.03.25-1905.04.02-ig Pagoda Anchorage, Fochow következett.
1905.04.04-05-én Woosung-ban járt.
1905.04.05-20-ig Sanghaji-ban horgonyzott. Itt az amerikai Cincinnati cirkáló egyik tengerészét mentették ki a tengerből.

„Pólából jelentik, hogy a „Kaiserin Elisabeth“ czirkáló hadihajónk tegnap (1905.05.27-én) Bsinghiangból Szaigonba (Ho Si Minh város, Vietnám) érkezett.”[4406] A cikkben megadott Bsinghiang-ot nem tudom azonosítani. Külső forrás szerint a hajó ekkor nem járt Szaigon (Saigon)-ban.

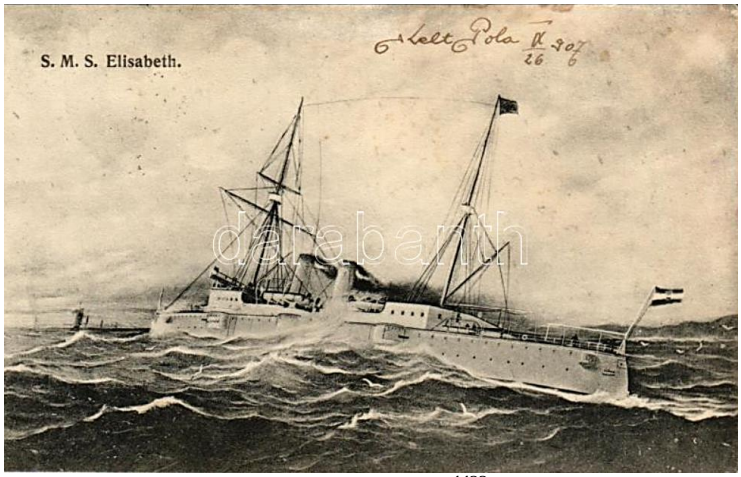
1905.05.20-21-én Woosung-ban volt.
1905.05.22-24-én Chin Kiang-ban járt.
1905.05.24-28-án Shiakwan, Nanking (Kína) következett.
1905.05.29-31-ig Kiukiang-ba futott be.
1905.06.01-04-én Hankow-ba érkezett.
1905.06.06-08-án Shiakwan, Nanking (Kína) következett ismét.
1905.06.09-17-én Woosung-ban volt.
1905.06.19-29-ig Nagasaki-ban volt.
1905.07.01-11-én Kobe-ban járt. Itt, 1905.07.06-án a kigyulladt brit Volga teherhajó oltásában vettek részt a tengerészei. Az oltás során több tengerésze összeesett a füstmérgezés miatt. A hálás britek ezüsttárgyakat küldtek a hajónak, amit később a Polai Haditengerészeti Múzeumban állítottak ki.
1905.07.12-1905.08.21-ig Yokohama-ban volt.[4407] A háború miatt a japánok minden külföldiben kémet látnak. A külföldi tiszteket álcázott rendőrnyomozók kísérik, például riksásnak álcázva. Tilos a kikötőkben fotózni.[4408] 1905.08.18-án itt ünnepelték meg a császár születésnapját egy fogadás keretében.[4409]
1905.08.22-23-án Kobe-t kereste fel.
1905.08.27-1905.09.03-ig Tsingtao (Csingtao)-ban volt.[4410]
1905.09.04-06-án Wei-hai-wei-ben járt.
1905.09.06-07-én és 1905.09.07-15-én Tsifu (Csifu)-ban vetett horgonyt.
1905.09.16-24-én Tien-Tsin (Tiencsin), Taku (Kína) következett.
1905.09.24-25-én Tsifu (Csifu)-ban járt.
1905.09.27-1905.10.03-ig Woosung-ban kötött ki.
1905.10.07-11ig Hong Kong-ban volt.
1905.10.18-25-én Szingapúr-ban járt. Itt találkozott az SMS Kaiserin Franz Josef I. cirkálóval.
1905.11.01-07-ig Colombo-ba futott be.
1905.11.16-18-án Aden-t kereste fel.
1905.11.24-én már Szuezben volt.
1905.11.25-30-án Port Said-ban kötött ki.
1905.12.06-án befutott Pola-ba.[4411]
1905.12.14-én leszerelték.[4412]

[4405] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-01-30 / 31. szám
[4406] Pécsi Napló, 14. évfolyam, 1905-05-28 / 123. szám
[4407] Grazer Tagblatt, Juli 1905-07-20
[4408] Neues Wiener Journal, August 1905-08-17
[4409] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1905-09-20
[4410] Grazer Tagblatt, August 1905-08-27
[4411] Linzer Tages-Post, Dezember 1905-12-07
[4412] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

1906.
1906 januárja és júliusa között felújították a hajót és módosították a fegyverzetét. A 24 cm-es lövegeit 15 cm-es L/40-es löveggel váltották fel. Egy 15 cm-es lövegét áthelyezték az ütegfedélzetről a felső fedélzetre. Két 4,7 cm-es és hat 4,7 cm-es gyorstüzelő löveg került az ütegfedélzetre.
1906.02.27-én Polában az SMS Kaiserin Elisabeth egy tengerésze 14 m magasról lezuhant és meghalt.[4413]
1906.05.14-én a Dalmát-tengerparthoz vitte a Tengerészeti Akadémia elsőseit tengeri tanulmányútra.[4414]
1906.06.10-án felszerelték a hajót.
1906.07.14-én kiképző útra hajózott tiszti kadétokkal a fedélzetén a Földközi-tengerre.
1906.07.17-19-én érkezett Korfura.[4415]
1906.07.20-22-én Kafelonia-ban volt.
1906.07.25-26-án Syra következett.[4416]
1906.07.28-1906.08.01-ig Szmirnában járt.
1906.08.01-05-én Számosz-on volt.
1906.07.09-én Szantorini-szigetét kereste fel.
1906.07.09-10-én Katakolon következett.
1906.08.10-én az Elisabeth hadihajó két napra Patras-ba (Pátra, Görögország) érkezett.[4417] Patras-t 12-én hagyta el.
1906.08.14-én futott be Teodo-ba.
1906.08.16-1906.09.19-ig a Nyári Hajjóraj tagja.
1906.09.19-én futott be Polába. Polában felújították a gőzgépeit és meghosszabbították a kéményeit.[4418]
(Egy újságcikk 1906.09.22-én a hajót tévesen Nagaszaki kikötőjében vélte felfedezni.[4419])

1907.
1907.06.05-én felszerelték a cirkálót.
1907.06.16-án kifutott Polából.
1907.06.17-21 között a Tengerészeti Tiszti Iskola második és harmadik osztályos kadétjait vette a fedélzetére, hogy őket a Földközi-tengerre vigye.
1907.06.24-26-án járt Zante-nél (Zákinthosz).
1907.06.29-1907.07.04 között volt Alexandriában.
1907.07.07-10-én Milo-ban (Milosz) volt.[4420]
1907.07.11-17-én Korinthosz-t kereste fel.[4421]
1907.07.19-én járt Korfun. (A sajtó szerint már 16-án Korfun volt.[4422])

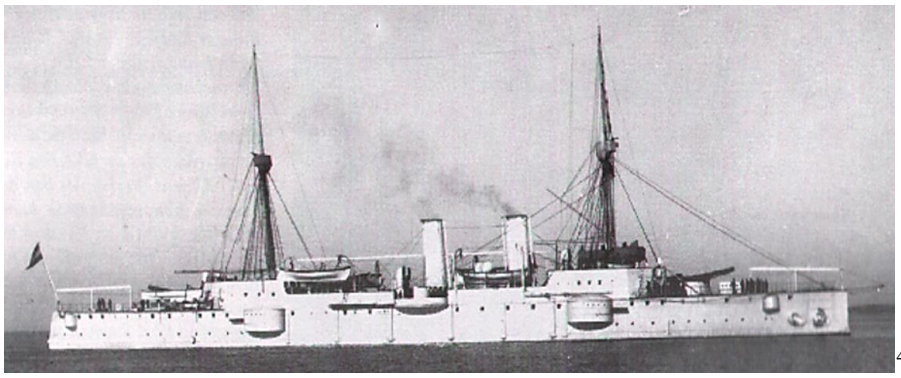
[4413] Kärntner Zeitung, Februar 1906-02-28
[4414] Pester Lloyd, Juni Jahrgang 53, 1906-06-16 / 149. szám
[4415] Agramer Zeitung, Juli 1906-07-19
[4416] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1906-07-27
[4417] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-11 / 220. szám
[4418] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4419] Reichspost, September 1906-09-22
[4420] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-07-09 / 162. szám
[4421] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-07-13 / 166. szám
[4422] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-07-17 / 169. szám



A hajó 1907-ben[4423]

1907.07.20-án befutott Teodo-ba.
1907.07.20-1907.08.18-ig a Nyári Hajóraj tagja.
1907.08.21-én leszerelték. Felújították a hajó belső burkolatát és kialakítottak egy betegszobát.

1908.
1908.06.15-én felszerelték.
1908.06.16-án kifutott Polából.


[4424]

1908.06.17-21-én Fiumében a Tengerészeti Tiszti Iskola másod és harmad éves kadétjait vette a fedélzetére.
1908.06.25-30-án volt Szmirnában.
1908.07.02-06-án ért Syra-ba.
„Távirati értesítés szerint az »Erzsébet királyné« hadihajó e hó 2-án négy napi tartózkodásra Lyrába érkezett. A hajón minden rendben van."[4425]
1908.07.07-10-ig Nauplia következett.
1908.07.12-13-án Kalamata-ban (Görögország) kötött ki.
1908.07.13-16-án Laucardia vizein volt.
1908.07.18-án visszaérkezett Polába.
1908.08.31-én elhagyta Polát és Kelet-Ázsiába indult, Max Herzberg parancsnoksága alatt.
1908.09.05-08-án ért Port Said-ba.
1908.09.12-13-án már Aden-ben járt.
1908.09.22-27-én érkezett Kolombo-ba.
1908.10.03-04-én volt Szingapúr-ban.
1908.10.10-11-án járt Hong-Kong-ban.
1908.10.18-19-én futott be Sanghai-ba.

[4423] https://ezustgaleria.axioart.com/tetel/1907-sms-kaiserin-elisabeth-az-osztrak-magyar-haditengeresze-b66b7504
[4424] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_Elisabeth#/media/F%C3%A1jl:SMS_Kaiserin_Elisabeth.jpg
[4425] Az Ujság, 1908. július/1, 6. évfolyam, 1908-07-04 / 160. szám

„Távirati értesítés szerint az Erzsébet királyné hadihajó ma Sanghaiba érkezett. Holnap reggel Chingvangtanba indul. A hajón minden jól van.”[4426]
1908.10.21-30-án Tsingwangtao-ban horgonyzott. Itt találkozott az SMS Leopard cirkálóval és átadta a számára hozott küldeményt, valamint átvette tőle a távol-keleti vizek állomáshajójának szerepét. A hajó kapitánya rövid időre Peking-be utazott.
1908.10.31-1908.11.05-ig Dairen/Dalny-t kereste fel.[4427]
1908.11.05-19-ig Tsifu (Csifu)-ban volt.
1908.11.20-23-án Kyan Shan, Tsingtao-ban járt.
1908.11.25-27-én Woosung-ban horgonyzott.
1908.11.27-1909.01.19-ig Sanghai vendégszeretetét élvezte.

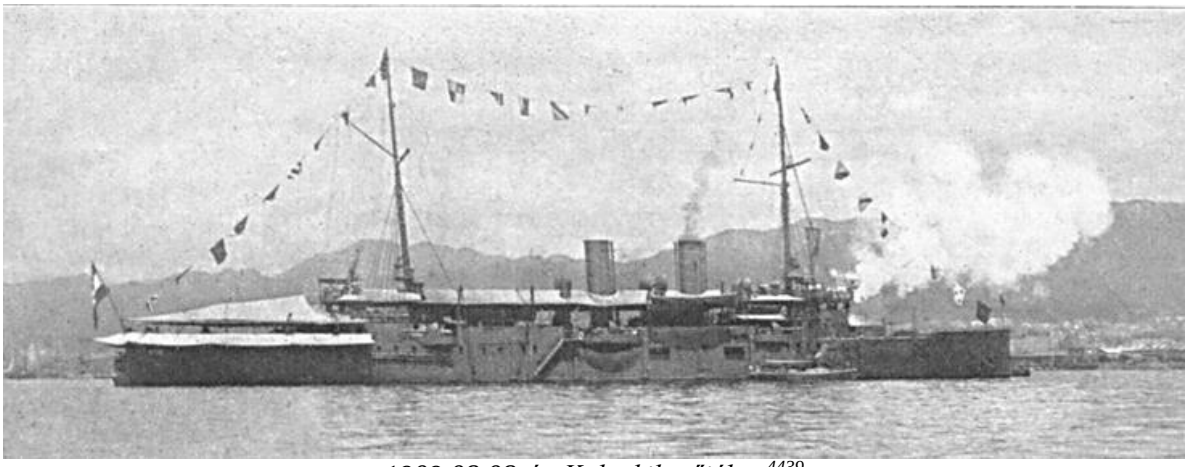
1909.
1909.01.20-27-én Nanking-ban (Kína) volt.
1909.01.28-1909.02.02-ig Chin kiang következett.
1909.02.06-09-én Fochow-ban (Pagoda Anchorage) járt.
„Távirati értesítés szerint , az Erzsébet királyné hadihajó e hó 6-án öt napi tartózkodásra Boochovba érkezett.”[4428]
1909.02.10-11-én Amoy-ba érkezett.
„Távirati értesítés szerint az Erzsébet királyné hadihajó f. hó 10-én Amoyba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4429]
1909.02.12-1909.03.05-ig Hong Kong-ban horgonyzott.
1909.03.07-09-én Swatow-ban (Kína) volt.
1909.03.13-1909.04.21-ig Sanghai-t kereste fel.
A hajó 1909.03.22-én kihajózott Sanghai-ból Ningpo felé, de útközben elgázolt egy kínai sanpangot.
Wusung-ban a cirkáló parancsnoka, Herzberg fregattkapitány úgy döntött, hogy ott marad az éjszaka folyamán a sűrű köd miatt. Az éjszaka folyamán a horgonylánc elszakadt, ezért egy mások horgonyt kellett kivetni. A hajó a ködben a Jangce torkolatához közeledett, amikor ismét lehorgonyzott, de ez a horgony is elszakadt. A parancsnok ennek a második horgonynak a megkeresésére embereket küldött ki.[4430]
Öt tengerész vízbe fulladt. Sajnálatos baleset történt „Kaiserin Elisabeth” páncélos cirkálónkkal a kelet-ázsiai vizeken. Amikor a hajó megpróbált lehorgonyozni Wurungnál (Burung) a Jangce torkolatánál, a horgonyláncok eltörtek egy viharban, és a kapitány megparancsolta a tengerészeknek, hogy halásszák ki a horgonyt egy csónak segítségével. A csónakba 10 matróz indult el. A szóban forgó csónak felborult egy hullám miatt a cirkáló közelében, öt tengerész megfulladt, a többieknek sikerült megmenteni magukat.[4431] A horgony nélküli hajó a viharban nagy veszélyben volt, ezért a parancsnok a hajót az iszapos parton partra futtatta. A hajó másnapig partra futva volt, majd visszajutva a Jangce-ra, visszahajózott Sanghai-ba egy alapos vizsgálat erejéig.

[4426] Az Ujság, 1908. október/2, 6. évfolyam, 1908-10-20 / 251. szám
[4427] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-11-01 / 262. szám
[4428] Az Ujság, 1909. február/1, 7. évfolyam, 1909-02-09 / 33. szám
[4429] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-02-11 / 35. szám
[4430] Neues Wiener Journal, April 1909-04-14
[4431] Kärntner Zeitung, April 1909-04-17
Deutschösterreichische Tages-Zeitung, April 1909-04-14
Pilsner Tagblatt, April 1909-04-16

Kínai sanpang hajó[4432]

1909.04.22-1909.05.23-án Tsingtao-ban állt meg egy hónapra.[4433] Itt a parancsnokságot Parancsnokságát Oskar Hansa vette át.
1909.05.25-1909.06.01-én ismét Sanghai-ban volt.
1909.06.03-10-én Nagasaki-ba érkezett.[4434]
„Bécsből jelentik, hogy távirati értesítés szerint az Erzsébet királyné hadihajó Sanghaiból Nagaszakiba elindult. A hajón minden rendben van.”[4435]
1909.06.12-15-én Ibushima-ban járt.
1909.06.16-23-án Kobe-ban horgonyzott.
1909.06.25-1909.07.15-én Yokohama-ban állomásozott.
1909.07.17-20-án Agionohama következett.
„Távirati értesítés szerint az Erzsébet hadihajó e hó 17-én Oginohamába (Japán) érkezett. A hajón minden rendben van.”[4436]
1909.07.21-1909.08.02-ig Hakodate-ben kötött ki.
Fegyverzete ekkor 2 db hosszú és 6 db rövid csövű 15 centiméteres löveg, valamint 16 db 47 mm-es gyorstüzelő löveggel van felfegyverkezve.[4437]
1909.08.03-06-án Megubo-ban volt.
„Távirati jelentés szerint az Erzsébet hadihajó három napi tartózkodásra Malakóba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4438] Malako talán Megubo-val azonos.
1909.08.08-13-án Yokkaichi-be futott be.
1909.08.14-20-án visszatért Kobe-ba.

[4432] https://www.dreamstime.com/photos-images/sanpang.html
[4433] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-04-22 / 95. szám
[4434] Az Ujság, 1909. június/1, 7. évfolyam, 1909-06-04 / 131. szám
[4435] Magyarország, 16. évfolyam,1909-06-03 / 130. szám
[4436] Az Ujság, 1909. július/2, 7. évfolyam, 1909-07-20 / 170. szám
[4437] Reichspost, Juli 1909-07-22
[4438] Az Ujság, 1909. augusztus/1, 7. évfolyam, 1909-08-04 / 183. szám



1909.08.08-án Kobe kikötőjében[4439]

„Távirati értesítés szerint az Erzsébet királyné hadihajó f. hó 14-én Kobeba érkezett, hol 14 napig fog tartózkodni. A hajón minden rendben van.”[4440]
1909.08.21-26-ig Shimonoseki következett.
„Távirati értesítés szerint az Erzsébet királyné hadihajó augusztus 21-én öt napi tartózkodásra Simonosekiba”[4441] érkezett.
„A „Kaiserin Elisabeth” páncélos cirkáló a legrégebbi szolgálatban lévő hajónk. 1890-ben épült, 4000 tonnás, 8 darab 15 centiméteres lövedék, valamint kis tüzérség és 16 darab 47 centiméteres ágyú és 1 mitrailleur található benne. A hajó legénysége 429 fő.„[4442]
1909.08.23-1909.09.03-ig Chemulpo-t kereste fel.
„Az Erzsébet királyné hadihajó e hó 28-án Csemulpóba érkezett. A hajókon minden rendben van.”[4443]
1909.09.05-13-ig Tsingwangtao-ban volt.
1909.09.13-15-én Tsifu (Csifu)-ban járt.
„Távirati értesítés szerint az Erzsébet királyné hadihajó két napi tartózkodásra Chesióba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4444]

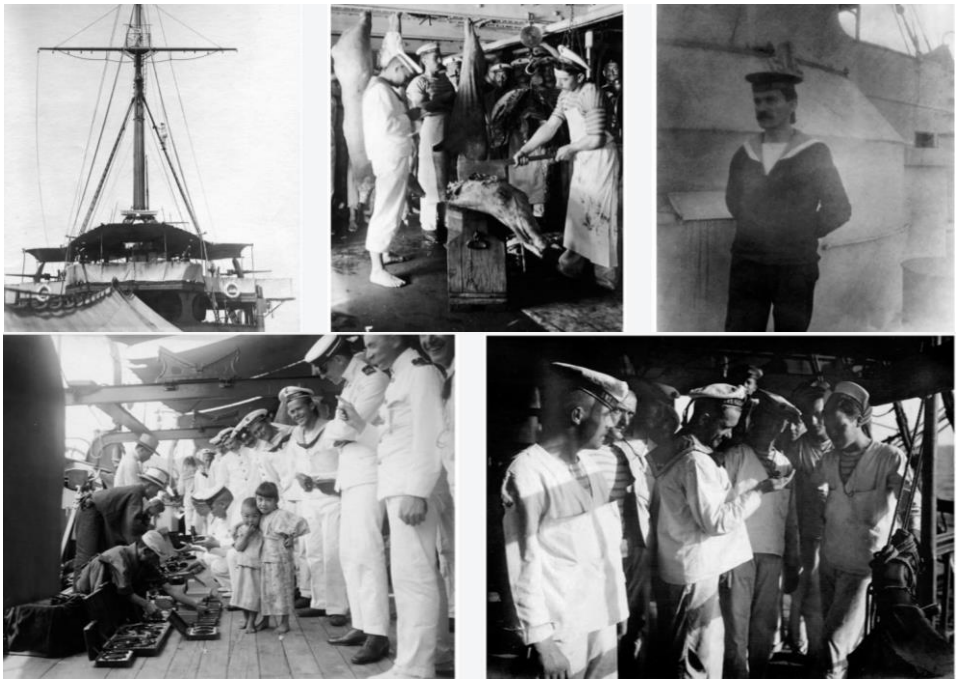
1909.09.17-19-én Woosung-ba (Sanghai része) futott be.
„Távirati értesítés szerint az Erzsébet királyné hadihajó e hó 11-én két napi tartózkodásra Voozungba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4445]

1909.09.20-21-én Chin kiang, Jangce vizein volt.[4446]
1909.09.24-25-én Kiukiang következett.
1909.09.26-30-ig Hankow-ban (Hankov, Jangce) volt.[4447]
1909.10.02-03-án Wuhu-ba (Jangce) érkezett.[4448]
1909.10.05-10-ig ismét Sanghai-ban kötött ki.
1909.10.14-30-ig befutott Hong Kong-ba. [4449]
1909.10.30-án Wenchow-ban (Vencsou, Kína) járt.
1909.11.07-10-ig Nagasaki-ban volt.
1909.11.13-20-ig Yokohama következett[4450]. Innét a Monarchia nagykövete Számba utazott.
1909.11.26-1909.12.01-ig Hong Kong-ba tért vissza.[4451]

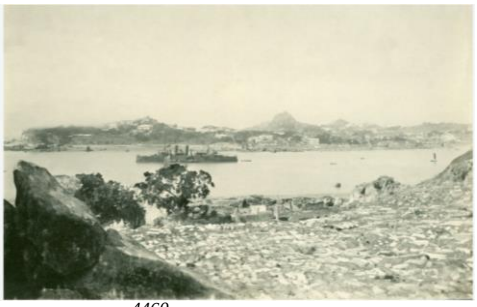
[4439] Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1909-10-24
[4440] Az Ujság, 1909. augusztus/1, 7. évfolyam, 1909-08-15 / 193. szám
[4441] Az Ujság, 1909. augusztus/2, 7. évfolyam, 1909-08-24 / 199. szám
[4442] Reichspost, August 1914-08-25
[4443] Az Ujság, 1909. augusztus/2, 7. évfolyam, 1909-08-31 / 205. szám
[4444] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-09-12 / 216. szám
[4445] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-09-18 / 221. szám
[4446] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-09-21 / 223. szám
[4447] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-09-28 / 229. szám
[4448] Az Ujság, 1909. október/1, 7. évfolyam, 1909-10-03 / 234. szám
[4449] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-10-16 / 245. szám
[4450] Az Ujság, 1909. november/1, 7. évfolyam, 1909-11-14 / 270. szám
[4451] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-27 / 281. szám

1909.12.07-15-ig Bangkok (Thaiföld) következett.
1909.12.17-24-ig Saigon[4452] (Vietnám) volt az úticélja.
1909.12.29-1910.01.11-ig Hong Kong-ban volt.[4453] Itt a nagykövet elhagyta a hajót és postagőzössel Japánba utazott. Elutazása előtt az angol temetőben meg koszorúzta Kramsky osztrák tanácsos sírját.[4454]
1909-ben a hajó egyszer zátonyra futott, és 6 embere veszett oda.[4455]
„Távirati jelentés szerint az Erzsébet királyné hadihajó ma Hongkongból elindult Batáviába. A hajón minden rendben van."[4456]
„Bécsből jelentik: Az osztrák-magyar haditengerészet ««Kaiserin Elisabeth» czirkálója, amely most a hongkongi kikötőben van mint keletázsiai állomáshajó, a legközelebb körútra indul a Szurda-tengerre, hogy a németalföldi gyarmatok néhány kikötőjét, elsősorban Batáriét, rövid idézésre felkeresse. Ez a különleges kiküldetés összefüggésben áll a kereskedelmi kormány kezdeményezte akcióéval, amely a tengerentúli németalföldi gyarmatokkal élénkebb összeköttetést czéloz. A czirkítóhajó távollétében a keleti kínai vizeken a «Panther, cziriál-5 lesz állomáshajó. A «Kaiserin Elsabeth; parancsnoka Hansa Oszkár fregattakapitány."[4457]

1910.
1910.01.19-1910.02.08-ig Tandjongpriok (Tandjong-prick), Batavia következett.[4458]
A cirkáló holland vizekre való küldése a kereskedelmi miniszter által kezdeményezett lépésekhez kapcsolódik, aminek célja Ausztria és Holland Kelet-India között a közvetlen kereskedelmi kapcsolatok kialakítására.[4459]
1910.02.11-18-án Surubaya-ban (Surabaja, Indonézia) járt.
1910.02.20-22-én Makassar-ban (Indonézia) kötött ki.



[4452] Az Ujság, 1909. december/2, 7. évfolyam, 1909-12-19 / 300. szám
[4453] Az Ujság, 1909. december/2, 7. évfolyam, 1909-12-19 / 300. szám
[4454] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1910-03-09
[4455] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4456] Az Ujság, 1910. január/1, 8. évfolyam, 1910-01-12 / 9. szám
[4457] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-01-26 / 21. szám
[4458] Az Ujság, 1910. január/2, 8. évfolyam, 1910-01-20 / 16. szám
[4459] Neues Wiener Journal, Januar 1910-01-12



Képek a hajóról 1910-ből[4460]

1910.02.28-1910.03.04-ig Manila-ban (Fülöp-szigetek) kötött ki.[4461]
1910.03.07-11-ig Swatow-ban (Santou, Kína) járt.
1910.03.12-17-ig Amoy-ban volt.[4462]
„Távirati értesítés szerint az Erzsébet hadihajó e hó 4-én (1910.04.04) tíz napi tartózkodásra Chinvangtauba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4463]
1910.03.20-1910.04.28-ig Sanghai-ba futott be. (Az sajtó szerint 1910.04.20-30-ig volt Sanghaiban.[4464])
1910.04.09-én a tisztek egy nagyszabású bálon vettek részt.[4465]
1910.04.30-1910.05.08-ig Nagasaki-t kereste fel.
1910.05.10-13-ig Kagoshima-ban állt meg.
1910.05.10-18-án Mitsuhara kikötőjében volt.
1910.05.21-én Itsukushima vizein járt.
1910.05.21-24-én Itosaki (Hirosima közelében) következett.
1910.05.25-28-ig Takamatsu következett.
1910.05.28-1910.06.09-ig Kobe vizeit kereste fel.
1910.06.10-15-ig Toba-t (Tobe, Japán) látogatta meg.
1910.06.16-1910.07.07-ig Yokohama kikötőjét kereste fel.[4466]
1910.07.08-10-ig Oginohan-ban járt.
1910.07.12-26. Hakodate-ben tűnt fel.[4467]
1910.07.29 -1910.08.13-ig Tsuruga-ban volt.[4468]
1910.08.13-16-án Myatsu következett.
1910.08.16-19-ig Hokisakai-ban járt.[4469]
1910.08.21-22-között Fusan-t kereste fel, ahol segítséget nyújtott a Samarang zátonyra felült HMS Bedford angol páncélos cirkálónak.
1910.08.25-30-án áthajózott Port Arthur-ba, ahol a japánok a teljes személyzetnek bemutatták a csatateret és a Múzeumot.
1910.08.31 – 1910.09.09-én Csifu-ba futott be.
1910.09.12-18-között Sanghaj-t kereste fel. Itt találkoztak az SMS Panther cirkálóval.
„Távirati jelentés szerint az Erzsébet királyné hadihajó hat napos tartózkodásra Sanghajba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4470]
1910.09.23-27-én ismét Hongkong-ot látogatta meg.
1910.10.03-08-án Szingapúr-ban volt, ahol az SMS Kaiser Franz Joseph I. cirkálóval találkoztak.
1910.10.15-18-án a hazafelé tartó úton befutott Colombo-ba.
1910.10.29-30-én már Aden-ben járt.
1910.11.05-06-án viszont látta Szuez-t.

[4460] https://www.flickr.com/photos/morton1905/albums/72157629878787090/with/7263654686
[4461] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-03-01 / 50. szám
[4462] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-03-13 / 61. szám
[4463] Az Ujság, 1910. április/1, 8. évfolyam, 1910-04-06 / 81. szám
[4464] Az Ujság, 1910. április/2, 8. évfolyam, 1910-04-20 / 93. szám
[4465] Pester Lloyd, April Jahrgang 57, 1910-04-26 / nr. 98
[4466] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-06-17 / 144. szám
[4467] Az Ujság, 1910. július/1, 8. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám
[4468] Az Ujság, 1910. július/2, 8. évfolyam, 1910-07-31 / 181. szám
[4469] Az Ujság, 1910. augusztus/2, 8. évfolyam, 1910-08-18 / 196. szám
[4470] Az Ujság, 1910. szeptember/1, 8. évfolyam, 1910-09-14 / 218. szám

1910.11.07-10-ig Port Said-ban volt.[4471]
1910.11.15-én megérkezett Polába.
A hajó ezen bevetése alatt 23 000 tengeri mérföldet tett meg, mindössze egyetlen balesettel, ami a viharos tenger miatt következett be.[4472]
1910.11.18-án leszerelték.[4473]

1911.
1911 áprilisában a tartalék század része.[4474]
1911.06.15-én felszerelték a cirkálót.

„Tengerész hadapródok esküje. Fiuméból jelentik: A tengerészeti akadémia végzett hallgatói most tették le ünnepélyes esküjüket az „Erzsébet" hadihajón gróf Montecuccoli tengernagy jelenlétében. Az idén huszonöt hallgatót neveztek tengerészhadapróddá. A most kinevezett hadapródok augusztus 18-áig szabadságra mennek s augusztus 19-én állattak szolgálatba. Az akadémia első három évfolyamának növendékei tegnap az „Erzsébet" és a „Zára" hajókra szálltak, hogy évenként szokásos nyolcheti tengeri gyakorlatokat megkezdjék. A két hajó e hó 24-én résztvesz a „Viribus Unitis" csatahajó trieszti vízrebocsátásán s azután az Adriára és Levantéba mennek."[4475]

1911.06.25-én kiképzőútra futott ki Triesztből, a 2. és 3. évfolyamos tisztinövendékekkel.
1911.06.30 – 1911.07.06-ig Alexandria-ban volt.[4476]
1911.07.07-11-ig Bejrut-ot kereste fel.
1911.07.13-15- Rodosz-nál horgonyzott.[4477]
1911.07.16-17-én Szantorini vulkánikus szigetét látogatta meg.[4478]
1911.07.18-24-én Delos-nál és Pireusz-nál vetett horgonyt.[4479]
1911.07.25-28-án Argostoli, Kefalónia következett. Innét Theodo felé megy tovább.[4480]
1911.07.29-én befutott Sebenicoba.
1911.08.17-én visszaérkezett Fiume-be, ahol a növendékek kihajóztak.
1911.07.15. – 1911.08.18. között a Nyári Hajóraj kötelékéhez tartozott.

„Fiuméból jelentik: Az Abbáziában időzött hajóraj ma reggel Pólába indult. A flottából a Kaiserin Elisabeth cirkáló és a Zára iskolahajó kiváltak, hogy a haditengerészeti akadémia növendékeit nyári tanulmányútjukról hazahozzák Fiumába."[4481]

A hajót első tartalékba helyezték.[4482]

1911.08.20-án Polában leszerelték. Átalakítási munkákat végeztek rajta, kicserélték a fedélzet deszkázatát és a belső terek linóleum borításának részeit. A főgépein nagyjavítást hajtottak végre.[4483]

1912.
1912.06.05-én felszerelték.
1912.06.21-én kiképzőútra futott ki Fiuméből a Haditengerész Tiszti Iskola 2. és 3. évfolyamos növendékeivel.
1912.06.27. – 1912.07.01-én Algier-ben volt.[4484]

[4471] Die Zeit, November 1910-11-09
[4472] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1910-11-19
[4473] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
https://kriegsmarine.hu/hk/va00702.html
[4474] Die Zeit, April 1911-04-13
[4475] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-06-22 / 146. szám
[4476] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1911-05-11
[4477] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-07-16 / 167. szám
[4478] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-07-18 / 168. szám
[4479] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-07-20 / 170. szám
[4480] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-07-27 / 176. szám
[4481] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-08-20 / 197. szám
[4482] Das Vaterland, August 1911-08-10
[4483] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4484] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-06-29 / 153. szám

1912.07.02-án Palma de Mallorca-ban állt meg. A tisztikar látogatást tett Ludwig Salvator főhercegnél. „Távirati jelentés szerint az Erzsébet királyné hadihajó 2-án négy napi tartózkodásra Pálmába érkezett. A hajón minden rendben van.”[4485]
1912.07.07-én befutott Barcelonába.
1912.07.17-18-án Villafranca-ban (Villefranche) vetett horgonyt.[4486] A sajtó szerint ide már 14/15-én befutott a hajó.[4487]
1912.07.18-án érintette Ajacciot. (A sajtó szerint 17-én volt ott.) [4488]
1912.07.25-én befutott Teodóba. Csatlakozott a Nyári Hajóraj-hoz, majd Fiumébe hajózott.
1912.08.15-én Polában leszerelték.

1912.12.05-én felszerelték és beosztották a 2. Cirkáló Divízióba.
1912.12.08-án befutott Spalatoba.[4489] Spalato kiemelkedő fontosságú lesz a jövőben osztrák kereskedelmi kikötőként, mivel nemcsak az új boszniai vasutak végállomása lesz, hanem valószínűleg Szerbia által kívánt adriai kikötővé is válik (természetesen osztrák birtokban maradva).[4490]

1913.
1913.02.17-én az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló társaságában kifutott Polából és levantei vizekre indult.
„Mint a Milit. Rundschau jelenti, a Mária Terézia és a Kaiserin Elisabeth cirkálók Szmirnába indultak. Innen az Elisabeth, mint második állomáshajó, Konstantinápolyba megy, a Mária Terézia pedig az osztrák és magyar érdekek megvédésére az Idegei tengeren marad s itt fog cirkálni.”[4491]
1913.02.21-23-án volt Szmirna-ba érkezett a két hajó.[4492]
1913.02.21-én kapott engedélyt arra, hogy áthajózhat a Dardanellákon.[4493]
1913.02.24. – 1913.06.15-között Konstantinápoly-t kereste fel. [4494] Itt diplomáciai állomáshajóként szolgált.
1913.06.20-án visszaérkezett Polába.
1913.06.26-án leszerelték.

A "Kaiser Karl VI" páncélos cirkáló, a "Kaiserin Elisabeth" és a "Zenta" könnyűcirkálók, valamint hat torpedónaszád leszerelésével és az első tartalékba való áthelyezésével körülbelül 1700 embert szabadítanak fel. Közülük a tartalékosokat szabadságra mehetnek, és ezeknek a hajóknak az aktív személyzetét, kivéve, egy kis töredéküket akik maradnak a leszerelt hajókon őrszemélyzetnek, a gyakorló és a tartalékos kötelékbe, valamint a kiképzőhajók legénysége között osztják szét. Ez a megoldás felszabadítja a hajókon tartózkodó tartalékosokat is, és lehetővé teszi leszerelésüket.[4495]

1913.08.17-én ismét felszerelték.
1913.08.19-én Richard Makowitz (Makovicz Richárd) fregattkapitány parancsnoksága alatt kifutott Polából Kelet-Ázsia felé. [4496]
1913.08.25-26-án volt Port Said-ban.
1913.08.27-én menetrend szerint Szuez következett.
1913.09.01-02-án már a Vörös-tenger kijáratánál, Aden-ben volt.
1913.09.11-15-én a szokott útvonalon Colombo következett.
1913.09.22-23-án Szingapúr-ban vetett horgonyt.
1913.09.30. -1913.10.02-ig Hongkong-ot kereste fel.

[4485] Az Ujság, 1912. július/1, 10. évfolyam, 1912-07-04 / 157. szám
[4486] Az Ujság, 1912. július/2, 10. évfolyam, 1912-07-16 / 167. szám
[4487] Neues Wiener Journal, Juli 1912-07-16
Pester Lloyd, Juli Jahrgang 59, 1912-07-14 / nr. 165
[4488] Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1912-07-17
[4489] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4490] Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1912-12-24
[4491] Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-02-20 / 44. szám
[4492] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-02-23 / 47. szám
[4493] Arbeiterwille - Neue Zeit, Februar 1913-02-22
[4494] Grazer Tagblat, Februar 1913-02-26
[4495] Die Zeit, Juni 1913-06-09
[4496] Az Ujság, 1913. július/2, 11. évfolyam, 1913-07-29 / 179. szám

1913.10.08-09-én Csifu-ban állt meg.
1913.10.10-16-án Csingwangtao (Kingvangtau) következett. Ekkor itt volt az SMS Kaiserin Franz Ferdinand I. is.[4497]
1913.10.18. – 1913.11.01-én futott be Csifu-ba (Chefoo).[4498]
1913.11.04. – 1913.12.15-ig Nagaszaki-ban kötött ki. Itt, kívülről átfestették a hajót. [4499]
1913.12.17. – 1914.01.21-ig Sanghaj fogadta be. Útközben egy tájfun elől menekülve a főgépek legmagasabb teljesítményével hajóztak.[4500] Ebből adódóan megsérültek a kazánok, mely sérüléseket csak részben tudták kijavítani. Később, ebből adódhatott, hogy 1914-ben nem tudták besorozni a német kelet-ázsiai flottába. Így nem lehetett ott a németek angolok feletti 1914.11.01-i coroneli tengeri diadalánál, de az 1914.12.08-i falklandi katasztrofális vereséget is elkerülte.

1914.
1914.01.23-31-ig Pagoda Horgonyzóhely, Fucsu-nál horgonyzott.
1914.02.01-23-ig Hongkong-ban kötött ki.
1914.02.24. – 1914.03.06-között Amoy következett.[4501]
1914.03.09-12-én Nagaszaki-ban állt meg.
1914.03.03-16-án Beppu Bungo-ban volt.[4502]
1914.03.17-20-ig Mitsugahama (Mitsukahama) következett.
1914.03.20-22-ig Itsukushima-t kereste fel.
1914.03.23. – 1914.04.07-én befutott Kobe-ba.
1914.04.08. – 1914.05.01-ig Yokohama-ban járt.
1914.05.02-03-án Yokkaichi (Yokkaihi) következett. [4503]
1914.05.04-06-ig Toba (Tobe)-ban volt.[4504]
1914.05.08-10-ig Kagoshima-ban vetett horgonyt.
1914.05.12. – 1914.06.07-ig Sanghait kereste fel.[4505]
(1914.06.28-án meggyilkolták Ferenc Ferdinánd trónörököst.)
1914.06.10-22-ig Csingwangtao (Hingvangtau) következett.[4506]
1914.06.23. – 1914.07.21. között az amerikai Kelet-Ázsiai Hajórajjal együtt a Csifu-öbölben horgonyzott. [4507]

Swatow – Mee Choung – Gyümölcsárusok akik az SMS Kaiserin Elisabeth fedélzetére mentek[4508]

1914.07.21/22-én áttelepült Csing-taóba. 1914.07.28-án a Monarchia hadat üzent Szerbiának és evvel kitört az I. világháború.

[4497] Az Ujság, 1913. október/1, 11. évfolyam, 1913-10-12 / 243. szám
[4498] Az Ujság, 1913. október/2, 11. évfolyam, 1913-10-19 / 249. szám
[4499] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-12-15 / 297. szám
[4500] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4501] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-02-26 / 49. szám
[4502] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-03-15 / 64. szám
[4503] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-03 / 104. szám
[4504] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-05 / 105. szám
[4505] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-14 / 113. szám
[4506] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-06-11 / 135. szám
[4507] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4508] https://www.flickr.com/photos/morton1905/albums/72157629878787090/with/7320145952

A hajó kapitánya Makowiz Richard. Különböző megfontolások miatt (főleg a sebesség okán) Maximilian von Spee tengernagy a hajót nem tudta beosztani a Német kelet-ázsiai flottába.

Csingtau német gyarmat volt, amit Japán magának akart megszerezni.
A japán ultimátumot követően a Monarchia diplomáciája a cirkáló semleges kikötőbe történő állomásoztatását javasolta és a kérést a japán kormány is elfogadta. Makovitz, Alfred Meyer-Waldeck német altengernaggyal való egyeztetését követően kizárta a német Kelet-Ázsiai Hajórajhoz csatlakozás lehetőségét és úgy döntött, hogy utasítás hiányában semleges kikötőbe sem távozik inkább Csingtaóban marad. Augusztus 23-án parancsot kapott a hajó leszerelésére és a személyi állomány Tiencsinbe küldésére. II. Vilmos császár viszont egy hivatalos ceremónián kijelentette, hogy „a Kaiserin Elisabeth német szövetségesével vállvetve fog harcolni." [4509] 1914.08.23-án Japán hadat üzent a Német Császárságnak, de az Osztrák-Magyar Monarchiának nem.

Csingtao-ban elkezdték leszerelni a fegyverzetét a cirkálónak, ugyanis Ferenc József a japán hadüzenet ellenére sem akart harcolni Japánnal, birodalmának nem fűződött ehhez érdeke. Végül – német császári nyomásra – mégis a harc mellet döntött a Monarchia, a hajóra vissza is szerelték a fegyverzet egy részét. A Tiencsin-be útnak indított legénység jelentős része is visszatért, bár a két város közti útvonalak szigorú brit–francia–kínai ellenőrzése miatt civil ruhában, kis csoportokban tudtak csak közlekedni. (Akik nem jutottak ki a városból, azok a Monarchia konzulátusán voltak 1917-ig, amikor Kína az antant oldalán belépett a háborúba, és őket hadifogságba ejtette.)

„Az osztrák-magyar nagykövet ma a következő kijelentést tette a külügyminisztériumban. A Kiaocsauban [Csingtao akkori neve] állomásozó »Kaiserin Elisabeth« hadihajó parancsnoka, úgyszintén a tokiói osztrák–magyar nagykövet a legmagasabb megbízásból azt a távirati parancsot kapta, hogy a »Kaiserin Elisabeth« Kiaocsauban szintén részt vegyen a harcokban."[4510]

Az SMS Kaiserin Elisabeth részt vett a kínai Petang (Setang, Szetang) erőd lerohanásában. A cirkáló egy zászlóst és 16 tengerészt biztosított a támadáshoz és ők képezték a támadás élét. A harcban a csapat fele elesett. [4511]

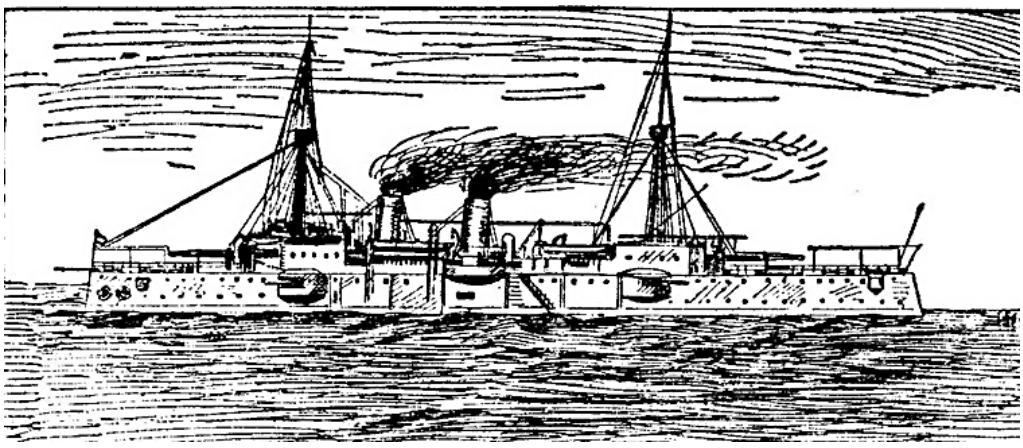
1914.08.26-án parancsot kapnak az orr- és tatlövegek kiszerelése a szárazföldi csapatoknak.
A megmaradó lövegeivel az SMS Kaiserin Elisabeth a csata során majd szárazföldi célpontokat támadott, a német Jaguár és az S-90 társaságában. A hajón főleg csak a légvédelemre is használható fegyverzet maradt.[4512]

Az SMS Kaiserin Elisabeth osztrák-magyar hadihajó parancsot kapott Csingtauban, hogy haladéktalanul menjen Kiao-tschao-ba, hogy a német cirkálókkal együtt harcoljon a japán flotta ellen. Az a szellem, amely a Kiao-tschao-i német birtokokat élteti, világosan kitűnik az ottani német adminisztrátor (kormányzó) által a német kormánynak küldött drótüzenetből, amely így szólt: értesítést kaptam a japán ultimátumról, biztosítom, hogy kötelességemet a lehető legnagyobb mértékben meg fogom tenni. A hír, hogy a „Kaiserin Elisabeth" a német hadihajók mellett fog harcolni, óriási ujjongást váltott ki egész Németországban.[4513]

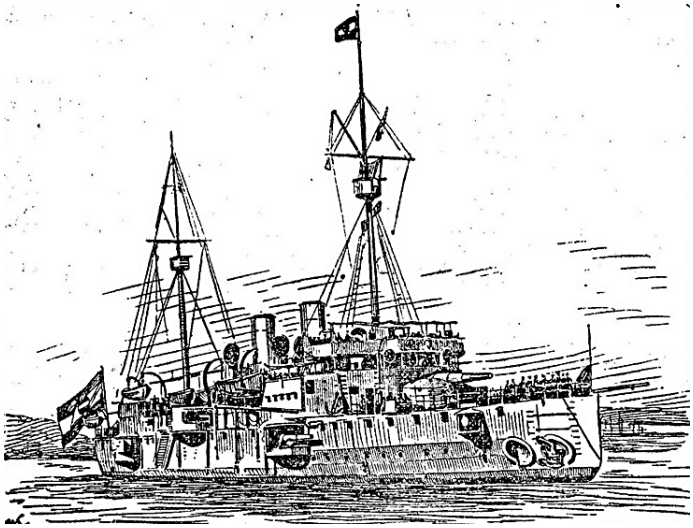
SMS Kaiserin Elisabeth-ről leszerelték, és partra tették a lövegek egy részét, és csak a légvédelemre alkalmasak maradtak a hajón. Két, 15 cm-es ágyúja alkotta a XV. sz. parti üteget, míg négy gyorstüzelő lövegét a VI. és VII. sz. parti ütegbe építették be. Emellett kialakítottak egy 38 fős "tengerészgyalogos

[4509] Hadtörténelmi Közlemények, 127. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2014) 2014 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Klemensits Péter: Az első világháború kitörése a Távol-Keleten és az 1914-es hadműveletek
[4510] Délmagyarország 1914. augusztus 26.
Allgemeiner Tiroler Anzeiger, August 1914-08-25
[4511] Linzer Tages-Post, August 1914-08-27
Leitmeritzer Zeitung, August 1914-08-29
[4512] Hadtörténelmi Közlemények, 127. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2014) 2014 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Klemensits Péter: Az első világháború kitörése a Távol-Keleten és az 1914-es hadműveletek
[4513] Deutsches Volksblatt für Galizien, Juli-Dezember 1914-08-28

különítményt", illetve további 18 főt osztottak be a hat partra vitt géppuskához. A cirkáló lecsökkent létszámából 122 főt vezényeltek szárazföldi szolgálatra. A kikötő végvédelmének ellátása mellett gyakran vívott tűzpárbajt a japán ütegekkel.[4514]



A németek oldalán Kiautschau (Kiao-tschao, Kiautschou-öbölben)-nál harcoló hajó[4515]



A japánok ellen harcoló hajó, amely 424 fővel vesz részt a harcokban[4516]

Csingtao (Kiaocsau, Csingtau a Santung-félszigeten) ostroma 1914.10.31-1914.11.07-ig tartott a japán – angol erők álltal. A japánok már szeptemberben elkezdték puhítani az erőd védelmét. A támadók hatszoros túlerőben voltak a Németország kínai koncessziós területeinek adminisztratív központja ellen. 1897-ben a Kiaocsou-öböl bejáratánál 99 évre koncesszióba vett egy 550 km²-es területet kaptak a németek. Santung-félsziget, északi partvidékén Anglia bérletbe vette Vejhajvejt; ezenkívül a térségben volt az orosz fennhatóság alatt lévő Port Arthur is.
A jól megerősített német Csingtao városa és a kikötő egy félsziget végén helyezkedett el, annak nagyobbik részétől meredek dombok választották el, amelyek egyben természetes védvonalat is alkottak Kaiserstuhltól a Litsuneri magaslatig. Összesen három védvonalat építettek ki, a legutolsó 200 méternyire volt magától a várostól. A vonalakat árokrendszerrel és ütegekkel kellőképpen megerősítették. Megrősítették Csingtao tenger felőli védelmét is, a kikötő bejáratát elaknásították, a part mentén négy partvédelmi üteget és öt sáncerődöt állítottak fel. Az erődítmények jól el voltak látva legénységgel és haditechnikával, bár utóbbiak egy része elavult kínai üteg volt.
A támadó flotta Szadakicsi Kato altengernagy vezetésével: **Szuvo (ex. orosz Podeda)** japán pre-dreadnought, **HMS Usk** romboló, **HMS Triumph** pre-dreadnought, **Kavacsi** és **Szettszu** japán

[4514] https://kriegsmarine.hu/hk/va00702.html
[4515] Oesterreichische Volks-Zeitung, September 1914-09-06
[4516] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1914-10-08

dreadnoughtok, a vadonat új japán **Kongo** (1913-ban állt hadrendbe) és **Hiei** (1914-ben állt hadrendbe) csatacirkálók és a **Vakamija** japán hidroplán-hordozó.
Támad a 18. japán gyalogoshadosztály 23 000 fő és 142 üteg és a brit South Wales Borderes 2. zászlóalja, kiegészítve 500 indiaival a 36. szikh ezredből.
Német véderő: 3625 fő. Ezek jó része tengerész az **SMS Kaiserin Elisabeth**, ezenkívül a német **S90 torpedónaszád** és **négy német ágyúnaszád, az Iltis, Jaguar, Tiger és Luchs** állt a védők rendelkezésére.[4517]

Az ostrom elején Kaiserin Elisabeth és Jaguar támadást hajtott végre a japánok ellen, de nem tudták áttörni a blokádot.[4518]

1914.09.02-án a Jaguar elsüllyesztette a viharban megfeneklett japán Sirotaje rombolót.
1914.09.05-én egy japán felderítő repülőgép jelentette, hogy a német kelet-ázsiai flotta cirkálói nincsenek Csingtao kikötőjében, mire a flotta visszavonta a blokádból nehezebb hajóit. Másnap, a történelem első hajó elleni légitámadásként, a Vakamijáról felszálló hidroplán a Kaiserin Elisabethet és a Jaguart próbálta bombázni, de nem járt sikerrel. Az ostrom korai szakaszában a Kaiserin Elisabeth és a Jaguar sikertelenül próbálta támadni a blokád hajóit, ezután pedig a cirkáló 15 cm-es és 4,7 cm-es ágyúit leszerelték és a parton állították fel őket. A legénység a város szárazföldi védelmében segédkezett.

A sajtó szerint a japánok már 1914.09.06-án lőtték Csing-taot.[4519]
1914.09.09-én repülőről bombázták Csing-taot.[4520]

1914.09.13-án az előrenyomuló japánok lovastámadást intéztek a német utóvéd ellen, amit azok feladtak és visszavonultak. A japánok ezután elfoglalták a santungi és kiaucsoui vasútvonalat. A kezdeti csatározások után a romló időjárási viszonyok miatt Kamio tábornok úgy döntött, hogy nem kockáztat és megvárja a második szakaszban partraszálló erősítést.

1914.09.21-én német repülő bombázta a japánokat és 30 japánt ölt meg a támadás. Eisenbach báró pekingi német követségi titkár elesett a harcokban. [4521]
1914.09.25-ig ismét repülőről bombázták az erődöt. Az erőd már igen rossz állapotban van.[4522]
1914 szeptember 26-án parancsot adott az általános előre nyomulásra a japán vezetés. Az egész vonal mentén bekövetkező kisebb harccselekmények fokozatosan felkeltetették a német vezérkar figyelmét. A riasztás után kis idővel az S90 és a Jaguar a kikötői oldalra hajózott és a japánok jobbszárnyát kezdte bombázni. Éjszaka a németek visszavonultak a második védelmi vonalukba, és meg voltak róla győződve, hogy az ellenség súlyos árat fizetett. Valójában a hegyi állásokat szinte vérveszteség nélkül vették be egymás után. A következő két nap során a Szövetségesek felzárkóztak a németek vonalához, miközben az SMS Kaiserin Elisabeth, a Jaguar és az S90 újból a kikötő felé eső szárnyukat bombázta. A japánok egy tábori tüzérüteget küldtek oda, hogy vegyék fel a harcot a hajókkal. A hajók azonban elpusztították a megfigyelő pontot és elhallgattatták az üteget.[4523]

„Az egyesült japán és angol csapatok az előretolt német csapatokkal folytatott jelentéktelen csatározások után szeptember 27-én a Litsun folyóig jutottak. Itt jobbszárnyukat a belső kikötőből három német hajó bombázni kezdte, mire japán repülőgépek is beavatkoztak a küzdelembe. Egy repülőgép megsérült . Az ellenség vesztesége 150 halott , a németek vesztesége ismeretlen . E csaták alkalmával egy német ágyunaszád erősen és nagy hatással támogatta a német csapatokat. A japánok megtámadták ezt az ágyúnaszádot, de az úgy látszik sértetlen maradt . Szeptember 28 - án Csingtaut a szárazföldön körülzárták és egy japán sorhajóosztály megkezdte két német parti üteg bombázását , amelyek hatásosan feleltek. A bombázás eredménye ismeretlen. Szeptember 29-én a szövetségesek seregei megkezdték a

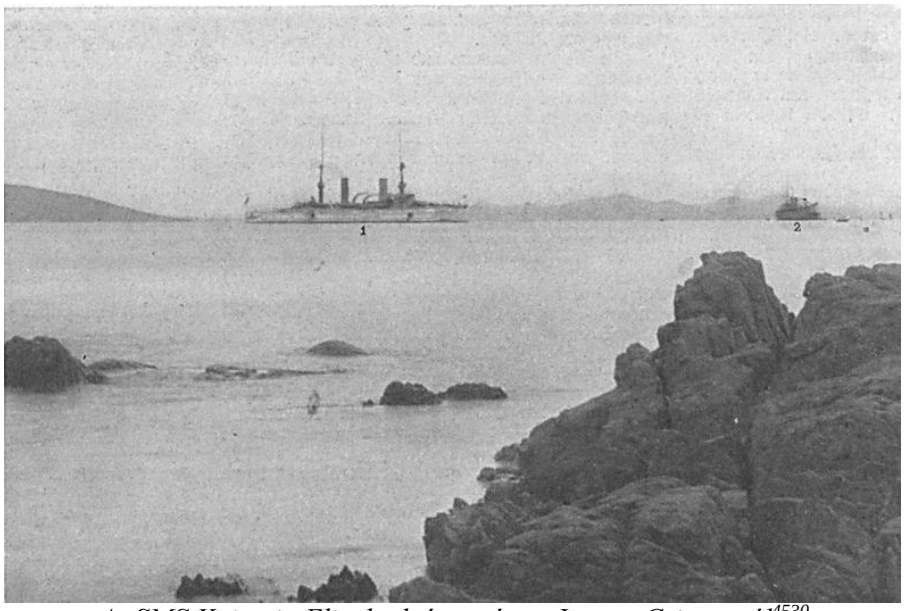
[4517] https://naval-encyclopedia.com/battles/ww1/tsingtao.php#google_vignette
[4518] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_Elisabeth
[4519] Felvidéki Ujság, 9. évfolyam, 1914-09-06 / 202. szám
[4520] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-09-10 / 221. szám
[4521] Felvidéki Ujság, 9. évfolyam, 1914-09-22 / 215. szám
[4522] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-09-26 / 237. szám
[4523] https://kriegsmarine.hu/hk/va00702.html

támadást az előretolt német állások ellen a német fő védelmi vonaltól négy angol mértföldnyi távolságban. A német csapatok egész erejük latbavetésével szálltak szembe a támadással."[4524]
Az állásuk váratlan elvesztése, valamint egy meglepetésszerű nagyméretű Szövetséges haditengerészeti bombázás miatt megrendült németek visszavonultak a második védővonalukból. Az SMS Kaiserin Elisabeth, a Jaguar és az S90 tűztámogatást nyújtott a visszavonulóknak, de miután több találatot kaptak a tábori tüzérségtől, a hajók is visszavonultak.[4525]

1914.09.30-án volt az első roham az erőd ellen.[4526]

„Tokióból jelenti ki (Román át.) Csintaunál a tüzérségi harc folyik. Egy japán ostromágyú elsülyesztetett egy német torpedóvadásznaszádot. Egy aknaszedő japán hajó elsülyedt, egy másik nagy károkat szenvedett és 23 matróza a tengerbe fult. A német hadihajók bombázzák a japán hadállásokat. A japán csapatból két tiszt és csekély számú legénység elesett.„[4527]

Az első japán és angol támadás elakadt a német aknavetők és géppuskák tüzében. A németek szerint a támadók 2500 főt vesztettek.
1914.10.05-i harcba az SMS Kaiserin Elisabeth is részt vett a védelem jobb szárnyán.[4528] Itt az SMS Kaiserin Elisabeth-rt és a német Jaguar ágynaszádot vetették be nagy hatásfokkal. [4529]



Az SMS Kaiserin Elisabeth és a német Jaguar Csintaunál[4530]

„A Daily Telegraph egy pekingi táviratot közöl, amely szerint a japánoknak Csingtaóra irányított ostroma egyelőre halasztást szenvedett, mert a lövőszerszállítás az utak hiánya folytán nagyon lassan halad."[4531]

1914.10.17/18-án az S-90 torpedónaszád éjszaka átcsúszott a kikötőzáron és egyetlen (máshol két) torpedóval elsüllyesztette a Takacsiho (Takasito) könnyűcirkálót, 271 (máshol 264 fő szerepel) japán tengerész halálát okozva. A naszádnak azonban kifogyott az üzemanyaga és nem tudott visszamenni a kikötőbe, ezért legénysége egy távolabbi kínai elsüllyesztette és internálta magát. A támadást állítólag támogatta az SMS Kaiserin Elisabeth. Ha az S-90 csak egy torpedót lőtt ki és a japán hajóval két torpedó

[4524] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-10-04 / 245. szám
[4525] https://kriegsmarine.hu/hk/va00702.html
[4526] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-10-01 / 242. szám
[4527] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-10-10 / 251. szám
[4528] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-10-18 / 263. szám
[4529] Salzburger Wacht, Oktober 1914-10-06
[4530] Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1914-10-18
[4531] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-10-17 / 258. szám

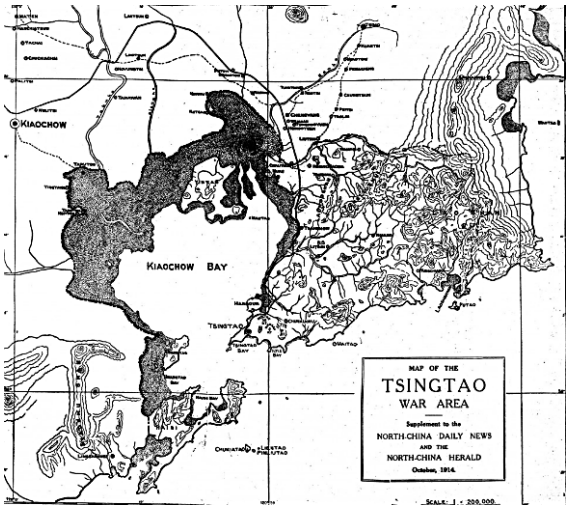
végzett, akkor a másik torpedó az SMS Kaiserin Elisabeth-ről származhatott. A forrásokat tüzetesen átnézve, szerintem ebben a támadásban nem vett részt a magyar cirkáló.

„A kia-csaui japán parancsnok a német védősereg parancsnokának azt az ajánlatot tette, hogy seregével becsületben elvonulhat és gondoskodik arról, hogy a sereg a Szuez-csatornán át a Közép - tenger egyik semleges kikötőjébe szállítható. A németek az ajánlatot határozottan visszautasították. A benszülötteknek lehetővé tették a szabad elvonulást a városból. Ez a végső harcok előjátéka. Tokiói lapok azt állítják, hogy a hadviselés Ázsiában lovagisabb, mint Európában.”[4532]

A japán tüzérség 1914.10.31-én kezdte el lőni a német védműveket, emellett – akárcsak kilenc évvel korábban Port Arthurnál – párhuzamos lövészárokrendszert kezdtek ásni. Nagy, 11 hüvelyk (28 cm) kaliberű tarackjaikból és hajóágyúikból folyamatos tűz alatt tartották a német állásokat és ennek

A Jaguar és a Kaiserin Elisabeth Csingtao-nál Heinrich Hausser festményén[4533]

védelmében hatoltak egyre előrébb a lövészárkaikban. 100 üteg részvételével hét napon folyt a tüzelés, minden ágyú naponta 80 gránátot lőtt ki. A németeknek is voltak nehézütegeik a kikötőben, ahonnan el tudták érni az előrenyomuló ellenséget, de hamarosan kifogytak a munícióból. Az SMS Kaiserin Elisabeth 122 tengerésze vett részt a szárazföldi harcokban.



4534

1914.11.02-án a hajón önrobbantást végzett[4535] a Csing-tao-i öböl legmélyebb pontjánál. A személyzete kihajózott, csak a parancsnok, a gépüzemvezető és 15 tengerész maradt a hajón. Megsemmisítették a

[4532] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-10-21 / 262. szám
[4533] https://telex.hu/eszkombajn/2024/12/28/kaiserin-elisabeth-cirkalo-osztrak-magyar-monarchia-elso-vilaghaboru-csingtao
[4534] https://naval-encyclopedia.com/battles/ww1/tsingtao.php
[4535] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-11-07 / 279. szám

titkos anyagokat, kidobálták a lövegek závárzatait, kinyitották a fenékszelepeket és meggyújtották a lőszerkamrákba vezető gyújtózsinórokat, majd csónakkal elhagyták a süllyedő hajót, melyen hamarosan bekövetkeztek a robbanások, és november 3-án hajnali 2 óra 55 perckor lengő lobogóval elsüllyedt. A cirkáló partraszállt legénységét a Jaguar személyzetével együtt beosztották a helyőrség állományába.[4536] A legénység Csing-tao ostroma után japán fogságba esett, és csak 1920-ban szabadultak ki.[4537]

„Az Erzsébet hadihajó parancsnokságától a pekingi osztrák és magyar követség útján az a jelentés érkezett, hogy a nevezett hadihajót, amikor a lőszer elfogyott, elsüllyesztették, mire a hajó legénysége a szárazföldön folytatta a harcot. Amennyire eddig meg lehetett állapítani, a hajó legénységéből 8 ember elesett, Bierle fregatthadnagy és 8 tengerész megsebesült."[4538]

„Hivatalosan közlik, hogy Csingtau bombázása tovább tart. A legtöbb német erőd elhallgatott , csak két erőd válaszol szüntelenül a szövetségesek szárazföldről és tenger felől intézett támadásaira . A bombázás tűzvészt idézett elő a kikötő közelében és robbanást az olajtartályokban. Sicochanchaon erőd lángban áll. Egy német ágyúnaszád, amely egyik kéményét vesztette, eltűnt."[4539]

„Tokióból: A japánok erős támadást kezdtek az Ilkisz erőd ellen, amely a csingtaui erőd leghatalmasabb műve. A rohamot erős bombázás előzte meg, amely az erődöt valóságos romhalmazzá változtatta."[4540]

1914.11.09-re már Csing-tao elesett.[4541] „A japánok vesztesége: tizenöt modernül felszerelt aeroplán, egy páncélos cirkáló és harmincegy üteg".[4542]

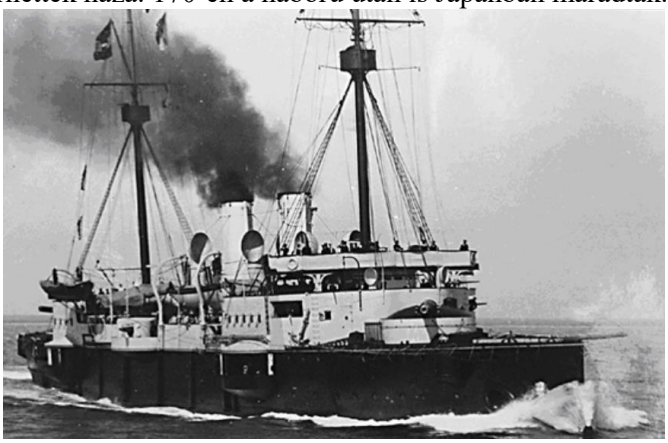
A németeknek rendelkezésükre állt egy Etrich Taube típusú aeroplán, mellyel a későbbi neves felfedező és pilóta, Gunther Plüschow hadnagy végzett felderítő repüléseket (egy másik Taube már az ostrom kezdetekor lezuhant) és a pilóta állítása szerint egy alkalommal pisztolyával lelőtte a japánok egyik Farman MF.7 repülőgépét. A kormányzó az utolsó jelentését Plüschowra bízta, aki egy nappal a megadás előtt, november 6-án átrepülte a japánok állásait és miután kényszerleszállást hajtott végre egy rizsföldön, a kínai hatóságok segítségével az Egyesült Államokon keresztül próbált hazajutni. November 6-án este a japánok több hullámban rohamra indultak az legbelső, harmadik védvonal ellen és kiszorították onnan a védőket, akiknek közben elfogyott a lőszere. Másnap reggel a németek tárgyalni kezdtek a megadás feltételeiről. A japán-brit csapatok formálisan november 16-án vették birtokukba a várost. Az ostrom során a japánok 236 halottat és 1282 sebesültet, a britek 12 halottat és 53 sebesültet, a védők pedig 199 halottat és 504 sebesültet veszítettek. Az elesettek között volt az Osztrák-Magyar Monarchia 10 katonája, míg 10 fő megsebesült.

Más forrás szerint a védők vesztesége 4250 fő hadifogoly, amiből 600 fő sebesült, elesett 170 fő, köztük 6 tiszt. Az Osztrák-Magyar Monarchia 8 katonája elesett, továbbá 1 hadnagya és 8 katonája megsebesült.[4543]

„A Kaiserin Elisabeth cirkálón egy hadnagy és nyolc közember megsebesült, nyolc ember meghalt."[4544] Csingtao védői a teljes tengeri blokád, a folyamatos ágyúzás és a hatszoros túlerő ellenében a végsőkig kitartottak, így nem érezték szégyennek a megadást. A helyőrség felsorakozva várta a japánok bevonulását, de a britek érkezésekor hátat fordítottak nekik. A német és magyar halottakat helyben eltemették, a többieket – összesen 3600 főt, köztük 56 magyar matrózt és két tisztet – Japánba szállították fogolytáborokba, ahol jól és tisztelettel bántak velük, bár két magyar a fogolytáborban

[4536] https://kriegsmarine.hu/hk/va00702.html
[4537] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_Elisabeth
[4538] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-11-14 / 286. szám
[4539] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-11-05 / 277. szám
[4540] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-11-06 / 284. szám
[4541] Szamos, 46. évfolyam, 1914-11-09 / 272. szám
[4542] Alföldi Ellenzék, 14. évfolyam, 1914-11-17 / 263. szám
[4543] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, November 1914-11-26
[4544] Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-11-27 / 299. szám

elhunyt. Egészen a versailles-i béke 1919-es aláírásáig internálva maradtak és technikai nehézségek miatt csak 1920-ban térhettek haza. 170-en a háború után is Japánban maradtak. [4545]



1914-ben felmerült, hogy a japánok kiemelik a hajót.[4546]

A hadihajó japán fogságba esett tengerészeinek egy csoportképei[4547]

Csingtao tenger felőli védelme:[4548]
Hui Tschuen Huk üteg: két 24 cm-es, három 15 cm-es löveg, fényszórók, páncélkupolákban. Bismarck Domb üteg: négy 28 cm-es löveg. Régi Csingtao üteg: négy idős (kínai) 15 cm-es löveg. Régi Hsiauniwa üteg: négy idős 21 cm-es löveg, fényszóró, és hét 8,8 cm-es ágyú jól beásva a kikötő mellett. Ezenkívül: kb. 300 db tengeri akna.

[4545] https://hu.wikipedia.org/wiki/Csingtao_ostroma
[4546] Vorarlberger Volks-Blatt, November 1914-11-15
[4547] https://ntf.hu/index.php/2017/09/05/osztrak_magyar_haditengereszek_kinai_es_japan_fogsagban/
[4548] Veperdi András: Hajózástörténeti Közlemények: A KAISERIN ELISABETH cirkáló története és szerepe Csingtao védelmében: https://kriegsmarine.hu/hk/va00702.html

Csingtao szárazföld felőli védelme:
5 sáncerőd: fényszórókkal, falakkal, árkokkal, drótakadályokkal,
Iltis Domb üteg: két 10,5 cm-es, valamint hat régi (kínai) 12 cm-es löveg, fényszórók,
Moltke Domb üteg: két 10,5 cm-es löveg, fényszórók,
12 nyitott lövegállásban: 22 db 3,7 cm-es, 22 db 9 cm-es és 6 régi (kínai) 12 cm-es löveg.
2 db Rumpler Taube repülőgép, 1 kötött figyelőléggömb, 1 meteorológiai léggömb.

Csingtao helyőrsége:
A támaszpont különböző ütegeit mintegy 750 tengerésztüzér szolgálta ki. További 180 tengerész töltött be híradói, törzsbeli és logisztikai beosztásokat. A belső rendre kb. 100 kínai rendőr ügyelt. Magát a helyőrséget a 3. Tengerész Zászlóalj 1300 fője alkotta, mely következőkből tevődött össze: 4 gyalogos század (egyenként 210 fővel), 1 lovas század (140 fő), 1 tábori tüzérüteg (133 fő, 6 db Krupp 7,7 cm-es tábori löveg), 1 műszaki század (108 fő) és 2 lóvontatású géppuskás század (egyenként 38 fővel és 6 db géppuskával). Tiencsinben és Pekingben állomásozott a (német) Kelet-Ázsia Haditengerészeti Különítmény, 4 (egyenként 100 fős) gyalogos század, 1 géppuskás zászlóalj (60 fő és 14 géppuska), valamint két tüzérszakasz (3 db 8 cm-es tábori löveg és 3 db 15 cm-es tarack). A 3 db 8 cm-es tábori löveg kivételével ez az egész haderő beérkezett Csingtaoba.
Kb. 1500 főnyi tartalékos növelte a helyőrség létszámát. Ezek a segéderőknél szolgáltak, illetve 2 további gyalogos századdal bővítettek a 3. Tengerész Zászlóaljat. A hajókról partra tett tengerészeket, ágyúkat és géppuskákat is beleszámítva a helyőrség kb. 4000 emberrel, 120 géppuskával és 90 löveggel rendelkezett.

A japán Második Hajóraj:
5 idös, az orosz-japán háborúban zsákmányolt pre-dreadnought típusú ex-orosz csatahajó: Sowo, Iwami, Tango, Okinoshima, Mishima
Páncélos cirkáló: Iwate, Tokiwa, Yakumo
Könnyűcirkáló: Chitose, Tone, Mogami, Yodo, Akashi, Akitsushima, Chiyoda, Takachoho
Romboló: 24 db
Öreg ágyúnaszád: 4 db, mint aknakeresõk
Vízirepülőgép-hordozó: Wakamiya (4 db hadra fogható + 1 tartalék korai Henry and Maurice Farman vízirepülővel).
Néhány logisztikai, támogató és műhelyhajó, illetve 26 szállítóhajó.
A hadművelet elején csatlakozott a Hajórajhoz a Settsu és a Kawachi dreadnought, a Kongo csatacirkáló, az Aki és a Satsuma új pre-dreadnought csatahajó, de hamarosan eltávoztak.
A britek a Hong Kongban mobilizált Triumph öreg pre-dreadnought csatahajót vezényelték oda, valamint Weiheiweiből egy 4 öreg rombolóból álló csoportot.

A Csingtaot ostromló japán erök:
A 18. gyaloghadosztály, mely következőkből tevődött össze: a 23 gyalogdandárból (46. és 55. gyalogezred), a 24. gyalogdandárból (48. és 56. gyalogezred), a 22. lovasezredből, a 24. tábori tüzérezredből (hat db 6 löveges üteg), egy műszaki zászlóaljból, egy logisztikai zászlóaljból, átalárendelt egészségügyi és híradó szakaszokból, és valószínűleg egy hegyi tüzérzászlóaljból (két db 4 löveges üteg). A 29. gyalogdandár (67. gyalogezred és a 34. gyalogezred egy zászlóalja) a hadosztály után érkezett be.
Az ostromtüzérség összetétele a következő volt: egy haditengerészeti tüzérkülönítmény (10 cm-es és 15 cm-es haditengerészeti lövegekkel), a Miyama és a Yokosuka nehéz tüzérezredek, a Shimonoseki és a Tadanoumi nehéz tüzérzászlóaljak, összességében kb. 100 db löveg a 12 cm-es kalibertől a 28 cm-es kaliberig.
A 6. és a 12. gyaloghadosztályok 2 logisztikai és 2 műszaki zászlóaljat vezényeltek a helyszínre. Ezek mellett az ostromlókhoz csatlakozott még a Hadsereg 3 db repülőgépe (Farmanok) és 2 vasútépítő zászlóalj.
A későbbiek során a Santung vasútvonal megszállására beérkezett a 8. gyalogezred.
A britek a Dél-walesi Határvadászok 2. zászlóalját vonultatták fel, amelyet a 36. Szikh ezred 2 gyalogos századával erősítettek meg.

[4549]

Speciális irodalom a hajóról:

Jesse Russel és Ronald Cohn: Sms Kaiserin Elisabeth; Book on Demand Limited, 2012, ISBN 5511932027, 9785511932026

Kovács Péter: S.M.S. Kaiserin Elisabeth Panzerkreuzers: K.U.K. Österreich – Ungarn Kriegsmarine

[4550]

[4549] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_KAISERIN_ELISABETH.htm

[4550] https://www.reddit.com/media?url=https%3A%2F%2Fpreview.redd.it%2Fthe-austro-hungarian-navy-in-the-far-east-sms-kaiserin-v0-pzwimmihrcwb1.png%3Fwidth%3D713%26format%3Dpng%26auto%3Dwebp%26s%3Dc8b8f809723e111250c78f0938bbf554a6667c52

Az SMS Kaiserin Elisabeth utolsó tiszti kara 1914-ben:
Parancsnoka Richard Makoviz sorhajókapitány
Georg Pauls Spertl Wladik korvettkapitány v. Drachenthal
Viktor Klobucar sorhajó hadnagy
Rukavina v Bunic, Resitzer sorhajó hadnagy
Oskar Gayer hadnagy
Oskar Fröhlich hadnagy flottamester
Ivo Daierle tengerészzászlós
Albert Bondy tengerész kadét
Hudecz Rudolf haditengerészeti ügyvéd
Dr. Ernst Dub hajóorvos
Nobert Hinner másodosztályú hajógépész
Johann Skusek harmadosztályú haditengerészeti biztos[4551]

Parancsnokai:
1892. Julius Ritter, Dr. Beder (lovag Dr. Beder Gyula) sorhajókapitány
1892-1893. Alois Ritter von Becker fregattkapitány
1895.02.23-1895.05.04-től: Reznicek József sorhajókapitány[4552] (1896 áprilisában már nyugdíjas)
1895. decemberében már ő a parancsnok: Gebhardt Nándor sorhajókapitány
1899-1900. wellstaedti Beck Gyula sorhajó-kapitány
1900. Josef Ritter Mauler von Elisenau [4553]
1900-1901. Rudolf Graf Montecuccoli fregattkapitány (utóbb tengernagy)
1903-1906. Franz Mirti fregattkapitány
1906.06.05-1907.08.28. Eugen Ritter v. Chmelarz fregattkapitány [4554]
1908-1909. Max (Maximillian) Herzberg fregattkapitány
1909, 1910 Oskar Hansa fregattkapitány
1913-1914. Richard Makoviz (Makowiz Richard, Makowitz) fregattkapitány (sorhajókapitány)[4555]

Admirálisok:
1895. Carl Ritter Seemann von Treuenwart ellentengernagy
1901. Montecuccoli gróf ellentengernagy

Montecuccoli időskori képe[4556]

[4551] Grazer Tagblatt, November 1914-11-10
[4552] Neues Wiener Journal, Mai 1895-05-11
Die Presse, Februar 1895-02-23
[4553] Grazer Tagblatt, Juli 1900-07-11
[4554] Die Zeit, Juni 1908-06-10
[4555] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1913-07-30
[4556] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1901-10-03

Kaiserin und Königen Maria Theresia cirkáló 1893

SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia páncélos cirkáló, nagycirkáló

Vízkiszorítása:
Tervezéskor: 5330 t (5250 hosszú tonna; 5880 rövid tonna)
(Más forráshelyen 5247 tonna üresen és 6122 tonna max terheléssel.)[4557]
Teljes terhelésnél: 6026 t (5931 hosszú tonna; 6643 rövid tonna)[4558]
(Más forrásban: 5164,36 tonna feltöltetlenül és 6002,07 tonna maximális terhelésnél.)

Hossza: 113,7 m (737 láb) legnagyobb hossza
111,67 m (366,4 láb) a vízvonalon
106,6 m az egyenesek között
Szélessége: 16,26 m (53,3 láb)
Merülése: 6,13 m üresen - 6,81 m (22,3 láb) – 6,84 m teljes terheléssel
1 cm merülés 12,6 tonna súly után

Metacentrikus magasság: üresen 3,745 m, teljesen feltöltve 3,345 m

Meghajtása: 4 db (4,5 m átmérőjű[4559]) tűzcsöves, dobos ikerkazán és 2 db egydobos kazán. Az üzemi nyomás minden esetben 11 atmoszféra.
A 4 nagy kazán hajtja a hajót, míg a 2 kis kazán 43 (máshol 48) segédgépet üzemeltet.[4560]
2 db háromhengeres, vízszintes, háromszoros expanziójú gőzgép
2 db 3 szárú hajócsavar, aminek az átmérője 4,57 m.
1 db kormánylapát
2 db kémény
2 db francia típusú harci árboc

Teljesítménye: 9000 LE (9755 LE (7173 kW)) (7000 indirekt LE[4561])

Sebessége: 18,9 csomó, max.
1894-ben 19,35 csomó (36 km/óra), 119-es fordulatszámmal.

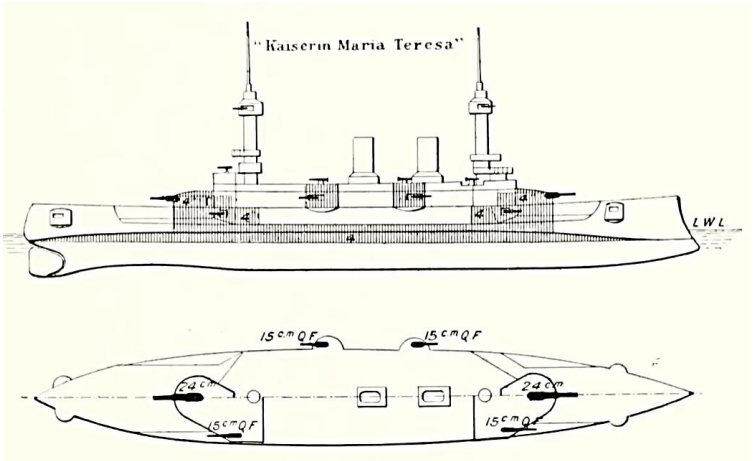
Hatótávolsága: 3500 tmf/10 csomó

Üzemanyaga: 746 tonna szén (724 tonna szén, amivel 3510 tengeri mérföldet tud megtenni.[4562])

Személyzete: 450 fő,
475 fő (32 tiszt és 443 tengerész)
1907-ben 27 tiszt és 447 tengerész
Első tartalék alatt 14 tiszt és 253 tengerész
Tartalékban 6 tiszt és 121 tengerész
Lakóhajóként 3 tiszt és 59 tengerész

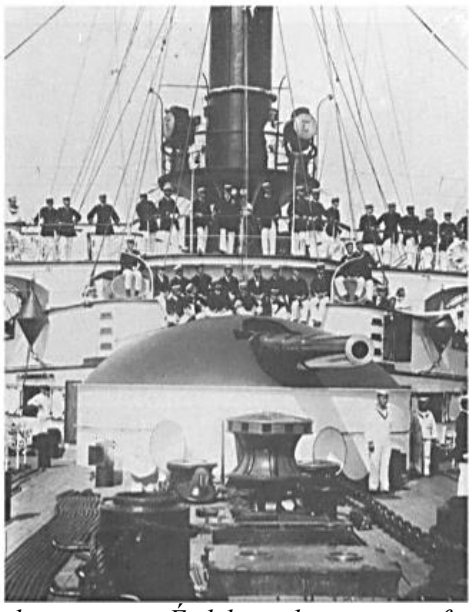
[4557] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévai Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984
[4558] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Kaiserin_und_K%C3%B6nigin_Maria_Theresia
[4559] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1894-10-09
[4560] Die Presse, Oktober 1894-10-04
[4561] Neue Freie Presse, Juni 1900-06-23
[4562] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1900-06-27

Páncélzata:
övpáncélzat: 100 mm (3,9 hüvelyk)
páncélfedélzet: 38-57 mm (1,5–2,2 hüvelyk)
lövegtornyok: 40-100 mm (átépítés után 125 mm)
parancsnoki torony: 20-50 mm (2 hüvelyk), kazamaták: 80 mm



A hajó páncélzatának elhelyezkedése a satírozott részen[4563]

Fegyverzete:
2 db 24 cm Krupp L/35 C/86 ágyúk egyes tornyokban. Löveg súlya 27 tonna. Viszonylag rövid csőhossz, 215 kg-os lövedék. Kilövésnél 4511 méter-tonna torkolati energia és 640 m /perc sebesség. Tűzgyorsaság percenként egy lövés. Páncéltörő képesség 240 mm cementált acél.



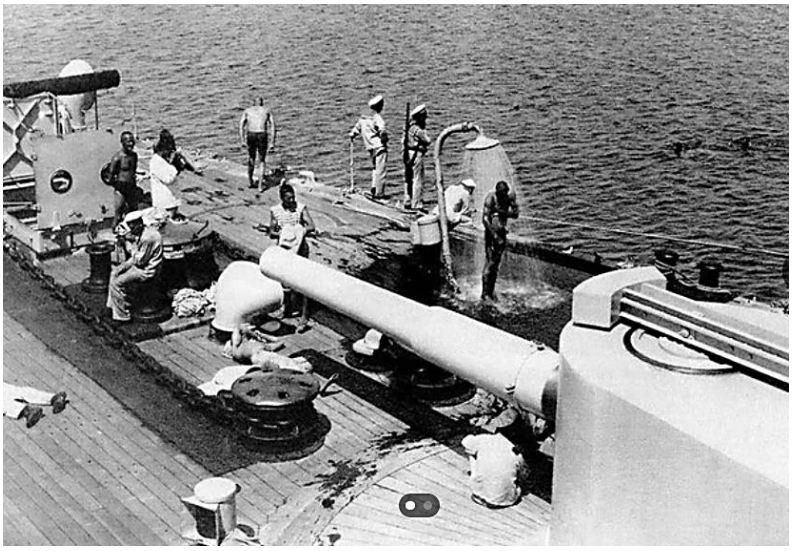
Feltehetőleg egy 24 cm-es lövegtorony. Érdekes a lövegtorony formájának a kialakítása[4564]

8 db 15 cm Krupp L/35 C /86 rövid csövű kazamatalöveg Tűzgyorsaság percenkét 8 lövés. Kilövéskor 1100 m-tonna torkolati energiája volt a lövedéknek.
12 db 4,7 cm L/44 Skoda SFK
6 db 4,7 cm L/33 Hotchkiss SFK (4 db az árbocokon elhelyezve.)
Az árbocok belsejében lőszerlift és létra van beszerelve az ágyúk ellátásához.
2 db 7 cm (6,6 cm) L/15-ös partraszálló ágyú
2 db 8 mm-es géppuska

[4563] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg
[4564] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

4 db 45 cm-es (18 hüvelyk) víz feletti torpedóvetőcső
(Egy-egy az orrban, egy-egy a tatban és egy-egy mindkét oldalon.)

Fegyverzete az 1910-es átépítés után:
2 db 19 cm L/42 Skoda hosszú csövű löveg egyes tornyokban
(A löveget 1903-ban tervezték és 1905-ben állt rendszerbe. Súlya 12,5 tonna, zárszerkezete 450 kg (992 font). Fegyver hossza kb. 8 m (315 hüvelyk), furathossz 7,410 m (292 hüvelyk), huzagolás hossza 5,112 m (201,3 hüvelyk). Horonyok (50) 0,118 Mé x 0,282 (3 mm Mé x 7,16 mm Sz). Tűzgyorsaság 4 lövés percenként. Csőemelés -5 ° - +15°.
Lőszertípus és súlya: APC L/3,2 - 97 kg, SAPC L/3,5 - 90 kg, Repeszek L/2,8 - 49,25 kg.
Robbanótöltet: APC - 2,0 kg, SAPC - 6,07 kg, Repeszek - 0,90 kg.
Lövedék hossza: APC - 60,8 cm (23,9 hüvelyk), SAPC - 66,5 cm (26,2 hüvelyk), Repeszek - 53,2 cm (20,9 hüvelyk).
Kivetőtöltet: 58,0 font (26,3 kg) 19/480 mm-es M97, hüvely - 103,6 font (47 kg).
Csőtorkolati sebesség: Ausztria-Magyarországon használt típusnál - 2700 fps (825 mps)
3120 m-tonna torkolati energia.
Lőszerkészlet csövenként 120 db.[4565]) Lövegcső élettartalma 300 lövés.[4566]
Páncéltörő képessége 380 mm cementált acél.
8 db 15 cm L/35 C /86 modernizált kazamatalöveg
(Csőemelés -5 ° - +15°. Teljes lőszerkészlet 1120 db. Lőszere 45 kg. Torkolat energia 1200 m – tonna, és 700 m/perc.
12 db 4,7 cm L/44 Skoda SFK ágyú. Lőszerkészlet 5 732 db.
2 db 4,7 cm L/33 Hotchkiss SFK ágyú
4 db 3,7 cm Vickers ágyú
2 db géppuska[4567]
2 db 7 cm (6,6 cm) L/15-ös partraszálló ágyú. Lőszerkészlet 8000 db.
4 db 45 cm-es L4 víz feletti torpedóvetőcső. Torpedókészlet 8 db.

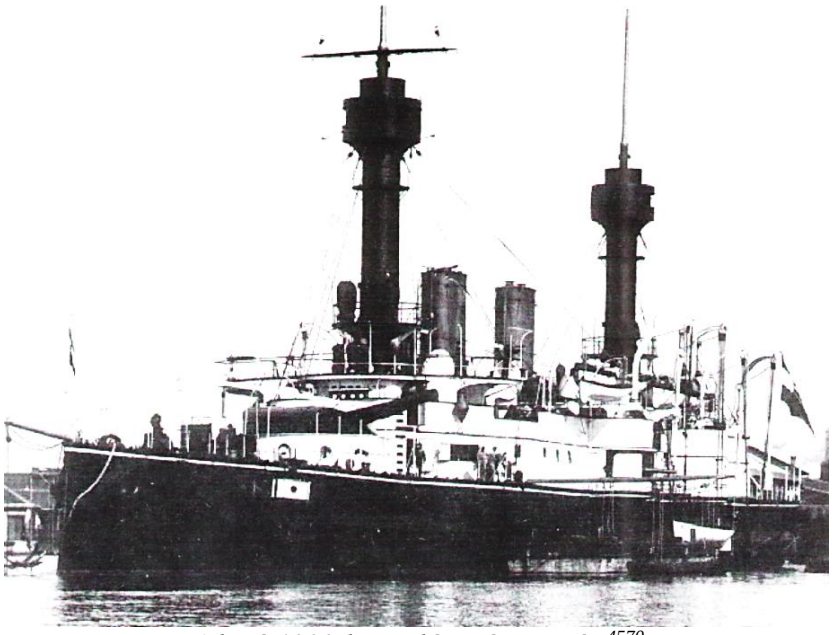


Fürdőző legénység a hajó fedélzetén, feltehetőleg egy 19 cm-es lövegnél[4568]

Csónakok: 2 db II. osztályú gőzbárka, 1 db 2 osztályú vitorlás bárka, 1 db 2. osztályú Pinasse, 1 db 1. osztályú mentőcsónak, 1 db 1. osztályú Gigg, 2 db 2. osztályú vitorlás csónak, 2 db 6 evezős Jollboot,

[4565] http://www.navweaps.com/Weapons/WNAust_75-42_Skoda.php
[4566] Militär-Zeitung, Januar-Juni 1903-06-05
[4567] Grazer Tagblat, November 1912-11-02
[4568] https://www.reddit.com/r/HistoryOfAustria/comments/umcb4c/shower_time_on_sms_kaiserin_und_k%C3%B6nigin_maria/

2 db 2 evezős Jolle, 2 db tisztító csónak[4569]
Horgonyok: Tyszak típusú 3800 kg-os horgony, 3 db Admiralitás típusú horgony: 929 kg, 491 kg, 263 kg.
Reflektorok: 4 db 60 cm átmérőjű
Kos kiképzésű hajóorra volt.



A hajó 1900-ban a kínai útja során[4570]

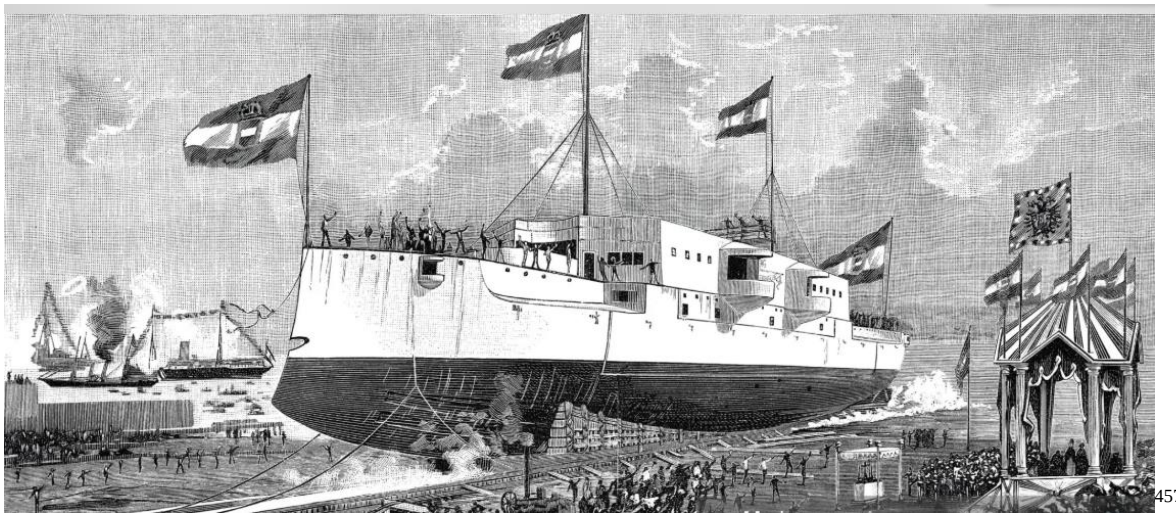
Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (San Rocco), Trieszt
Építési költsége: 7 856 150 korona[4571]. Ez 25%-os drágulás az SMS Kaiser Franz Joseph I. cirkáló és az SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló építési költségéhez képest.[4572]
Építés kezdete: 1891.07.01. (1891.10.06.)
A gerinc acélöntvényeit a Pilzeni Skoda Művek, a páncéllemezeket pedig a Witkowitz gyár szállította.
Vízrebocsátása: 1893.04.29.
Keresztanyja Marie Teréz főhercegnő volt férje aki Carl Ludwig főherceg felesége.
Szolgálatba állt: 1895.03.24.
A háború után Nagy-Britannia kapta meg. Innét lebontásra Olaszországba került és Elba szigeténél lebontották.

Az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló volt az Osztrák-Magyar Monarchia első páncélos cirkálója. Eredetileg az SMS Kaiser Franz Joseph I. osztály harmadik tagjának szánták, de közben áttervezték a hajót. A vízkiszorítását 1000 tonnával megnövelték, oldalsó páncélzatot és erősebb hajtóműveket kapott, valamint megnövelték a közepes tüzérségét. Építéséért kezdetben 5 angol cég versenyzett, de végül Triesztben építették meg. Van olyan forrás, amely az SMS Kaiser Karl VI. továbbfejlesztett változatának tartja, de ez tévedés, mert az SMS Kaiser Karl VI. az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia után épült meg pár évvel. Így az SMS Kaiser Karl VI. a „Mária Terézia" továbbfejlesztett változata.

1893.
„A Mária Therézia hadihajó tengerre bocsátása. Triesztben nagy ünnepekre készülődnek. Az osztrák-magyar hadiflotta legújabb hajóját a Kaiserin und Königin Mária Thereziát fogják vízre bocsátani. A

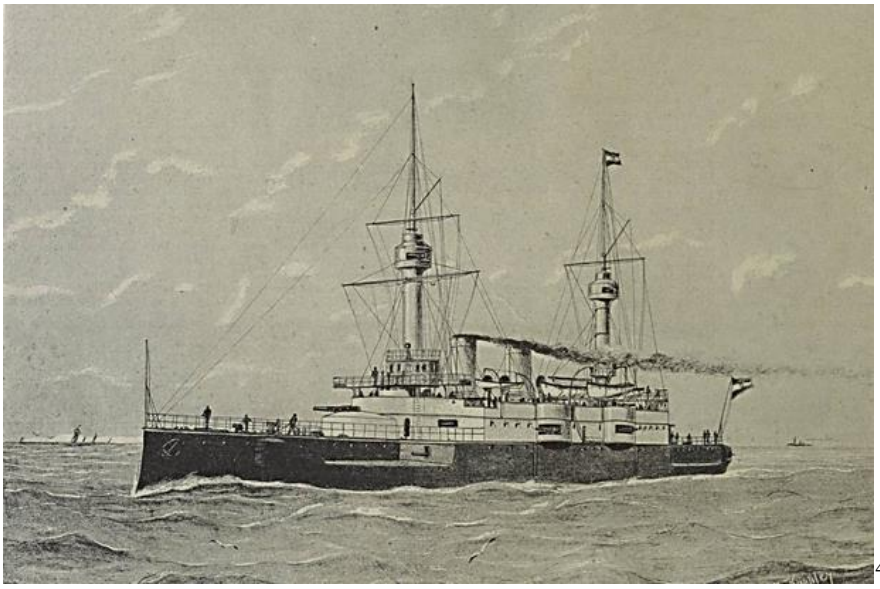
[4569] Matlekovits Sándor (szerk.)**:** Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897)Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása
[4570] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_und_K%C3%B6nigin_Maria_Theresia
Das interessante Blatt, Januar-Juni 1900-06-28
[4571] Linzer Volksblatt, Juni 1906-06-19
[4572] https://en-academic.com/dic.nsf/enwiki/9757243

hajókeresztelésre, mint Bécsből telefonon jelentik, Károly Lajos főherceg és Mária Terézia főhercegasszony ma reggel 7 óra 20 perckor a déli vasút futárvonatával Triesztbe utaztak."[4573]


[4574]

Ezzel a cirkálóval az 1884-es flottaterv egy jelentás harci erővel bíró egysége kerülhet a flottához. Nagy sebesség, erős fegyverzet, a hajó létfontosságú részeinek kellő védelme, nagyfokú elsüllyeszthetetlenség. A hajó nagy tengeri területeket felügyelhet majd. A hajót nagyrészt hazai alapanyagokból, hazai munkával, hazai hajógyárban építettek.[4575] A hajót a haditengerészeti műszaki bizottság által készített tervek alapján építették, Sollok Viktor és Josef Kulinka haditengerészeti hajóépítő 1. osztályú főmérnökök vezetésével. A hajó fő méretei a következők: Maximális teljes hossza 113,2 méter, hossza a merőlegesek között 106,60 méter (máshol 106,7 m), maximális szélessége a külső burkolaton 16,20 méter, merülés előre 5,85 méter, merülés hátra 6,48 méter, vízkiszorítás a tervezett vízvonalon 5270 tonna. (máshol 5670 tonna.) Az 57 milliméter vastag ívelt páncéltető, amely oldalain 1,3 métert ér a víz alá, vízmentesen zárja a hajó alját és védi a létfontosságú részeit a nehéz ellenséges lövedékek behatolásától. A hajó mindkét oldalán a motor- és kazántelepek, valamint a szomszédos lőszerraktárak területén 100 mm-es acél páncélöv van felerősítve a robbanóanyagok elleni védelemre, páncélozott fellegvár formájában, amely szintén zárt. Rendelkezésre áll egy nagy teljesítményű szivattyúrendszer, amely szükség esetén óránként több mint 950 tonna tengervizet képes kiszivattyúzni a tengerbe az úszóképesség fenntartása érdekében. A hajó fő fegyverzete két, egyenként 35-ös kaliberű, 24 centiméteres Krupp ágyúból áll, amelyek központi forgótagokra vannak felszerelve, rögzített tornyokban, 240 fokos forgási szöggel. Továbbá öt 15 centiméteres gyorstölthető ágyúval és húsz kisebb kaliberű ágyúval lesz felfegyverkezve. A nehézlövegek célzását illetve betöltését eddig hidraulika segítette. Ezen a hajón viszont már elektromos erőátvitel vette át a hidraulika szerepét.
A torpedóberendezés 4 Lanzir eszközből áll. 300 izzólámpa világítja meg a hajó összes helyiségét, míg négy ívlámpa, összesen 80 000 gyertya fényerősségével a külső terepi világítást biztosítja.[4576] A hajó 10 000 lőerős, sebessége 10 csomó, összesen nem kevesebb, mint negyvennyolc független gőzgéppel rendelkezik, amelyek különféle célokat szolgálnak.[4577] A hajó gépeit Eduard Mollier gépészmérnök igazgató projektjei szerint gyártották Ferdinand Hüther haditengerészeti főmérnök irányítása alatt.[4578]

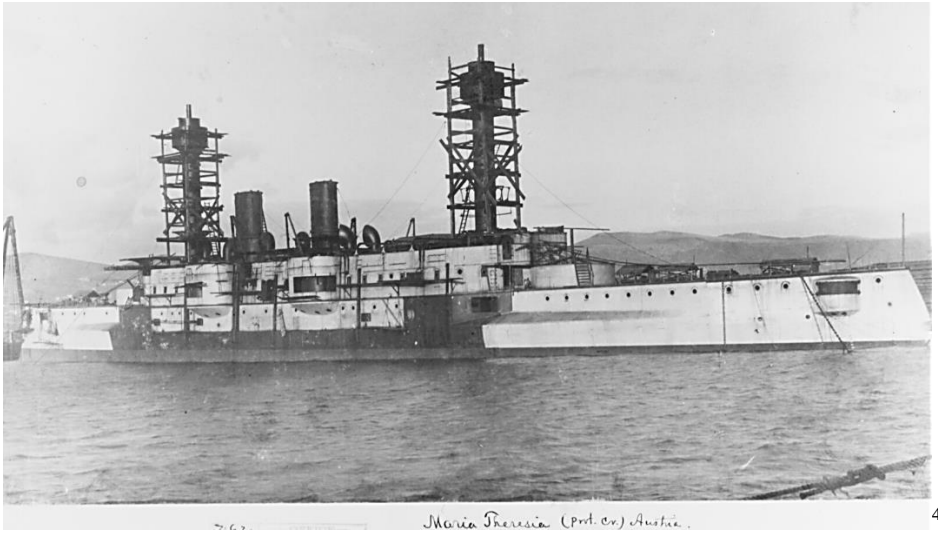
[4573] Pesti Napló, 44. évfolyam, 1893-04-27 / 120. szám
[4574] https://www.gettyimages.com/detail/illustration/launch-of-the-cruiser-sms-kaiserin-und-royalty-free-illustration/1308402097?phrase=gear%2Bpattern
[4575] Klagenfurter Zeitung, April 1893-04-12
[4576] Vorarlberger Landes-Zeitung, April 1893-04-12
[4577] Grazer Volksblatt, April 1893-04-15
[4578] Wiener Salonblatt, Januar-Juni 1893-04-16

 [4579]

„Ünnepi pompával avatták fel ma délelőtt a Mária Terézia hadihajót Trieszt mellett a san roccoi öbölben. A fellobogózott kikötőt egészen ellepte a kíváncsi közönség, mely az ünnep fényében jött gyönyörködni. Az udvar tagjain kívül sokan jöttek le Bécs előkelő köreiből, katonatisztek, főrangú tisztviselők, akik már a reggeli órákban elfoglalták a számukra felállított tribünöket. És ezt a tarka, eleven képet még ragyogóbbá, még bájosabbá varázsolták a nők. A tavaszi nap aranysugarai tetszelegve futottak végig a tarka, díszruhákon, a lobogó színes zászlokon és a tenger hullámfodrain, amelyek nyugtalanul csapkodtak a hatalmas hadihajóhoz. A környező dombok zsúfolva voltak emberekkel A muggiai öböl pazar látványt nyújtott. A hajóraj zászlópompája békésen lengedezett, az útra induló Marquis Barquehem gőzös lassan feszítette ki vitorláit Oldalt a hajórajhoz nem tartozó hadihajók és a yacht-egyesület hajói teljes zászlódíszben horgonyoztak, közöttük a Poseidon, a hajóraj tisztjeivel, egy csapat kis gőzös, vitorlás- és evezős csónak. Háromnegyed kilenc órakor szentelte fel a hajót a fedélzeten Urednicsek lelkész. A szertartás útja kíséretével az udvari pavillonba ment, hogy ott a királyi család tagjait bevárja. Pontban 10 órakor érkezett meg Károly Lajos főherceg nejével Mária Terézia főhercegnővel és Lajos Viktor főhercege. Mikor a Phantasie-yacht közelgett, a hadihajók megadták a szokásos üdvlövéseket. A matrózok viharos Hadi-kiáltásokban törtek ki. A királyi család tagjait külön díszcsónakon vezette báró Sterneck a hajógyárhoz s onnan a pavillonba. Itt Rinaldini helytartó és felesége fogadta a vendégeket. A két főherceg tábornoki egyenruhában volt, Mária Terézia főhercegnőn pedig narancsszínű atlaszból készült, remek toilette. Vállait peluchemantille, fejét pedig aranynyal áttört tollkalap fedte. A főhercegnőt a közigazgatási tanács tagjai, a Stabilimento tecnico igazgatósága és négy udvarhölgy fogadta. Az egyik udvarhölgy Dimmir asszony orchideákból és vörös tulipánokból készült pompás virágbokrétát nyújtott át a főhercegnőnek. Erre hozzáfogtak a hajó támaszainak eltávolításához. Az építés vezetője rövid idő múlva jelentette a hajóparancsnoknak, hogy a hajó vízre bocsátható. A pontifikáns erre másodszor szentelte be a hajót. Utána báró Sterneck a következő beszédet mondotta: Császári és királyi fenség! Felséges urunknak, császári és királyi apostoli felségének, legmagasabb hadurunk atyai jóakaratának és a képviselőtestületek hazafias érzületének köszönhetjük, hogy haditengerészetünket ismét egy nagy hajóval szaporíthatjuk. Büszkeséggel és örömmel üdvözöljük haditengerészetünknek legfiatalabb tagját, mely egy halhatatlan uralkodónőnek nevét viseli és a mely mindenkor dicsőséget fog szerezni a trónnak és a monarkiának. Arra kérem császári és királyi fenségedet, kegyeskedjék a hajót elkeresztelni és a vízrebocsájtást elrendelni. A milyen fényes volt a hajó első órája, olyan fényes legyen a jövője is, békében és háborúban egyaránt. Legénységét egészen a halálig töltse el az az antik szellem, amely, mikor hazánk veszedelemben forgott, e hősies szavakban nyert kifejezést: Moriamur pro rege nostro! Mária Terézia főhercegnő erre elkeresztelte a hajót s azután ezeket mondotta: Lelkesedve csatlakozom ahhoz az ünnephez, a melyet ma haditengerészetünk megül, s mely örömünnep szép Ausztria-Magyarországunkra. Tiszteletteljesen emelem fel szemeimet a nagy

[4579] Magyar Géniusz, 2. évfolyam, 1893-04-30 / 18. szám
Das interessante Blatt, Januar-Juni 1893-03-30

császárné és királyné fenséges alakjához, kinek emlékét ma megújítjuk. Változhatlanul áll előttünk magasztos példája Örökítse meg tehát dicső nevét e hatalmas acélépület. Hű, hősies és kitartó legyen mindenkor e hajó. Ő felsége, legfelsőbb urunk parancsára megkereszteltek e névvel: Mária Terézia császárné és királyné! A főhercegnő szavait verssel fejezte be, a mely hevenyészett fordításban így hangzik: A dicsőségnek fényét hintve szét, Viseld a híres Habsburgok nevét! A császárné s királyné hírneve Vitorláiddal szálljon százfele S a merre jársz, a gyöngyöző habot Ragyogja be szerencsecsillagod. S ha a csatáknak hullámárja csapkod, Vitéz testeddel álljad ki a harcot S hozz utaidról diadalt haza Reményeket fűz hozzád a haza! És hogyha járod majd a messzeséget, Az Isten keze oltalmazzon téged. A főhercegnő ezután megnyomta a villamos gombot mire a szokásos módon odacsapódott egy pezsgős üveg a hajó oldalához. A főhercegnő ezután a keresztelő szavakat messze elhallható hangon mondotta és megadta a jelt a vízrebocsátásra. A mikor a Mária Terézia előbb lassan és méltóságteljesen, azután mindig növekvő sebességgel megindult a zenekar a néphimnuszt játszotta és az összes hajókról eldördültek az üdvlövések, mialatt a vendégek és a hajógyár munkásai lelkesült Ervira és Hurrah kiálltásokban törtek ki. Károly Lajos főherceg és neje Lajos Viktor főherceggel ezután cerclet tartottak. Ezután a vendégek a jelenlevők folytonos üdvkiáltásai közt a Phantasie-yachton visszatértek a trieszti kikötőbe. Báró Sterneck tengernagy ma délelőtt a következő táviratot kapta a királytól: A Mária Terézia cirkáló hajó szerencsés vízrebocsátásával, amelyről jelentést kaptam, hadi tengerészetem oly gyarapodást nyert, a mely becses, ékesen szóló bizonysága technikai haladásának. A nagy uralkodónő nevét viselő hajó, mely a habokban, siklott, legyen mindenkor gyarapítója derék tengerészetem díszének és dicsőségének."[4580]



4581

A hajót nehéz, francia típusú hadi árboccal szerelték fel. Erről az árboctípusról egy korabeli cikk így írt: „A HADI APIBOCZ. Az újabb hadihajókon hiába keressük a régibb hajók égbenyúló árboczait, vitorláikkal s bonyolult kötélzetükkel; feltűntek azonban helyettük a jóval alacsonyabb, de a réginél vastagabb, sajátságos alakú ú. n. hadi árboczok, melyek vitorlákkal nem bírnak s így a hajó tovamozdítása többé már nem a szelekre, hanem egyedül a gőz erejére van bízva. A hadi árbocz szerepe abban áll, hogy az, míg egyrészt a jelző zászlók fölvonására szolgál alapul, másrészt tényleges részt vesz a hajó védelmezésében és pedig ez utóbbi szereplése némelykor életkérdéses lehet a hajóra nézve. Szerkezetét illetőleg, a hadi árbocz nem egyéb, mint egy fölfelé keskenyedő, tág vascső, mely bizonyos magasságban egy vagy két árboczkosárral van fölszerelve. Az árboczkosarak 2—3 kiskaliberű gyorstüzelő vagy önműködő ágyúval vannak fölfegyverezve s terjedelmük akkora, hogy az alsó kosárban 4—5 ember, a felsőben két ember elfér s az ágyukat igazíthatja. A matrózok az árbocz belsejében alkalmazott létrán másznak fel a kosarakba s emelőgéppel ugyanitt szállítják fel a töltéseket. ütközet alatt a hadihajón nincs veszedelmesebb hely, mint fenn a hadiárboczon levő kosarakban, hol a matrózok, kiket kötelességük oda szólít, az egész ütközet alatt az ellenség tüzének biztos czélpontul

[4580] Pesti Napló, 44. évfolyam, 1893-04-30 / 123. szám
[4581] https://www.flickr.com/photos/16118167@N04/51292949102

szolgálnak s védve alig vannak, mert az a vékony vaspánczél, mely őket körülveszi, csak a puskagolyókat képes visszatartani, míg a nagyobbak ellen semmi védelmet nem nyújt, sőt az ütődés által csak azok elrobbanását okozza. Ha nagyobbfajta ágyúgolyó éri az árboczot, robbanásával azt egészen ledöntheti s elképzelhetjük, mi lesz azok sorsa, kik az árboczczal együtt lezuhannak. Különösen borzasztóvá az teszi a hadiárboczon levők helyzetét, hogy a míg a harczoló hajók egymástól távol vannak, nekik az ellenség tüzének közepette mozdulatlanul kell várniok a pillanatot, mely őket is ütközetre szólítja. Ez a pillanat akkor érkezik el, ha a hajók már egészen egymás közelébe jutottak s egymást kerülgetik, hogy vasorrával melyik döfje a másikat oldalba halálosan. Ekkor megszólalnak a hadiárboczok apró ágyúi is s az ellenséges fedélzeten levő alakokat s főként az ágyúablakokat veszik czélba, hogy a mögöttük levő tüzéreket lelődözhessék. A legdöntőbb szerep azonban akkor jut a hadiárbocznak osztályrészül, mikor az apró torpedónaszádok támadása ellen kell védekezni. Ezek közeledtét az ott levők a magasból messziről észrevehetik s a közelgő veszélyre figyelmeztetik az alant levőket. A nagyobb ágyukkal a gyorsan úszó torpedónaszádokat nagyon nehéz eltalálni s mivel az ilyen ágyúk hajlási szöge csekély, bizonyos távolságon belül már lehetetlen is őket czélbavenni. Ekkor kezdenek rájuk a fedélzet kisebb ágyúival lövöldözni s végre az árboczkosarak gyors tűzű ágyúi is, golyózáport zúdítanak az ellenségre. De mily feladat az, a szabálytalan inga gyanánt folyton ide-oda mozgó árboczkosárból czélba venni a gyorsan közeledő kis torpedónaszádot? Jobb begyakorlás, kitartóbb erő s nagyobb lélek-éberség a hadihajón sehol sem szükséges, mint a hadiárbocz tűzéreinél, hogy az ilyen válságos pillanatokban sikerrel küzdhessenek. Ekkor azonban ők lesznek a hajó megmentői, akik vészteljes helyzetüknél fogva, különben is már az ütközet kezdetétől fogva méltán a hajó legelső hősei gyanánt tekinthetők."[4582]

1894.
Trieszti hölgyek egy csoportja elhatározta, hogy a hajónak díszlobogót adományoz. Rosa von Rinaldini kormányzó asszony és Angela von Reinelt bárónő javaslatára.[4583]
1894.08.11-én tengeri próbautat tett, majd a haditengerészet átvette.

1894.10.04-én befutott Polába. A hajó gőzszivattyúi óránként 1200 tonna vizet képesek kiszivattyúzni a hajóból. A hajó vízkiszorítása 5270 tonna.[4584]

„Dinamitlopás egy osztrák-magyar hadihajón. Spezia, nov. 15. (Saját tudósítónk távirata.) A Mária Terézia hadihajóról, melynek 15.000 tonna dinamitot kellett volna Cagliáriba (Olaszország) szállítania, 80 tonna dinamitot elloptak. Azt hiszik, hogy a tolvajok anarhisták voltak."[4585]

1895.
1895.03.17-én szentelték fel a 108 hölgy által adott díszzászlót. [4586]
1895.03.24-én a Nyári Cirkálóosztag zászlóshajója lett. A kötelék egységei az SMS Mária Terézia, az SMS Kaiser Franz Josef I. és az SMS Trabant torpedóromboló.[4587]
1895.05.09-én Polában volt a császár látogatása alkalmával.
1895.05.10-11-én részt vett a Fasana-csatornában a császár jelenlétében tartott flottamanőverben és lövészetben, majd behajózott Polába.[4588] A hajó a Brioni-szegetek közelében volt lőgyakorlaton.[4589]

1895.05.17-én kihajózott Polából Carl Stefan (Károly István) főherceg, a Nyári Cirkálóosztag parancsnokának zászlóshajójaként Kiel felé. Egy k.u.k. haditengerészeti kötelékkel részt vett a Kieli (Vilmos)-csatorna megnyitásán. A hajó parancsnoka Pöltl Károly.
1895.05.23-28-án Gibraltárban volt. Hatalmas viharban hajózott a Biscaya-öbölben. A hajó 35°-ban kilengett a hullámzásban. A hajó sebessége 6-7 csomóra csökkent. Később a kilengés már csak 20° volt.

[4582] Vasárnapi Ujság – 1898-06-19 / 25. szám / A hadi árbocz (képpel) 430. oldal / Vegyes kisebb czikkek és közlemények
[4583] Das Vaterland, Mai 1894-05-23
Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1895-03-29
[4584] Die Presse, Oktober 1894-10-04
[4585] Budapesti Hírlap, 14. évfolyam, 1894-11-16 / 317. szám
[4586] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1895-03-29
[4587] Linzer Tages-Post, März 1895-03-13
[4588] Neue Freie Presse, April 1895-04-29
[4589] Innsbrucker Nachrichten, Mai 1895-05-15

1895.06.01-06-ám volt Brest-ben. Itt a sűrű ködben reflektorok segítségével hajtottak végre flottamanővert.
1895.06.11-23-án Kielben járt.
„Az osztrák-magyar hajóraj bevonulása a hét jelző- és 14 torpedóhajó kíséretében fényes látvány volt. A német hajók személyzete háromszoros hurrá kiáltással üdvözölte az osztrák-magyar tengerészeket. Henrik porosz herceg, Heszter altengernagy és a német tengerésztisztek az osztrák-magyar lobogós hajóra mentek, ahol Károly István főherceget üdvözölték.”[4590]
1895.06.27-30-án Plymouth-ba érkezett.
1895.07.05-09-én Gibraltárban kötött ki.
1895.07.15-én futott be Polába.
1895.09.14-én leszerelték.[4591]
Ekkor már a parancsnoka Karl Spetzler v. Oltramar sorhajókapitány.[4592]

1896.
1896.03.31-én felszerelték és Cattaróba ment a nyári osztaggal együtt.
1896.04.27-én Triesztben volt az SMS Budapest vízrebocsátása alkalmából. „Délután 2 órakor a Mária Terézia hadihajón ebéd volt, melyen Spaun báró altengernagy Széchenyi gróf és neje, Ráth főpolgármester a budapesti küldöttséggel, Rinaldini helytartó, Minulius, Seemann és Hincke ellentengernagyok, Loretto és Königbrun vezérőrnagyok, Batthyány gróf fiumei kormányzó, Hain báró tartományi elnök, Kalchberg báró, a Lloyd elnöke, Pitteri polgármester, Becher a tengerészeti hatóság elnöke, Gaddum lovag, a Stabilimento tecnika főtitkára a hajómérnökökkel, Mört lovag és Brosch lovag, hajóparancsnokok, Urednicek tengerészeti plébános és Popper hajóépítő mérnök vettek részt. Spaun báró altengernagy ő felségét, azután pedig Mária Valéria kir. hercegnőt és a budapesti küldöttséget köszöntte föl. Ráth főpolgármester a haditengerészetet éltette. Köszöntőt mondottak még Széchényi grófnőre, a keresztanya helyettesére, a tengerészeti tisztikarra, Sterneck báró tengernagyra, Spaun báró altábornagyra, Budapest és Trieszt városokra és a Stabilimento technikára. Az ebéd alatt a hajó zenekara játszott. A délután folyamán a vendégek a rendelkezésükre bocsátott hadi csónakokon a hadihajók megtekintésére indultak.”[4593]
1896.05.07-én Teodo-ban vetett horgonyt, de még ezen a napon Kréta felé elhajózott, hogy részt vegyen a nemzetközi flottablokádban.
1896.05.26-án egy torpedócsónakkal együtt, Budua-tól (Budva, Montenegró) 20 mérföldre, elvált a nyári köteléktől és Canea (Kréta) vizeire küldték felderítés végett. A hajó parancsnoka Ritter Perin v. Wogenburg sorhajókapitány.[4594]

1896.05.29-1896.07.26-ig Canea-ban horgonyzott. [4595]
1896.07.27-30-án Pireus-t kereste fel.[4596] Itt szenet vett fel.[4597]
1896.07.31-1896.08.02-ig Candia-ban (Kréta) járt.
1896.08.02-03-án Rethymno (Görögország) következett.
1896.08.03-29-ig Canea-ba tért vissza.
1896.08.30-1896.09.04-ig Candia vizein volt.
1896.09.04-10-ig Canea-ban horgonyzott.
1896.09.10-1896.10.08-ig a Suda-öbölben járt.
1896.10.10-11-én Szalonikit kereste fel.[4598]
1896.10.13-19-én Teodo-ba tért vissza.
1896.10.19-21-én Spizza-ban (Spic, Cattaro közelében) állt meg.

[4590] Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-06-12 / 159. szám
Neue Freie Presse, Juni 1895-06-12
Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1895-06-18
[4591] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4592] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1895-09-14
[4593] Budapesti Hirlap, 16. évfolyam, 1896-04-28 / 117. szám
[4594] Das Vaterland, Mai 1896-05-28
[4595] Grazer Tagblatt, Mai 1896-05-30
[4596] Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-08-01 / 211. szám
Klagenfurter Zeitung, August 1896-08-02
[4597] Das Vaterland, Juli 1896-07-28
[4598] Neue Freie Presse, Oktober 1896-10-11

1896.10.21-én rövid ideig Teodo-ban volt, majd elhajózott Polába.

1896.10.22-én Polában volt és az Antivariból Brindisibe hajózó olasz koronaherceg és feleségének kíséretét adta.

1896.11.04-én Polából a Levantei vizekre hajózott.
1896.11.08-1896.12.27-ig befutott Szalonikibe.
1896.12.28-30-ig Sigri-t (Leszbosz-szigetén van) kereste fel.
1896.12.30-1897.01.08-ig Szmirnában volt.[4599]

1897.
1897.01.02-án Szmirnában megmentették a tengerészei egy francia hadihajó legénységét, amely összeütközött egy brit gőzhajóval. A balesetben 4 francia ember vízbe fulladt.
1897.01.05-én segítséget nyújtott a német Mexico gőzhajónak, amely zátonyra futott és megsérült a Szmirnánál.
1897.01.09-13-án Számosz szigeténél járt.
1897.01.14-15-én Rodoszt kereste fel.
1897.01.16-24-én Canea kikötőjében horgonyzott.
1897.01.24-1897.02.04-ig Pireusz vendégszeretetét élvezte.
1897.02.04-26-ig ismét Canea-ban volt[4600] az SMS Sebenico torpedórombolóval együtt. 1897.02.04-én Kréta fővárosában Canea-ban felkelés tört ki a törökök ellen.
Az SMS Mária Terézia 1897.02.05-én az égő városból 150 férfit, nőt és gyereket mentett ki. Ezek eredetileg csónakokon próbáltak menekülni.[4601]
1897.02.07-én az öbölbe befutott a görög flotta és 14-én a görögök partra szálltak. Az Osztrák-Magyar konzulátus védelmére - Heinrich Neugebauer sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt - partra tett 30 matrózt (1897.02.17-én[4602]) a Monarchia flottaköteléke. A szakaszt Pintér Gyula konzul – önhatalmúan – kordonszolgálatra rendelte, hogy egy kört kialakítva elválassza Canea török és görög negyedét. A géppuskákkal felfegyverzett osztrák–magyar tengerészgyalogosokkal sem a törökök, sem a görögök nem akartak tengelyt akasztani, Caneában elültek a harcok. (A Mária Terézia hadihajó legénysége különösen a tűzvész elfojtása körül szerzett érdemeket.)[4603] Február végére a hat hatalom 100-100 fős tengerészgyalogos századot tett partra Caneában, s flottademonstrációt kezdett az Akrotiri-félsziget előtt. Miután a görögök bevették Agia erődjét, a nemzetközi flotta szétlőtte azt, s elállta a görög flotta útját. A görög kormány leállította csapatait. A rangidős olasz Conte Canevaro tengernagy vezette flotta 68 hadihajóra bővült, a 9 hajóból álló osztrák–magyar köteléket Johann Edler von Hinke altengernagy vezette. A nemzetközi erők főhadiszállását az Izzeddin-erődben rendezték be. Az erőd parancsnokává az osztrák–magyar Theodor Skerl Edler von Schmidtheim sorhajóhadnagyot nevezték ki. Március 1-től újabb 570 fős nemzetközi különítményt tettek partra, közte 100 osztrák–magyar tengerészgyalogost, amely az osztrák–magyar Franz Martinak sorhajóhadnagy vezetésével megkezdte a sziget átfésülését, s nem egyszer fegyverrel teremtett békét. Március 21-én nemzetközi blokád lépett életbe Kréta körül.[4604]
Az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló 1897.02.26-1897.04.09-ig volt a Suda-öbölben Krétán.
1897.03.25-én részt vett Malaxa erődjének (laktanya) ágyúzásában krétánál.
1897.04.09-10-én Kissamo-nál volt.
1897.04.10-1897.06.21-én ismét a Suda-öbölben volt.
1897.06.21-én rövid időre felkereste Candia-t és Rethymno-t.
1897.06.21-24-én Candia-ban járt.
1897.06.24-én érintette Spinalonga görög szigetet.
1897.06.25-én Sitia-ban volt.
1897.06.26-27-én Hierapetra (Dél-Kelet Kréta) következett.

[4599] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4600] Alkotmány, 2. évfolyam, 1897-02-24 / 47. szám
[4601] Prager Abendblatt, März 1897-03-05
[4602] Grazer Tagblatt, Februar 1897-02-17
Klagenfurter Zeitung, Februar 1897-02-19
[4603] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-02-10 / 41. szám
[4604] https://mult-kor.hu/cikk.php?id=5669&print=1

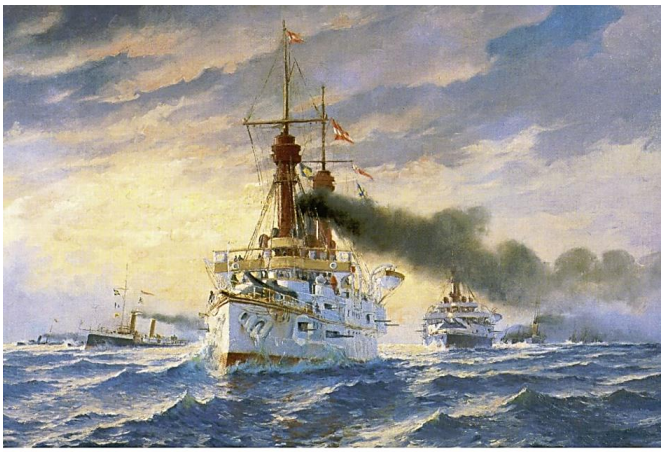
1897.06.28-1897.07.08-án a Suda-öbölben horgonyzott.
1897.07.27-30-án megint a Suda-öbölben járt.
1897.07.30-1897.08.19-ig Caneában tartózkodott, és az Officers Mess megalapította a Mária Terézia Vitorlás Díjat a hajóverseny győztesének.
1897.08.19-1897.09.04-én a Suda-öböl kikötőjében horgonyzott.
1897.09.13-án befutott Polába.
1897.09.20-án leszerelték a hajót.[4605]

A hajó tisztjei:
Gustav Ritter von Brosch sorhajókapitány
Constantin Ritter von Schwarz korvettkapitány
Julius Dennig hadnagy
Heinrich Neugebauer hadnagy
Alexander Ritter von Maravic sorhajó hadnagy[4606]

1898.
1898.04.30-án már felmerült, hogy Kubába küldik.[4607]
1898.05.09-én felszerelték. A hajót Ferenc Ferdinánd főherceg megvizsgálta, majd az amerikai-spanyol háború miatt Polából Nyugat-Indiába hajózott.[4608] Kapitánya Julius von Ripper.
A hajó tisztikara: A hajóparancsnok-helyettes Vincenz Eder v. Pebal hajóhadnagy. Továbbá sorhajóhadnagyok: Hermann Marchetti, Egon Klein, Gustav Michnik, Peter Ritter Rischer v. Gleichenheim, Theodor Skerl Edler v. Schmidtheim, sorhajó zászlósok: Hieronymus Graf Colloredo Burkert, Alfredr - Paul Lunsfeld. Marsall, Alphons de Respaldizza (Nespaldizza), tengerész kadétok: Knut Reiser (Neiser), Alfred Leithe, Stephan Maxkovics kontra Csernet, Friedrich kontra Wimmer, Robert Szuborits, Max Gottwald, Richard Bolhar, Gusiay Klima, Richard Schönthaler, Arthur Edler kontra Nziha (Rziha), Ludwig Edler v. Dr. Joseph Ullmann, a korvett orvosa, Wladimir Werbenec, a gépészek: Heinrich Hinterberger, Michael Müller, Heinrich Mihaljevich, Karl Schlittermann és Friedrich Watier, a hajó motormérnöke: Karl Koller. [4609] Legénysége 498 fő.[4610]
A hajó felkészítése során az egyik fő feladat az ilyen hosszú úthoz szükséges nagy mennyiségű szén, élelem és lőszer beszállása mellett a teljes hajó külsejének fehérre festése volt, amely a trópusi tengeri utazásokhoz a legalkalmasabb festés, míg a „Császárnő és Mária Terézia királynő" jelenleg feketére van festve, mint az összes többi, nem transzatlanti hajó.[4611]
1898.05.12-én hagyta el Polát.[4612]
1898.05.14-én szombaton 10 órakor haladt el a Santa Maria di Lenca-fok (Olaszország legdélkeletibb pontja) előtt.[4613]
1898.05.19-27-én járt Gibraltárban.[4614] 1989.05.26-án fogadás volt a hajó fedélzetén a polgári és katonai hatóságok vezetői és feleségeik számára.[4615]
1898.05.30-1898.06.01-ig Las Palmas-ban (Kanári-szigetek) volt.[4616]
1898.06.05-07-én St. Vincent-nél (Grenadine szigetek Közép-Amerikában) kötött ki.[4617]
1898.06.15-16-án Fort de France (Martinique sziget, Közép-Amerika) következett.
1898.06.17-19-én St. Lucia-nál (Dél-Amerika északi partjánál lévő sziget) kötött ki. [4618]

[4605] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4606] https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm
[4607] Linzer Volksblatt, Mai 1898-05-01
[4608] Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám
Grazer Tagblatt, Mai 1898-05-05
[4609] Neue Freie Presse, Mai 1898-05-03
[4610] Freie Stimmen, Mai 1898-05-05
[4611] Wiener Bilder, Januar-Juni 1898-05-22
[4612] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Mai 1898-05-13
Grazer Volksblatt, Mai 1898-05-14
[4613] Agramer Zeitung, Mai 1898-05-16
[4614] Neue Freie Presse, Mai 1898-05-28
[4615] Pester Lloyd, Juni Jahrgang 45, 1898-06-05 / nr. 135
[4616] Agramer Zeitung, Juni 1898-06-20
[4617] Grazer Tagblatt, Mai 1898-05-27
Mährisches Tagblatt, Juni 1898-06-06
[4618] Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-06-21 / 170. szám
Das Vaterland, Juni 1898-06-18

1898.06.23-1898.07.02-én és 1898.07.05-11-én Kingston-ban (Jamaica) horgonyzott.[4619]
Itt egy spanyol hajó feltartóztatta ellenőrzés végett, majd tovább engedte.
Santiago de Cuba partjainál volt 1898.07.03-án,[4620] azon a reggelen, amikor a spanyol hajók megpróbáltak elmenekülni az amerikai blokád alól. Az amerikaiak majdnem megtámadták az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkálót. Ekkor ugyan is amerikai USS Indiana csatahajó majdnem tűz alá vette, de végül tisztázódott a hajó helyzete és így behajózhatott a kikötőbe. A problémát az okozta, hogy a spanyol flottában volt egy Infanta Maria Teresa cirkáló, ami ráadásul nagyon hasonlított az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkálóra, így evvel keverte majdnem össze a monarchia hajóját az amerikai csatahajó.



S.M.S. "Kaiserin und Königin Maria Theresia" in Cuba, 1898. 4621

Santiago de Cuba-ban felvett 83 menekültet, továbbá felvette a Monarchia konzuljának irattárát, irodai készpénzét és italkészletét az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia a jamaicai Port Royalba ment. A konzul Santiago de Cuba-ban maradt. Santiago de Cuba-ban veszélyes volt hajózni a vízi aknák miatt. A menekültek közül 77-es Kingstonban szálltak partra. [4622]
1898.07.14-19-én Havannában (Kuba) vetett horgonyt, ahol új konzulátus nyílt meg.[4623]
1898.07.17-19-én Port Cannies-ban (Santa Lucia szigete a Kis-Antillákon) volt. Itt fogadást tartottak a helyi tisztségviselőknek és az olasz Umbria és Calabria cirkálók tisztjeinek. A fogadás alatt a hajó zenekara játszott.[4624]

1898.07.22-én visszatért rakodás végett Havannába.[4625]

„A spanyol-amerikai háború folytán a Mária Terézia czirkáló volt Nyugat-Indiába küldve oly utasítással, hogy washingtoni követünkkel egyetértőleg járjon el. Hogy a hosszú út után szénkészletét kiegészítse, Martinique szigetén kikötött, ahol azonban a franczia kormány az összes szénkészletet lefoglalta volt. Miután az Egyesült Államok kormánya is nehézségeket emelt, fölkereste Jamaika szigetét, ahol az angol hatóságok részéről a legnagyobb előzékenységben részesült. Onnan washingtoni követünk kábelsürgönye, úgy a santiagói német konzul, aki ez időben egyúttal ügyvivője volt az osztrákmagyar konzulátusnak — kérelme folytán Santiagoba sietett, melynek közelében éppen folyt a csata. A Mária Terézia parancsnokának sikerülvén Sampson admirálisnak bizalmatlanságát eloszlatni, engedélyt kapott az osztrák és magyar alattvalókat, valamint a semleges államok hozzátartozóit elszállítani. A kikötő bejárata tele lévén rakva aknákkal, csakis csónakokat lehetett a kikötőbe küldeni, amelyek 83 személyt

[4619] Pécsi Figyelő, 26. évfolyam, 1898-06-21 / 139. szám
Neue Freie Presse, Juni 1898-06-24
[4620] Das Vaterland, Juli 1898-07-04
[4621] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_Kaiserin_und_Konigin_Maria_Theresia.htm
[4622] Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-07-06 / 185. szám
Grazer Volksblatt, Juli 1898-07-07
[4623] Das Vaterland, Juli 1898-07-12
Linzer Tages-Post, Juli 1898-07-16
[4624] Das Vaterland, Juli 1898-07-24
[4625] Linzer Tages-Post, Juli 1898-07-21

hoztak ki, köztük németeket, angolokat, olasz és hollandi alattvalókat. Nemsokára erre két angol czirkáló is oda sietett segítségül. A menekülteket Kingstonba vitték. Onnan a Mária Terézia Havannába sietett, védelmében részesíteni úgy monarchiánk, mint Németország hozzátartozóit, minthogy az odavárt Geier német czirkáló még nem érkezett meg."[4626]

(A spanyol – amerikai háború 1898.04.23-1898.08.12 között zajlott. A háború közvetlen oka a havannai kikötőben felrobbantott USS Maine 266 amerikai áldozata volt. Valójában a hajó szénrobbanástól süllyedt el, tehát önrobbanás történt. Kubában lázadás tört ki a spanyol uralom ellen. A lázadókat az USA támogatta. Az amerikai flotta (4 cirkáló, 2 ágyúnaszád, 2 kutter és 2 szénszállító) behajózott a Manilai-öbölbe (Fülöp-szigetek), ahol a spanyol flotta (2 cirkáló, 6 ágyúnaszád) horgonyzott. A két kötelék között csaknem 7 órás tűzpárbaj vette kezdetét. A kilőtt közel 6000 amerikai lövedékből csak142 ért el találatot. De így is elsüllyedt a spanyol flotta.
Kubába egy másik spanyol hajóraj indult. Ellenük az USA 2 csatahajót és 2 védett cirkálót küldtek.) Később még újabb 6 amerikai csatahajó, 1 cirkáló és pár kisebb egység érkezett a térségbe. Az itteni spanyol flotta az ellenséges tűztől zátonyra futott 1898.07.03-án, ahol szét lett lőve 1 romboló, 4 cirkáló és 1 torpedónaszád. A háború során Spanyolország elveszíti Kubát, Guamot, Puerto Ricót és 20 millió dollárért eladta a Fülöp-szigeteket az Egyesült Államoknak. Így Hawaii mellett, az USA jelentős „gyarmatbirodalomra" tett szert.[4627]) 1898.08.13-án kötött békét az Egyesült Államok és Spanyolország.

„A santiagoi tengeri ütközetet eddig csak amerikai jelentésekből ismertük. Érdekes lesz tehát egy semleges szemtanú tudósítását is meghallgatni, melyet a Reichswehr király ő felsége »Mária Terézia« hadihajójának egyik tisztjétől kapott. A »Mária Terézia« — mondja a tudósítás — két kisebb angol cirkálóhajóval Port Royal kikötőjében ringott, mikor Schiller jamaikai konzul a hajóra érkezve a parancsnoknál jelentkezett. A hajó tisztjeit összehívták s csakhamar elterjedt a hír, hogy megyünk Santiago alá, mert odavaló konzulunk sürgős segítségért táviratozott. Este hat órakor indultunk el a tropikus hőségben. Virradóra már a távolban Kuba felé áldatlan ködfelleget láttunk. Reggel 10 óra felé már vagy húsz amerikai hajót láttunk. Felvontuk nemzetközi jelző lobogónkat. Erre a hajók egyike, még mielőtt megismerhette volna jelzésünket, száguldva igyekezett nyugat felé, valószínűleg jelentéstétel végett. Alighanem spanyol hajónak néztek bennünket, mert a többi is, csupa kereskedelmi hajó, fölszedte horgonyait és elsietett. Baiquiri előtt voltunk. Egyik gőzdereglyénket leoldva, egy tisztünk az öbölben állva maradt őrhajóhoz, a Manninghez, siet. A sötét testű hajó legénysége a fedélzetre tódult s villámló elszánt tekintettel várja a mi kis gőzösünket. Tisztünk az amerikai hajó fedélzetére menve, bemutatkozik a parancsnoknak, aki azt az utasítást adta neki, hogy a Mária Terézia Santiagotól 3—4 mértföldnyire vessen horgonyt. Helyünkre érve, már hallottuk a távoli ágyúdörgést és Santiagot füstfelleg borította. Mikor a füst eloszlott, megpillantottunk magunk előtt egy vasszörnyeteget, amint nekünk tartott. Már majd azt hittük, hogy ránk süti ágyúit, mikor végre jelzéseinket megértve, mint Indiana bemutatkozott. Mire hajónk zenekara rázendítette a Jankee Doodlet, erre eloszlott minden gyanújuk. Csak azután tudtuk meg, hogy a hallott lövések voltak azok, amelyek a spanyol flottát elpusztították és hogy a lassú, nyugat felé hömpölygő füstfelleg a világtörténelem egyik imént lejátszódott jelenetének kortinája. Egy tisztünk átment az amerikai hajóra s az hozta hírül a csata lefolyását. Az amerikai hajóraj félkörben bezárta az öblöt, amelyben a spanyol flotta horgonyzott. Úgy tíz óra felé Cervera hajója a Cristobal Colon megkísérelte a gyűrűt áttörni, ezt követte még három cirkálóhajó és két torpedózuzó. Alig jelentek meg ezek a hajók a kikötő szűk torkánál, megindult az amerikai hajók golyózápora, amely a spanyol Mária Teréziát csakhamar lángba borította. Ugyanerre a sorsra jutott az Oquendo is. A torpedózúzókat pedig a golyók törték össze, csak a Vizcaja futott még vagy egy félórát, míg szintén a lángok martalékává lőn. Ekkor küldötték ellenünk az Indiánát, abban a hiszemben, hogy a spanyol hajók segélyére jöttünk s igy a Colon sorsáról nem hozhatott hírt. Előbbre menve, csakugyan megláttuk a kevéssel ezelőtt még büszke hajókat, amint füstfellegbe borulva sisteregtek a hullámokon. Időnkint óriási robajjal robbant föl a hajók lőporkamrája, fehér füst szállott az ég felé s szétterjeszkedett, a lenyugvó nap sugaraiban megaranyozódva. Csak a hirtelen beálló sötétség rejtette el szemeink elől e fenségesen borzalmas látványt, amely tekintetünket szinte

[4626] Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 / 296. szám
[4627] John Helfers: Alpha, Bravo, Delta: Kézikönyv az Egyesült Államok haditengerészetéről, Gold Book Kft. ISBN: 9634250491

megbűvölte.”[4628] A tűzharc 1500 yard távolságban zajlott 1,5 órán keresztül a spanyol és az USA hajók között A felrobbanó spanyol hajókat lehetett látni az SMS Mária Terézia fedélzetéről.[4629]

1898.08.29-én Kingstonba hajózott.[4630]
1898.09.03-07-ig Bermudán állt meg.[4631]
1898.09.17-21-én Ponta Delgada (portugál sziget az Atlanti-óceánban) következett.[4632]
1898.09.25-28-án volt Tanger-ben (Marokkó). Itt a követség régebbi követeléseinek behajtásában vett részt a hajó legénysége.
1898.09.29-1898.10.03-ig horgonyzott Gibraltárban.
1898.10.09-én érkezett meg Polába.[4633]
Az út során 14 178 tengeri mérföldet tett meg.
Polában karbantartáson esett át a hajó.

1898 novemberében Franz Freiherr von Minutillo altengernagy zászlóshajójaként a téli század zászlóshajója lett. Itt volt ekkor az SMS Budapest partvédő hajó is.
1898.11.23-án a német Hohenzollern" birodalmi jacht fogadásán vett részt Polában.[4634] A hajó felkeltette a német császár érdeklődését.[4635]
Decemberben kísérletként kapott egy Marconi típusú rádiót (morzetávírót).

[4636]

Marconi készülék

Amikor Gravosában és Cattaróban tartózkodott, a századot ellenőrizte Ferenc Ferdinánd főherceg.
A Ragusa-i (ma: Dubrovnik) helyőrség partraszálló gyakorlatát a Brenói-öbölben hajtotta végre.[4637]
1898.12.09-én érkezett meg ismét Polába.
1898.12.10-én befutott Fiumába.[4638] Itt volt az SMS Budapest is. „A hadihajók előbb Buccariba mennek, ahonnan rövid idő múlva visszatérnek Pólába.”[4639]

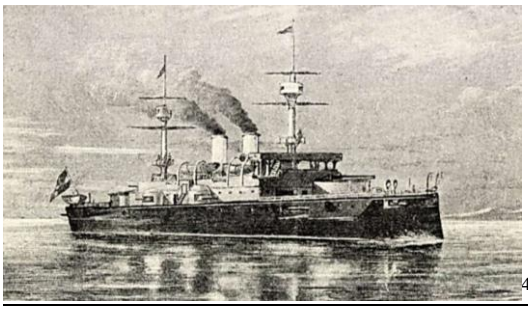
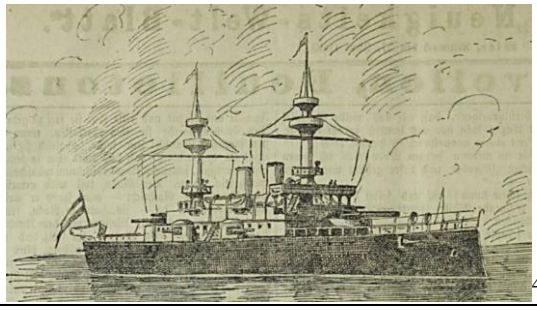
1899.
Az év elején a téli hajókötelék tagja.
1899 márciusában Ferenc Ferdinánd főherceg Gravosából (Ragusa-tól 3 km-re) délután három órakor a Mária Terézia hadihajóval visszatért Raguzába.[4640]

[4628] Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-08-07 / 217. szám
[4629] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1898-07-08
[4630] Das Vaterland, Juli 1898-07-19
[4631] Agramer Zeitung, August 1898-08-30
[4632] Das Vaterland, September 1898-09-19
[4633] Neue Freie Presse, Oktober 1898-10-10
[4634] Neue Freie Presse, November 1898-11-24
[4635] Grazer Volksblatt, November 1898-11-29
[4636] https://blog.minicircuits.com/moments-in-radio-history-the-legacy-of-guglielmo-marconi/
[4637] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4638] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-12-10 / 342. szám
[4639] Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-12-13 / 345. szám
[4640] Budapesti Hírlap, 19. évfolyam, 1899-03-03 / 62. szám

„A téli hajóraj Fiumében.) Fiuméból jelentik: Minutillo ellentengernagy, a kikötőben macskázó hadihajók parancsnoka, tegnap a Mária Terézia hadihajón ebédet adott, amelyre a következők voltak hivatalosak : Szapáry László gróf kormányzó, Gaál Tibor dr. és Csőke Ferenc miniszteri tanácsosok, Becker Lajos ellentengernagy, Thiery törvényszéki elnök, Görz Gusztáv tábornok és Vallentsits polgármester. Szapáry László gróf királyi kormányzó a kormányzói palotában ma harminc terítékű ebédet adott, amelyen jelen voltak az összes hadihajók parancsnoki tisztjei és a fiumei állami hatóságok fejei."[4641]

1899 áprilisában dokkba került. Jobb lőszerelosztást kapott, világítási berendezéseit karbantartották; torpedóhálóit eltávolították.

1900.
1900.05.23-án felszerelték és júniusban csatlakozott az I. cirkáló hajórajhoz.
1900.06.23-án Polából kihajózott Kelet-Ázsia felé, Victor Ritter Bless von Sambuchi parancsnoksága alatt, a Kínában kitört bokszerlázadás miatt. Ekkor a 97. gyalogezred egy részét is behajózta.[4642]
„A Mária Terézia hadihajó ma reggel 5 órakor az itteni kikötőből elindult és 40 nap múlva ér Takuba."[4643]
A hajó tisztikara: A hajó parancsát a Victor Ritter Bleß v. Sambudi ((Bless von Sambuchi) sorhajókapitány. A hajó személyzete: Heinrich v. Cosulich korvettkapitány (General Detail Officer), sorhajó hadnagyok: Wilhelm Freiherr von Hauser, Franz Adler-Biel, Alois Schusterbig és Arthur Primavesi, sorhajó zászlósok: Cajetan v. Pulciani, Victor Haßlinger, Ferdinand von Steinhardt, Hugo Accurti és Georg Demeter valamint tíz haditengerészeti kadét, két haditengerészeti orvos, gépészek és egy tisztviselő. A legénység 472 főből áll. A hajó partraszálló egysége áll egy vezénylő hadnagyból, öt hadnagyból, három tengerészből, egy korvettorvosból és 174 főből. A partraszálló erő három, egyenként 28 fős szakaszt alkot, továbbá magával visz két 47 milliméteres gyorstüzelő ágyút, két 7 centiméteres ágyút, egy utász- és lőszeroszlopot, valamint egy mentőegységet.[4644]
1900.06.27-28-án volt Port Said-ban.[4645] Itt a hajó szenet vételezett.[4646]
1900.06.28-29-én Szuezben tartózkodott. Itt 25 arab kísérőt kapott a hajó.[4647]
1900.07.03-05-én Aden-t kereste fel.[4648]
Port Said és Aden között 22 tengerész lett rosszul a hőség miatt. Ők elájultak és görcsökben fetrengtek a hajókórházban.[4649]
1900.07.13-16-ig már Colombo következett.[4650]


4651

4652

A Kínába induló hajó. A bal oldali kép 1898-ban készült és eredetileg a hajót Kubában ábrázolja[4653]

[4641] Budapesti Hírlap, 19. évfolyam, 1899-04-05 / 94. szám
[4642] Friss Ujság, 5. évfolyam, 1900-06-20 / 169. szám
[4643] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-06-24 / 149. szám
[4644] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1900-06-27
[4645] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-06-29 / 176. szám
[4646] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1900-07-26
[4647] Neue Freie Presse, August 1900-08-02
[4648] Neue Freie Presse, Juli 1900-07-05
[4649] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1900-07-26
[4650] Salzburger Volksblatt, Juli 1900-07-06
Neue Freie Presse, Juli 1900-07-14
[4651] Magyar Szalon, 33. kötet (17. évfolyam, 1899-1900/2) Tartalomjegyzék
[4652] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1900-06-27
[4653] Wiener Bilder, Januar-Juni 1898-05-22

1900.07.22-24-én Szingapúr-ban vetett horgonyt.[4654]
1900.07.28-1900.08.01-én Hong Kong-ban kötött ki.[4655] A tervezett következő kikötő Sanghai, ahol a hajónak új parancsokra kell várnia.
1900.08.04-05-én Woosung-ban (Sanghai) volt.
1900.08.07-09-én Taku-ba érkezett. [4656]

Több mint 9000 tengeri mérföldet tett meg a Peiho (Hai) folyóig, majd Taku-ba érkezett. A hajóút 44. napján érkezett Hong Kong-ba. Ezen idő alatt szenet vett fel, illetve kazánjavítást is végzett.[4657]

„A Mária Terézia hadihajó augusztus 1-én vagy 2-án fog Takuban kikötni. A hajó legénysége: egy elsőosztályú sorhajókapitány, három elsőosztályú sorhajóhadnagy, öt második osztályú sorhajóhadnagy, három tengerészhadapród, egy korvett-orvos, 179 altiszt és tengerész és 6 tisztiszolga. A hajó ezenkívül két darab 47 centiméteres gyorstüzelő partraszálló ágyút, két darab 7 centiméteres partraszálló ágyút, megfelelő számú utászt és kórházi személyzetet visz magával. A legénység kiszemelését zaibuschi Pless Viktor hajóparancsnokra bízták."[4658]
Taku-ban partra tett az SMS Zenta (van ahol SMS Aspern-t írnak, de ekkor még csak Colombo-ban volt[4659]) cirkálóval közösen 160 tengerészt és 2 db 7 cm (6,6 cm) L/15-ös partraszálló ágyút. A különítmény beavatkozott a szárazföldi összecsapásokba és Peking felé tört előre. Az egység 4-6 db géppuskát is vihetett magával.[4660]
1898.08.08-án a tengerészek megszállták a vasútvonalat. Négy órás kemény harc után a nemzetközi csapatok bevették Zangtsunt, ahol három napig pihennek. Monarchiás veszteségről nincsen hír.[4661]
„Ez a szakasz, mely több ágyút visz magával, öszvérekkel is el van látva, melyeket Hongkongban szereztek be. A szakasz e hó 10-ikén, miután a Mária Terézia tengerészei által megszállott tomkói vasútvonal mentén ismét helyreállt a nyugalom, Tiencinbo indult."[4662]
Takuban az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia és az SMS Zenta csatlakozott egy nemzetközi kötelékhez. Eddigre viszont a harcok nagy része lezajlott.
1900.08.11-én rövid időre visszatért Taku-ba.
1900.08.12-1900.10.05-ig főleg Tsifu-ban állomásozott.[4663]
A tervek szerint 1900.09.04-én egyesül az SMS Mária Terézia, SMS Zenta, SMS Aspern és az SMS Kaiserin Elisabeth alkotta hajóraj, Montecuccoli ellentengernagy zászlója alatt.[4664] Közben 1900.09.14-én az egész kötelék Taku-ba ment.[4665]

„Távirati jelentés szerint a Mária Terézia hadihajó két napi tartózkodásra Csifuba (Tsifu) érkezett. A hajón minden rendben van. A hajó jelentése szerint a tongkui vasúti vonal ismét nyugodt. A hajó különítménye augusztus 10-én Tiencinbe érkezett. A szövetségesek előnyomulnak, üldözik a menekülő ellenséget és az idegenbarát Cseng herceg ígért támogatásában reménykednek. (Ez a szó, mint a hadügyminisztérium tengerészeti osztálya megjegyzi, esetleg meg van csonkítva.) A nemzetközi különítmények követik őket. A Zenta hadihajó azt táviratozza, hogy a francia ellentengernagy jelentése szerint a fölmentő hadoszlop e hónap 11-én 27 mérföldnyire volt Pekingtől."[4666]
Az osztrák–magyar pekingi ügyvivő, Mr. v. Rofthorn a követség ostromának utolsó napjaiban könnyebben megsebesült. Dr. Rofthorn felesége gondozásában van.[4667]
„A Zenta Csifuba küldetett. A hajóraj számára öszvéreket kell vinni. A szövetségesek Pekingtől 14 mértföldnyire nagy csapattestekre akadtak és tárgyalnak a khinai vezérekkel a követek kiadása végett. Ugyancsak a Mária Terézia hadihajóról érkezett távirati jelentés szerint a koreai császár rokonszenvét

[4654] Magyar Polgár, 23. évfolyam, 1900-07-23 / 167. szám
[4655] Neue Freie Presse, August 1900-08-08
[4656] Neue Freie Presse, August 1900-08-12
[4657] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1902-11-26
[4658] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-07-10 / 187. szám
[4659] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1900-08-15
[4660] Linzer Tages-Post, August 1900-08-18
[4661] Neue Freie Presse, August 1900-08-12
[4662] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-17 / 225. szám
[4663] Arbeiter-Zeitung, August 1900-08-19
[4664] Das Vaterland, August 1900-08-30
[4665] Linzer Tages-Post, September 1900-09-14
[4666] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-16 / 224. szám
[4667] Siebenbürgisch-Deutsches Tageblatt, August (Jahrgang 27, 1900-08-22 / nr. 8110

fejezte ki a szövetséges csapatoknak és 1000 zsák rizst, 3000 zsák lisztet és 2000 doboz szivarkát ajándékozott nekik, amiért a hajórajparancsnokok a koreai miniszter útján köszönetet mondtak a császárnak."[4668]

„A Mária Terézia hadihajó a Peking kőrül zárása alkalmával súlyosan megsebesültek állapotáról tegnapi kelettel a következőket jelenti: Boyneburg tengerészhadapródot egy lövés homlokon találta, úgy hogy sebét operálni kellett. Triscoli matróz egy puskalövés következtében elvesztette a jobb szemét. Barcsics matróznak egy gránát szilánkja a vállát sebesítette meg. A sebesültek mind túl vannak a veszedelmen. A pekingi követségekről eddig újabb hír nem érkezett. "[4669]

„A kelet-ázsiai hajóraj parancsnokságától elkésve érkezett távirat szerint az Elisabeth és Aspern hadihajók már e hónap 8-án Takuba érkeztek. A tengernagyi zászlót a Mária Terézia hadihajón vonták föl. Kollár sorhajóhadnagy az eredeti pekingi különítménynyel és Boyneburg tengerészhadapród bevonultak. Mayer tengerészhadapródot, aki mellhártyagyuladásban megbetegedett, Tiencinben hagyták hátra."[4670] A hajó ekkor még Tsifu-ban volt, de lehet, hogy rövid időre átment Taku-ba.

„A cs. és kir. haditengerészet Pekingben egyesült különítményeinek a parancsnokságát Bloss-Lambuchi Viktor lovag sorhajókapitányra, a Mária Terézia hadihajó parancsnokára ruházták, akit a Mária Terézia-nak, a hajóraj zászlóshajójának parancsnokságában annak első tisztje helyettesít. Minthogy a Pekingben levő különítmények együtt körülbelül egy zászlóalj létszámát teszik ki, ennélfogva megfelel a viszonyoknak, hogy a parancsnokságot egy törzstiszt veszi át. A tífuszban megbetegedett Mayer Tamás tengerészhadapród, aki a különítmények Pekingből való elindulása alkalmával nem volt elszállítható, a hajórajparancsnokság jelentése szerint, betegségében meghalt. Takuban, ahol ez idő szerint a cs. és kir. hajórajparancsnokság Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt állomásozik, mint annak jelentéseiből értesülünk, eddig a cs. és kir. haditengerészetnek 494 embere szállott partra. Az eddig partra szállott csapatok között a többi hatalom a következőképpen volt képviselve: Németország 8171, Anglia 8353, az északamerikai Egyesült Államok 5608, Franciaország 6585, Olaszország 2541, Japán 20.934 és Oroszország 15.570 emberrel. Az eddig partra szállott nemzetközi csapatok száma 60075 ember. A Petacsu ellen e hónap 17-én Pekingből kiindult expedícióban a németeken és olaszokon kívül a Pekingben tartózkodó cs. és kir. tengerészkatonák egy csapata is részt vett. Indirekt jelentések szerint a szövetségesek egy részének sikerült meglepni azokat a boxereket, akik előbb az őket fenyegető veszedelemről nem értesültek."[4671]

„A Peitang erődök ostrománál a mi részünkről résztvett csapatnak egyharmada elesett, vagy megsebesült. A Pekingtől a nyugatra irányuló hadműveletekben is részt vettek a németekkel és olaszokkal együtt a mi csapataink. Ne ringassuk magunkat abban a hitben, hogy részvétünk a kínai hadműveletekben inkább csak nagyhatalmi állásunk szimbolikus jelzése akar lenni. Több ez annál máris. Egy napon pedig arra ébredhetünk, hogy a hármas szövetség révén benne vagyunk egy nagyszabású katonai akcióban, mely mások politikája érdekében indult meg s oly célokra tör, melyek ma még homályba vannak burkolva, de a mi céljaink semmi esetre sem lehetnek."[4672]

„Az első erődben (Peitang) lefoglalta az aknaállomást, azután visszatért az első erődbe, ahol azt a hírt kapta, hogy egy aknarobbanás nagy kárt tett egy osztrák-magyar különítményben, amelyet a Mária Terézia hadihajóról küldtek utána. Sustersics néhány emberrel rögtön a szerencsétlenség színhelyére ment, ivóvizet és hordágyakat vívva magával. Ott a Mária Terézia legénységéből másfél századot talált, amely Demeter sorhajózászlós és Papp és Lukas tengerészhadapródok parancsnoksága alatt szeptember 20-án délben indult el Takuból Sustersics különítményének segítségére. Mikor Peitang felé mentek, útközben délután 2 óra 40 perckor rövid időközökben négy akna robbant föl alattuk. Papp Lajos tengerészhadapródot rögtön megölte a robbanás, 16 ember pedig súlyosan megsebesült. Demeter sorhajózászlós és Lukács tengerészhadapród is megsebesült, de csak könnyen. Ideiglenes kötések alkalmazása után a súlyosan sebesülteket, valamint Papp tengerészhadapród holttestét Tongkuba szállították. A különítmény az ostromnál, eltekintve az aknarobbanást, nem szenvedett veszteséget. Az aknarobbanásnál megsebesült matrózok Klausig matróz kivételével, aki az átszállítás alatt meghalt, a tongkui orosz tábori kórházban orvosi kezelés alatt és a javulás útján vannak."[4673]

[4668] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-19 / 227. szám
[4669] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-26 / 233. szám
Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-28 / 235. szám
[4670] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-14 / 252. szám
[4671] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-28 / 266. szám
[4672] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-29 / 267. szám
[4673] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-11-20 / 276. szám

Prochaska fregatt-hadnagyot, a bokszer-felkelés alkalmával a kínaiak három hónapig fogva tartották és ezért a vitézségi érmet is megkapta. 1912-ben az SMS Mária Terézián szolgált.[4674]
1900.10.06-án visszatért Taku-ba.

„A »Mária Therézia" hadi hajóról. Szept. hó. Taku. Kaposmérei Kántor Géza pólai tengerésztől már közöltünk tárczákat a földkörül utazása alkalmából. Most kapjuk a Takuból irt levelet ugyan tőle, melynek nem az ad érdeket, hogy mi van a levélben, melyet már a lapok táviratai ból mindenki olvashatott. Hanem az a nagy érdeke Kántor Géza levelének, hogy somogymegyei fiú irja, aztán Peikám bevételénél ő is megsebesült s máig is kórházban fekszik, midőn mellette Pap tengerész halva maradt a csatatéren. A levél igy szól: „ Augusztus 7-én megérkeztünk a Mária Therézia nagy hadihajón végczélunkhoz, Takuba, helyet foglalva közvetlen a »Zenta« mellett az itt állomásozó hajócsoportban, melyek közül 4 orosz, 4 angol, 5 franczia, 4 japáni, 3 amerikai, 4 német, 1 chinai hadi, a többi sok kereskedelmi hajó többnyire katonai szállításokra. Amint a kikötőbe érkeztünk, azonnal ágyúlövésekkel üdvözöltük minden nagyhatalom itt levő admirálisait. Alig kötöttünk ki, a »Zenta« első tisztje azonnal hajónkra jött s tudatta, hogy 30 emberük a hajó parancsnokánál fogva van Pekingben, s azóta mi történt velük, semmi tudomás sincs róla; ezeken kívül 70 emberük a közös sereggel együtt harczol. A „Mária Therézia" hajónkon is azonnal megkezdődtek a felszerelések az éles töltéssel, élelmiszerekkel a borjukba, mely czakundpak 21 kilót nyomott s elég volt az égető hőségben czepelni. Gyíklesőnk élesre kifenve harczra készen. Sorakoztunk, parancsnokunk szép beszédet tartott hozzánk tele tűz és lelkesedéssel, miután háromszoros »hurrát« kiáltottunk ő Felsége, szeretett királyunkra, míg a »Zentáról« hozzánk átjött zene a hymnuszt játszotta. A zene után ismét megszólalt hajónk parancsnokának harsány hangja »Imához« ... melyet a zene bús hangja kisért s mentünk a csatába, szívemen víve kis imakönyvem s édes jó atyám és anyám fényképeit. Az előttünk elterülő várak mind másmás nemzeti zászlót hordanak, van köztük egy osztrák is. Az orosz, angol, német itt levő hajók körül vannak véve apróbb hajók, torpedókkal, amit már mind a chinézerektől vettek el , úgy van itt egy nagy chinai hadihajó is, mondhatom óriás és gyönyörű alkotmány s habár még mindig sárga-fekete sárkánnyal díszítik, de azért az óriás többé chinai hajó ugyan soha sem lesz, hanem valószínűleg az oroszé, mert ezek fogták el és szerelték le, elszedvén belőle a gépezet főrészeit, valamint az ágyukat és az összes munícziót. Magyar fiuk vagyunk vagy húszan, nem feledve soha, egy perczig sem édes hazánkat, a honfidalt, melyre még kedves apám tanított Kapos-Mérőben; azt sem hittem volna, hogy én azt még valaha Chinában dalolom el, harczok közt s mindig azzal az imádsággal. Isten áldja meg mi magyar Hazánkat: Isten áldja meg szülőföldem, Somogyvármegyének minden porszemét. Kiváló tisztelettel, Hazát ölelő emlékekkel. Kántor Géza, cs. kir. tengerész a »Mária Therézia« hadihajón.[4675]

„A kelet-ázsiai osztrák-magyar hajóraj parancsnokának távirati jelentése szerint a Mária Terézia hadihajó e hó (október) 20-án kőszénkészletének kiegészítése végett Vej-Haj-Vejbe (Wei-hai-wei) megy."[4676]

1900.11.04-21-én ismét Taku-ban volt.[4677]
1900.12.06-án Kobe-ba érkezett.
1900.12.08-26-ig Yokohama-t kereste fel.
1900.12.30-1901.01.13-ig Kobe-ban volt.
„— Kántor Gézától, ki mint kormányos a Mária Terézia hadihajón, megsebesült dinamit robbanás által Peitang ostrománál Kínában, mi is több levelét közöltük, most örömmel vesszük a hírt, hogy súlyos sebeiből meggyógyult, s szabadságot kapván, nem sokára ölelheti szüleit Kapos-Mérőben."[4678]
„Trieszt, jan. 13. A Calcuttából ma reggel ideérkezett „Trieste" Lloyd-gőzössel a „Mária Terézia" hadihajó osztrák-magyar tengerész katonái közül Kandó Géza, Polick János és Szüli József, visszaérkeztek Chinából, ahol részt vettek a harcokban és egyikük, a lábain, a másik kettő szemén

[4674] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-20 / 275. szám
[4675] Somogy, 37. évfolyam, 1900-10-21 / 42. szám
[4676] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-10-19 / 288. szám
[4677] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-11-06 / 264. szám
[4678] Somogy, 38. évfolyam, 1901-01-06 / 1. szám

megsebesült. A három matróz Port fiaiból a „Trieste“ gőzösön jött haza és Triesztből vasúton egyenesen Polába”[4679] „A Peytang ostrománál elesett hadapród Papp altábornagy fia volt.”[4680]

1901.
1901.01.21-1901.02.04-ig Nagasaki következett. [4681]
1901.02.06-1901.03.04-ig Sanghai-t kereste fel. Ekkor Montecucolli tengernagy zászlóshajója.[4682]
Anton Haus veszi át a hajó parancsnokságát. Victor Ritter Bless von Sambuchi Pekingben maradt. [4683]
1901.03.06-07-én Woosung-ban állt meg.
1901.03.08-11-én Shiakwan-ban (Nanking) időzött.
1901.03.12-13-án Woosung-ba tért vissza.
1901.03.15-17-én Tsingtao-ban horgonyzott. (Egy újsághír szerint ekkor lehet, hogy Nanking-ban volt a hajó.) „ Magyar fiú a kínai háborúban. Tóth Imre, Tóth Antal zalamegyei nagybakónaki birtokos fia a Mária Terézia hadihajón szolgál mint tengerész. Tóth Imre március 18-án Nankingból levelet írt szüleinek s annak egyik részét, mely jó megfigyelésre vall, egyik olvasónk szívességéből alább közöljük. Megjegyezzük, hogy a levél április 21-én ért Nagybakónakra, írója nagyon értelmes, gazdag, néhány gimnáziális osztályt és földmives iskolát, gépészeti kurzust végzett egyszerű gazda-fia. A levél ez: Kedves jó szüleim! A felséges Isten végtelen kegyelme megengedte, hogy ezen soraimat teljes egészségben írhatom meg s kívánjam, hogy kedves jó szüleimet és minden hozzátartozómat, ismerőseimet levelem a legjobb egészségben találja. Bizony, itt a messze idegenbe elszakadt szegény, magyar tengerésznek, — akármilyen kényelmes is most a dolga — jövőjének bizonytalanságában, édes hazájától, családjától távol a hitben, a jóságos Isten kegyelmének kikérésében kell megnyugvást találnia s mindnyájan naponta többször hozzá is fohászkodunk, engedné meg mielőbb otthonunkba való visszatérésünket ép testtel, szerzett tapasztalatokkal gazdagon. Tudattam azt már kedves szüleimmel, hogy ismét Kínába vittek vissza bennünket két és fél hónapi Japánban való időzés után. El nem feledhetem azokat a benyomásokat, amelyek Kobéban, Jokohamában s Nagazakiban keletkeztek mindannyiunkban azt az okos, művelt japáni népet illetőleg. Nincs an nak egy talpalatnyi kihasználatlan földje, növénye s a legutolsó fűszáltól a legelső terebélyes fáig, a gyomtól a virágoskertig, a dudvától a kalászig mindenen elömlik a gondozás legtökéletesebb formája. A milyen kicsike nemzet emberei, a 150 centiméter magasságot megütő köztük óriás számba megy, oly nagy a műveltségük, fejlett az iparuk, rendezett a kereskedelmük, hasznosított a földmivelésük. Alig van ház, hová újság ne járna, nyilvános mulató helyeiken a legnagyobb önmérséklés; zenét ritkán hallani, zaj, dőzsölés ismeretlen náluk. Táplálékuk a rizs legfőkép, még italuk is ebből készül; bort nem isznak, néha-néha csak sört, de ez sem honi, hanem idegen gyártmány. Mindenütt a munkálkodás reggeltől késő estig s a rövid hajú, többnyire kalap nélkül dolgozó japániak sárga bőrükkel, széles nagy arcukkal nyájas tekintetükkel, vizsgaszemükkel a legszorgalmasabb emberek gyanánt tűntek fel előttünk, akiket bolyongásunkban csak láthattunk. Szinte fájdalmasan esett, amikor a nagy műveltségű népet odahagytuk s Sanghajba tértünk vissza, ismét a kínai területre, a kínai óceánon át az abba beleömlő Jancsekiang folyón, melynek partján, nem messze a tengertől sem, terül el a nagy város. Sanghajtól felfelé a kék folyó mintegy 3000 mérföldnyire hajózható s hadihajók egész tömege szeldeli annak az űrszinti hullámait. Pihenés után mostani állomáshelyünkre hajókáztunk, Nankingba, ennek a nagy kínai városnak kikötőjébe s ott veszteglünk, nem tudva, mit hoznak a jövő napok reánk nézve? A várost még nem tekintettük meg s unalmas egyformaságban élünk, ábrándozva az otthonról, melyet mikor látunk meg, arról sejtelemmel sem bírunk. Nem hiszszük azonban, hogy a nekünk adott kedvezménynyel, az egyévi szolgálati idő elengedésével akár az 1898, akár az 1897-ben besorozott katonák nyertünk volna valamit, sőt inkább alighanem meg kell toldanunk szolgálati időnket, mert a leváltás sokba kerülne s 500, szolgálatát kitöltött embert haza, ezek helyett másokat ideszállitani szerfelett bajos akkor, a mikor nem tudható, melyik percben lesz karunkra komoly szükség... Tűrünk, várunk tehát s megnyugszunk az Istennek az emberi végzetet irányitó akaratában, mely a küzdelem bérét az arra érdemesektől megvonni nem szokta. Töltjük napjainkat azzal, hogy szabadidőnkben megfigyelünk minden látottat s szembeállítjuk a két ország, Kína és Japán közötti nagy különbséget. Mert ez a copfos, alattomos, boszúálló kínai nép, bár a

[4679] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-01-13 / 13. szám
[4680] Magyar Nemzet, 20. évfolyam, 1901-02-24 / 55. szám
[4681] Neue Freie Presse, Februar 1901-02-05
[4682] Neue Freie Presse, Februar 1901-02-15
[4683] Vorarlberger Landes-Zeitung, Februar 1901-02-18

saját iparágai kezelésében igen ügyes, — egyébbként nagyon lusta és piszkos. Neje, férfia egyaránt. Élhetetlen, a földmivelést nem szereti s meg van a napról-napra terjedő tengődéssel elégedve. Nem csoda,, hogy Japánnak és az európaiaknak fáj a foguk a kínai területekre, mert milliókat érő kincsek hevernek itt parlagon, amiknek kihasználásával a kínai nem akar törődni. Mikor a Sanghajtól két napi távolságra fekvő Nankingba mentünk, a kék folyó partján, mindkét felől láttam életemben a leggyönyörűbb fekvésű földeket, melyek elegendő lejtősek, nem lapályosak, nem vizenyősek, hegynélküliek, a legtermőképesebb talajon, a meddig a szem csak elláthat. De annak, hogy e földeket valaha munkálták, azokon valamit termeltek volna — nyoma sincs; nincs szarvasmarhája, nincs igavonó állatja birtokosának s a kihasználással röstel vesződni ugyannyira, miszerint a látszólagos gazdagság mellett majdhogy éhen nem hal. Fájó érzés fogja meg az ember szívét, mikor ezt a pusztulást látja, s tán némi elégtételt lát abban a betolakodott civilizációra nézve, hogy" Isten ellen való vétek az ilyen országnak parlagon hagyása s napról-napra való összeroskadni akarásának tétlen nézése. Csak a beavatkozás vérbe ne kerüljön, akkor legalább kétszeres hasznunk lesz belőle: a békés gyarmatosítás s nekünk meg egész életünkre kiható olyan tapasztalatszerzés, melyből szerény otthonunkban a termő gyümölcs hasznos izét környezetünkkel is élveztetni fogjuk. Bár minél előbb következne be ennek megtestesülése!..."[4684]
1901.03.19-21-én Wei-hai-wei következett.
1901.03.22-23-án Tsifu-ban volt.[4685]
1901.03.24-25-én Taliemohan-ban időzött.
1901.03.30-1901.04.26-ig Taku-ban vesztegelt.
1901.04.29-én rövid időre megállt Wei-hai-wei-ben.
1901.04.30-1901.05.06-ig Chemulpo-ban járt.
1901.05.09-17-ig Nagasaki-ban vetett horgonyt. 1901.05.12-én a hajó új kapitányt kapott Anton Haus személyében.
1901.05.20-23-án Woosung-ba tért vissza ismét.
1901.05.27-1901.06.05-ig Hankow-ba hajózott fel[4686] a Jangce folyón. Előtte eddig hasonló méretű hajó nem hajózott idáig el.
1901.06.06-án Kiukiang-ban állt meg.
1901.06.07-09-én Shiakwan-ban (Nanking) időzött.
1901.06.10-30-ig Woosung-ban járt.
1901.07.03-13-án Taku-ba érkezett.
1901.07.17-23-án Tsifu-ban horgonyzott.
1901.07.29-1901.08.10-ig ismét Taku vizein járt.[4687]
1901.08.11-29-ig visszatért Tsifu-ba.[4688]
1901.08.30-1901.09.03-ig Chemulpo-ban volt.[4689]
1901.09.07-én Geman-ban állt meg.
1901.09.10-15-én Vladivosztok-ban horgonyzott.[4690]
1901.09.16-23-án Hakodate-ban (Japán) járt.
1901.09.24-1901.10.04-ig Yokohama következett.[4691]
1901.10.05-14-ig Uraga-ban állt (Jokoszuka - Kanagawa) meg. Itt a hajó rövid időre dokkba került a helyi hajógyárban.

[4684] Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-04-25 / 113. szám
[4685] Neue Freie Presse, März 1901-03-23
[4686] Neue Freie Presse, Mai 1901-05-29
[4687] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-30 / 208. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1901-07-31
[4688] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-08-13 / 222. szám
[4689] Neue Freie Presse, September 1901-09-01
[4690] Neue Freie Presse, September 1901-09-11
[4691] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-09-26 / 266. szám

Uraga kikötője 1890 körül

1901.10.18-20-ig Yokohama-t kereste fel.
1901.10.24-30-ig Kobe-t látogatta meg.[4692] Itt a hajó tengerészei megnyertek egy evezős versenyt.
1901.11.03-05-ig Tsifu-ba futott be.
1901.11.06-16-án Taku-ban volt.[4693]
1901.11.16-18-án Tsifu következett.
1901.11.30-1901.12.02-ig Wei-hai-wei-be érkezett.[4694]
1901.12.05-18-án Tsingtao (Csingtao)-ban állt meg.[4695]
1901.12.11-12-ig Woosung-ba érkezett.
1901.12.13-1902.02.21-ig Sanghai-ba futott be.[4696]

1902.
1902.02.22-26-án Woosung-ban volt.
1902.02.28-1902.03.06-ig Pagoda Anchorage, Fochow következett.[4697]
1902.03.14-20-ig Ningpo-ban (Ningbo, Kína) járt.[4698]
„Bécs, márc. 16. Távirati jelentés szerint a Mária Terézia hadihajó hét napra Nimród-Lundba érkezett. A hajón minden rendben van.”[4699]
1902.03.21-23-án Chuhae-ben (Zhuhai, Chinhoi, Kína) állt meg.[4700]
1902.03.24-én visszatért rövid időre Woosung-ba.
1902.03.25-1902.04.07-ig Sanghai-ban horgonyzott.
1902.04.08-09-én Woosung-ban volt.
1902.04.12-19-én Tsifu-t kereste fel.
1902.04.21-1902.05.09-ig Taku-ban vetett horgonyt.
1902.05.10-13-ig Tsifu-ban volt.
1902.05.13-17-ig Wei-hai-wei-be érkezett.
1902.05.18-21-én Tsingtao-ban állt meg.
1902.05.23-1902.06.02-ig Nagasaki-ban kötött ki.
1902.06.03-04-én Port Hamilton (Geumondo, a Koreai-félsziget közelében lévő sziget) következett.
1902.06.05-10-ig Chemulpo következett.[4701]
1902.06.11-14-ig Tsifu-ban állt meg.

[4692] Agramer Zeitung, Oktober 1901-10-25
[4693] Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-11-07 / 265. szám
[4694] Neue Freie Presse, Dezember 1901-12-01
[4695] Neue Freie Presse, Dezember 1901-12-06
[4696] Neue Freie Presse, Dezember 1901-12-14
[4697] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1902-03-04
[4698] Neue Freie Presse, März 1902-03-07
[4699] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-03-17 / 75. szám
Neue Freie Presse, März 1902-03-17
[4700] Neue Freie Presse, März 1902-03-23
[4701] Neue Freie Presse, Juni 1902-06-07

„A szimuláns halála. A «Mária Terézia» hadihajón történt, hogy az egyik matróz rosszullétet jelentett s nem akart szenet hordani. A hajó parancsnoka nem hitt neki, hanem sötét zárkába csukatta. Másnap reggel aztán holtan találták. A holttesten szívszélhüdést állapítottak meg."[4702]

1902.06.18-29-ig Kobe-t kereste fel. Itt két csónakja megnyert egy nemzetközi versenyt.
A tervek szerint Kínában fel kellett volna vennie a Monarchia pekingi nagykövetét (Czikani bárót), de az ekkor Pekingben tomboló kolerajárvány miatt ez elmaradt.[4703]
1902.07.01-30-ig Yokohama-ban vetett horgonyt.
1902.08.02-05-ig Kobe-ban töltötte az idejét.
1902.08.07-08-án Pusan-ban volt.
1902.08.09-14-ig Masampo-ban volt.[4704]
1902.08.16-1902.09.04-ig Tsifu-ban járt.
1902.09.06-15-ig Tongku-ban állt meg.
1902.09.16-18-ig Tsifu-ba tért vissza.
1902.09.20-22-én Sanghai kikötőjében volt.
1902.09.24-25-ig Woosung-ban horgonyzott.
1902.09.28-1902.10.03-ig Hong Kong-ban volt.
1902.10.07-12-ig Saigon-ban tartózkodott.
1902.10.18-28-ig Szingapúr-ban volt.
1902.10.30-1902.11.01-ig Penang-ot kereste fel.
1902.11.06-07-ig Cape Gallo, Ceylon következett.
1902.11.07-14-ig Colombo-ban járt.
1902.11.23-24-ig Aden kikötőjébe érkezett.
1902.11.29-30-ig volt Szuez-ben.
Állítólag már 1902.11.21-én Szuezbe érkezett.[4705]
1902.12.01-04-ig Port Said kikötőjében járt.
1902.12.09-én érkezett haza Polába. A visszatérő hajót tengerészek ezrei és igen sok civil köszöntötte. Megérkezés után az orvosi bizottság felment a fedélzetre, hogy felmérje a hajó egészségi állapotát. Miután ezt kiválónak találták, engedélyezték a hajó kommunikációját a szárazfölddel, és most egyik hajó a másik után kötött ki, hogy a tisztek és a legénység hozzátartozóit áthozzák a hajóra.[4706]

A hajó parancsnoka visszatéréskor már Konstantin Ritter von Schwarz sorhajókapitány.[4707]

A Mária Terézia legénységével érkezett meg az aradi származású Eberstark Ignác, aki végig küzdötte a kínai hadjáratot. Eberstark, aki önkéntesen állott be a tengerészekhez s a többek között egy kurticsi fiú, Kzvidrany Mihály, továbbá Papp Béla a háborúban elesett kolozsvári tengerész-hadapród is. Az első tűzben a takai erőd elfoglalásakor voltak, 1900. szeptember 7-én érkeztek meg, 8-án parádé volt, 9-én pedig az összes osztrák-magyar hajók legénysége misét hallgatott a Mária Terézián. Másnap indultak Jakó bevételére. Eberstark többek között szemtanúja volt Papp Béla elestének. Szeptember 20-án a Pickingből Montecuccoli ellentengernagytól vett parancs folytán egy század a Pekingben táborozó legénység közül, negyven ember pedig az Aspern és Elisabeth embereiből, Demeter sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt indult el az erőd bevételére. Előnyomulás közben oly útra tévedtek, ahol három tűzakna volt elrejtve. Papp Béla hadapród véletlenül rálépett egy ilyenre, az fölrobbant és egész testét összeroncsolta. Papp azonnal meghalt, úgyszintén mellette egy Glanzig nevű trieszti születésű matróz. Az ütközeteken kívül sokan estek áldozatul a hal- és tejtifusznak. Eberstark előadása szerint az osztrákmagyar tengerészek még kitartóbbak voltak, míg a németek között erősebb pusztítást vitt véghez a betegség. Nagyobb fáradsággal járt a kaigani út, amidőn az egyes községektől a sarcot beszedték. Ez negyvenhét napi menettel járt s ezenközben több kisebb ütközetük volt. A béke megkötése után a békeszerződés szerint egy hadihajó és kétszázötven tengerész marad ott hat évig az osztrákmagyar

[4702] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-06-13 / 138. szám
[4703] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-07-20 / 172. szám
[4704] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-08-10 / 218. szám
Neue Freie Presse, August 1902-08-10
[4705] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-11-21 / 275. szám
[4706] Linzer Tages-Post, Dezember 1902-12-14
[4707] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1902-11-26

részről Kínában. Ezek között maradt a háború után Eberstark, aki mint fedélzeti altiszt, a tiencsini törvényszéknél rendőrtiszti szolgálatra volt beosztva. A Mária Teréziá-t most felváltotta Kínában a Karl VI. A kurucsi fiú, Szvidrany még künn van és rendőraltiszt szolgálatot végez Tiencsinben. A magyar katonák különben elég könnyen megszokták a furcsa világban az életet, hozzásimultak a szokásokhoz, sőt van olyan is, aki a kínai szabályok szerint feleséget is vásárol magának ötvenszáz dollárért. Az ilyen házasság természetesen nem örökéletű, csak amig a férjnek kedve tartja. [4708]
1902.12.17-én leszerelték.[4709]

1903.
A hajó nagyjavításon esett át. Elavult árbocait átalakították. Ezek a nehéz francia típusú árbocok a hajót instabillá tették a magas felépítmény mellett. Sajnosa az árboccserével sem javult a hajó stabilitása jelentősen.[4710] Gyorstüzérségét korszerűsítették, áthelyezték a lőszerraktárait, gépezetét felújították, új generátort és rádióállomást kapott.

1903 júliusában a Skoda 19-cm-es lövegei még csak kísérleti stádiumban voltak. Legfőbb előnyük a Krupp 24 cm-es löveghez képest a lövegcső hosszabb élettartalma.[4711]

„A 5200 tonnás Mária Terézia cirkáló bár harcképes állapotban van, mégsem számítható a modern hadihajók közé, jóllehet csak tíz évvel ezelőtt épült. Az 1898-ban vízrebocsátott Kaiser Karl VI. cirkálóhoz viszonyítva mégis már elavult hadihajónak kell tekinteni.”[4712]

1904.
A hajó felújítása ebben az évben is tartott.
1904.10.15-én a téli hajórajhoz osztották be.

1904.11.04-én (Zátonyra került hadihajó.) Mint lapunknak Triesztből sürgönyzik: a „Mária Terézia“ nevű hadihajó, amely ma indult el Cittanovából (Isztria), délután 2 órakor Etuieto mellett zátonyra futott. A „Habsburg“ hadihajót azonnal segítségül küldték a „Mária Terézia“ után, de hogy milyen eredménynyel járt a mentési akció, eddig még nem tudják.[4713] (A Mária Terézia magyar-osztrák hadihajó, amikor a quietoi öbölből ki akart hajózni, a valle-i szirten (Val vagy Wolle homokpad) zátonyra futott. A hajó kiszabadítására tett kísérlet eddig eredménytelen volt.[4714]
Végül saját erejéből kiszabadult és behajózott Polába. A hajó feneke és kormánya megsérült, ezért dokkba került.

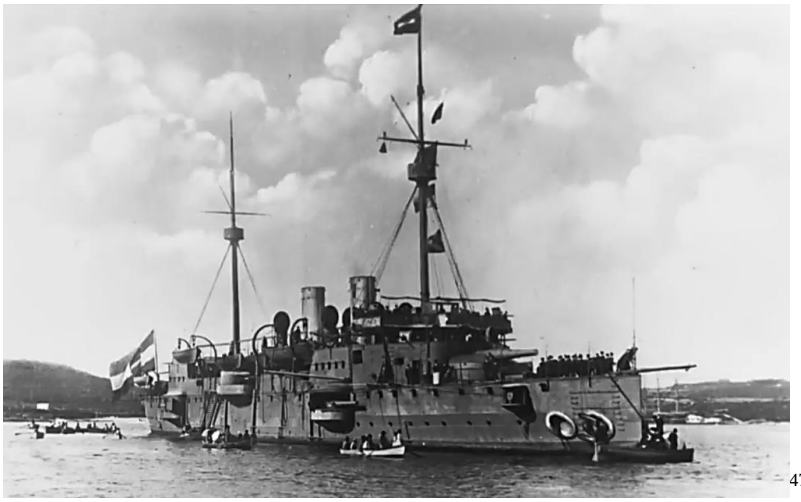
1905-1910.
Ebben az évben folytatódott a fenéklemezek javítása és 4 sérült lemezt ki kellett cserélni.
1905.07-20-1905.12.23-ig az aktív hajóraj tagja volt, a sérült SMS Wien pótlásaként.[4715]
Parancsnoka 1905.07.20-án Artur Freiherr Bourzignon v. Baumberg (báró barubergi Bourguignon Artur) fregattkapitány.[4716]

„— (A téli gyakorló hajóraj.) A téli gyakorló hajórajt, mint Pólából jelentik, már összeállították; a hajóraj a napokban megkezdi gyakorlatait az Adria északi részén. A gyakorló hajóraj parancsnokává Pietruszki B. Miecislav ellentengernagyot, a tengerészeti törzskar főnökévé pedig Racsics Antal fregattakapitányt nevezték ki. A téli gyakorló hajóraj a Habsburg, az Árpád és a Babenberg csatahajókból, a St. Georg, a Mária Terézia vértes cirkálókból, a Szigetvár torpedó cirkálóból, a Satellit

[4708] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-12-27 / 305. szám
[4709] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4710] Reichspost, Oktober 1908-10-09
[4711] Militär-Zeitung, Januar-Juni 1903-06-05
[4712] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-11-26 / 324. szám
[4713] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-11-05 / 306. szám
[4714] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-11-06 / 307. szám
[4715] Die Zeit, Juli 1905-07-15
Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-28 / 206. szám
[4716] Grazer Tagblatt, Juli 1905-07-20

torpedó hajóból, a Huszár torpedó zúzóból, a Kaiman síktengert járó torpedó naszádból és a Harpie, Gaukler és a Reicher torpedó naszádokból áll."[4717]

1906–1908 és 1909–1910 között a hajót újjáépítették és modernebb főágyúkkal szerelték fel. A 24 cm-es lassú utántöltésű ágyúkat a Skoda által gyártott gyorstüzelő 19 cm-es L/42-es ágyúkra cserélték. A Skoda ágyúk ballisztikailag kisebbek a Krupp lövegeknél, de lőtávolságuk és átütő erejük közel azonosak. Tűzgyorsaságuk pedig négyszerese a Krupp lövegekhez képest.
Négy darab 37 mm-es Vickers forgóágyút is felszereltek. A hajó nehéz harci árbocait eltávolították. A kazamata 15 cm-es ágyúit a felső fedélzetek négy sarkába helyezték át, és gyorstüzelő ágyúkra cserélték azokat. A hajó 7 cm-es L/18-as lövegeket kapott. 1907-ben új szellőzőrendszert is kapott.[4718]


[4719]

Elavult a hajó fő lövegeit vezénylő elektronikus rendszer. Ezt hidraulikusra cserélték ki. Csökkentették a felépítmény magasságát is, illetve a 24 cm-es löveg 19 cm-re cserélésével csökkent a hajó orrnehézsége. [4720]

A korszerűsítése 1 200 000 koronába került. [4721]
1909-ben a II. cirkáló divízió tagja az SMS Mária Terézia, az SMS Kaiser Franz Joseph I. és az SMS Kaiserin Elisabeth. Az I. cirkáló divízió az SMS Szent György és az SMS Kaiser Karl VI. A III. cirkáló divíziót alkotta az SMS Aspern, SMS Zenta és az SMS Szigetvár. [4722]

1911.
„Hajórajunk Sumyrnában: Budapest, (1911) április 4. Távirati értesítés szerint az osztrák-magyar hajóraj Mária Therézia hadihajóval együtt három heti tartózkodásra Szmyrnába érkezett. A hajókon minden rendben van."[4723]
1911.03.17-i Távirati jelentések szerint a Ferenc Ferdinánd, Radetzky, Ferdinánd Miksa, Réka, Velebit és Mária Terézia hadihajókból álló cs. és kir. hajóraj tíz napi tartózkodásra Szalonikibe érkezett. A hajókon minden rendben van.[4724]
„Osztrák-magyar hajóhadosztály török vizeken: Távirati jelentésünk szerint az osztrák-magyar hajóhadosztály, valamint a Mária Terézia hadihajó (1911) márczius 26-ikán négy napos tartózkodásra Cavallába érkezett. A hajókon minden rendben van."[4725]

[4717] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-09-24 / 264. szám
[4718] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
Militär-Zeitung, Januar-Juni 1910-02-21
[4719] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg
[4720] Reichspost, Februar 1910-02-26
[4721] Die Zeit, Oktober 1908-10-08
[4722] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1909-10-02
[4723] Somogyi Hirlap, 8. évfolyam, 1911-04-05 / 78. szám
[4724] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-03-18 / 66. szám
[4725] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-03-30 / 75. szám

„Távirati értesítés szerint az osztrák-magyar hajóraj a »Mária Terézia« hadihajóval együtt (1911) április elsején három heti tartózkodásra Szmirnába érkezett. A hajókon minden rendben van.”[4726] A kötelék Volo-ban is járt.[4727]
1911.05.20-i hír: „Távirati értesítés szerint a Mária Terézia hadihajó ma reggel Bejrutból Tripoliszba indult, ahonnan ma este Alexandrettebe megy. A hajón minden rendben van.”[4728] Alexandrette-be 1911.05.23-án futott be.[4729]
1911.05.28-án Syra-ba érkezett.[4730]
1911.05.30-i hír: „Távirati Jelentés szerint a Mária Terézia hadihajó ma Korfuba érkezett és holnap indul Pólába. A hajón minden rendben van.[4731]
1911.06.03-án érkezett vissza Polába.[4732]

1911.06.15-től a cirkáló flotta tagja.
1911.09.14-én a parancsnoka Josef Rodler fregattkapitány, akivel a levantei vizekre indult. Legénysége 504 fő.[4733]
A hajó tisztikara, sorhajóhadnagyok: Hektor Berzegnassi, Josef Posarelli v. Mersper, Kal Noc, Rupert Gängl v. Ehrenwerth; a fregatt hadnagy: Maximilian Lettner, Guido Hofmann, Hermann Bublay, Josef Toncich; tengerész zászlós Erich Edler v. Knusti; Dr. Barcsai Alois hajósebész; fregatt sebész Dr. Alfred Kräuter; első osztályú géptisztek: Alfred Sonntag, Alois Manhartsberger; másod osztályú géptisztek: Leonhard Lovrich, Ferdinand de Sommain; és végül Julius Smoquind első osztályú haditengerészeti biztos.[4734]
1911.09.17-én hagyta el Teodó-t.[4735]
1911.09.16-22-én Korfu-ban volt.
1911.09.22-23-án Leukadia szigete következett.
1911.09.24-28-án Nauplia-ban állt meg. Itt a legénység felkereste az ásatásokat.
1911.09.29-1911.10.05-ig Volos (Poros) következett.[4736]
1911.10.06-1911.12.12-ig Pireusz-ban horgonyzott.[4737] Itt a görög király fogadta a hajó kapitányát.
1911.12.12-14-ig Volos-ban (Poros) volt.[4738]
1911.12.15-18-án Syra (Shira) következett.[4739]
1911.12.18-án feltehetőleg erős vihar csapott le a hajóra.
1911.12.20-án Naussába (Pharos sziget)-nél járt.[4740]
1911.12.22-1912.01.14-ig Alexandriában járt.[4741]

Ausztria jelenleg tizenkét üzemképes csatahajóval rendelkezik, amelyek közül hat, nevezetesen a három „Monarch” osztályú és a három „Habsburg” osztályú hajója 10 000 tonnánál kisebb vízkiszorítású, ezért nem tekinthető teljes értékű csatahajónak. Ezek a csatahajók összesen 12 db 30,5 cm-es, 57 db 24 cm-es, 36 db 19 cm-es és 54 db 15 cm-es, 60 105 cm-es löveget és nagyszámú könnyű torpedóelhárító ágyút szállítanak. Az épülő négy dreadnought közül az 1912 előtt épült alkalmasabb a használatra. Ausztriának van két újabb és egy régebbi páncélcirkálója („Maria Theresia”) is, amelyek összesen 4 db 24 cm-es, 7 db 19 cm-es és 20 db 15 cm-es ágyút szállítanak. Ezenkívül Ausztria rendelkezik egy modern könnyűpáncélozott gyorscirkálóval („Admiral Spaun”), amely több mint 26 tengeri mérföld (körülbelül

[4726] Az Ujság, 1911. április/1, 9. évfolyam, 1911-04-04 / 79. szám
[4727] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1911-04-20
[4728] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-05-20 / 118. szám
[4729] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-05-23 / 120. szám
[4730] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-05-28 / 125. szám
[4731] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-05-30 / 126. szám
[4732] Az Ujság, 1911. június/1, 9. évfolyam, 1911-06-03 / 130. szám
[4733] Reichspost, September 1911-09-13
[4734] Das Vaterland, Oktober 1911-10-03
[4735] Az Ujság, 1911. szeptember/2, 9. évfolyam, 1911-09-17 / 221. szám
[4736] Das Vaterland, Oktober 1911-10-03
[4737] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, November 1911-11-15
[4738] Pécsi Napló, 20. évfolyam, 1911-12-14 / 283. szám
Reichspost, September 1911-09-13
[4739] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-12-16 / 298. szám
[4740] Az Ujság, 1911. december/2, 9. évfolyam, 1911-12-20 / 301. szám
[4741] Az Ujság, 1911. december/2, 9. évfolyam, 1911-12-23 / 304. szám

50 kilométer per óra) sebességgel képes haladni. 56 torpedójármű tekinthető használatra készznek. Hat tengeralattjáróval harcoltunk tíz olasz ellen.[4742]

1912.
1912.01.15-16-án Jaffa következett.
1912.01.16-17-én Haifa-t kereste fel.
1912.01.17-30-ig Bejrút-ban járt.[4743]
1912.01.30-31-én a szíriai Tripoliban kötött ki.[4744]
1912.02.01-04-én Alexandretta vizein horgonyzott.[4745]
1912.02.05-06-án Mersine-ban (Törökország) volt.
„Távirati Jelentés szerint a Mária Terézia hadihajó Ajaxból jövete hó 5-ikén Mersinába érkezett, ahonnan ma indul tovább."[4746]
1912.02.07-08-án Adalia-ban (Törökország) állt meg.
„Távirati értesítés szerint a Mária Terézia hadihajó tegnap Adaliába érkezett, ahonnan Makriba megy."[4747]
1912.02.08-13-án Makri-t (Görögország) kereste fel.
1912.02.13-18-án Marmarizza-ban vetett horgonyt.[4748]
1912.02.19-22-én a Griva-öbölbe futott be.
1912.02.23-26-án Vathi következett a Samos szigeten.[4749] Samos uralkodója felkereste a hajót.
1912.02.27-1912.03.02-ig Syra-n (Syre) tartózkodott.[4750] Itt szenet vételezett.[4751]
1912.03.05-06-án Kios-ban (Gemlik, Törökország) volt.
1912.03.06-07-én Cesme (Törökország) következett.
1912.03.07-19-ig Szmirna-ban kötött ki.[4752]
1912.03.21-24-én Pylos-ban állt meg.
1912.03.25-28-án Kefalonia-ban vetett horgonyt.
1912.03.29-1912.04.01-én Patras látta vendégül.
1912.04.01-08-án Korinthosz-ban járt.
1912.04.09-10-én Port-Itea-ban (Görögország) volt.
1912.04.10-14-én Patras következett.
1912.04.15-17-én Navarin-ba (feltehetőleg Pülosz) érkezett.
1912.04.17-22-én Zante (Zákinthosz) vizein járt.
1912.04.22-28-án Argostoli, Kefalónia-ban horgonyzott.
1912.04.28-án érkezett meg Teodo-ba.

1912.05.08-tól a nyári hajóraj tagja.

1912.09.02-án Polából ismét a levantei vizekre hajózott.[4753]
1912.09.05-11-én befutott Syra kikötőjébe.
1912.09.14-1912.10.01-ig Bejirút-ban volt.
1912.10.03-án felkereste St. Jean d Acre-t.
1912.10.03-04-én Saida-ban járt.
1912.10.04-én megállt Sur-ban.
1912.10.04-06-án Haifa-ban volt.
1912.10.08-1912.11.01-ig Alexandriában vetett horgonyt.

[4742] Innviertler Volkszeitung, Juli-Dezember 1911-10-06
[4743] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-01-19 / 16. szám
[4744] Az Ujság, 1912. február/1, 10. évfolyam, 1912-02-01 / 27. szám
[4745] Az Ujság, 1912. február/1, 10. évfolyam, 1912-02-03 / 29. szám
[4746] Az Ujság, 1912. február/1, 10. évfolyam, 1912-02-07 / 32. szám
[4747] Az Ujság, 1912. február/1, 10. évfolyam, 1912-02-09 / 34. szám
[4748] Az Ujság, 1912. február/2, 10. évfolyam, 1912-02-16 / 40. szám
[4749] Az Ujság, 1912. február/2, 10. évfolyam, 1912-02-25 / 48. szám
[4750] Az Ujság, 1912. február/2, 10. évfolyam, 1912-02-29 / 51. szám
[4751] Arbeiterwille - Neue Zeit, Februar 1912-02-28
[4752] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-03-09 / 59. szám
[4753] Az Ujság, 1912. szeptember/1, 10. évfolyam, 1912-09-03 / 208. szám

1912.11.04-1912.12.04-ig Szalonikiben (Niki) volt, mert kitört a balkáni háború.[4754] Itt a főkonzulátus rendelkezésére állt a hajó.[4755] Egy ideig feltételezték, hogy a hajó megsérült, de nem az SMS Mária Terézia futott aknára, hanem, egy a közelében elhaladó görög teherhajó.[4756] A Magyar Távirati Iroda jelenti: A tengerészeti osztályhoz érkezett távirati jelentés szerint a Mária Terézia hadihajó épen érkezett Szalonikiba."[4757] A görögök elfoglalták a Balkán egy részét. „Szalonikiből menekülnek a magyarok. A véres háború, Törökország közeli összeomlása sokféle vonatkozásban érinti a magyar kereskedelmet is. A Magyar Bank és Kereskedelmi Részvénytársaságnak Szalonikiben kiterjedt üzletkörű expoziturája van, amely a mozgósítás és később a háború alatt zavartalanul folytatta munkáját. Jöttek azonban a görögök és alaposan fenyegették a nagy kikötővárost. Konzulunk nyomban jelentette Bécsnek, hogy az osztrák és magyar alattvalók nincsenek biztonságban, küldjenek hajót. Két nap előtt megjelent a Mária Terézia cirkáló, amelyre elsőknek a Magyar Bank tisztviselői szálltak. Itt biztonságba helyezték a bank pénztárait és értékeit. Tegnap, hétfőn délután távirati értesítést kapott Székely Ferenc, a Magyar Bank vezérigazgatója arról, hogy a szaloniki fiók elhagyta a várost. Holnap talán már srapnellek röpködnek fölötte."[4758]

A cirkáló hajó és egy Lloyd gőzös fedélzetén szállították át a menekülteket Boszniába. Ekkor az I. cirkálóosztály tagja lett. Ez három páncélozott cirkálójából és három könnyűcirkálóból állt, Paul Fiedler altengernagy parancsnoksága alatt.[4759]

„A Mária Terézia: Trieszt, nov. 4. (Saját tudósítónktól.) Ma délután az a hír volt elterjedve, hogy a Mária Terézia hadihajó a szaloniki kikötőben aknára került és fölrobbant. A pólai tengerészeti hivatalnál estig ezt a hírt nem erősítették meg.

Póla, nov. 4. (Saját tudósítónktól) Az itteni tengerészeti hivatal azt a hírt kapta, hogy a Mária Terézia hadihajó több görög hadihajóval együtt a szaloniki kikötőben volt. Török hadihajók a görögöket levegőbe robbantották, de a Mária Terézia teljesen sértetlen maradt. [4760]

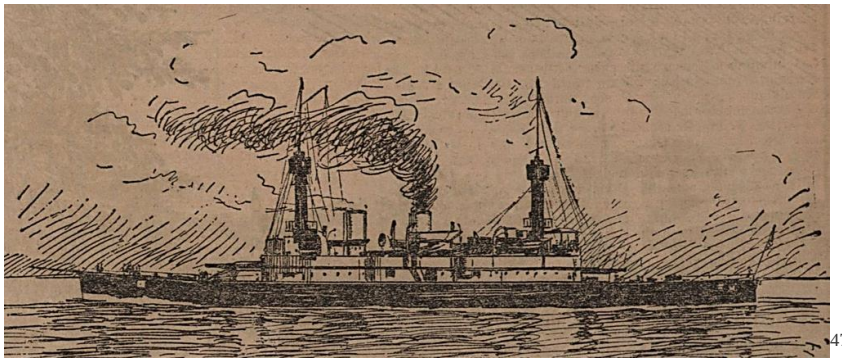
Később a szerbek azt állították, hogy nem a török Hamidijeh hadihajó lőtte szét a görög hajókat San Giovani kikötőben, hanem az SMS Mária Terézia. De ez nem több szerb rágalomnál.[4761]

A Monarchia térségbe hét hadihajót (Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, Admiral Spaun, Maria Terézia és két romboló) tudna összpontosítani, fedélzetükön 8600 tengerésszel. A partraszálló erő ekkor 1500 fő lenne, 8 ágyúval és több géppuskával.[4762]

1912.11.09-én Szalonikit elfoglalták a görögök.[4763]

1912.11.19-én a King Georg angol hajó érkezett Szalonikibe. Egy görög üteg tisztelgő lövést adott le éles lőszerrel. Ezek közül 20 db az SMS Mária Terézia közelében csapódott a tengerbe. A hajó parancsnoka panaszt tett.[4764]

December 2-án visszarendelték Polába.[4765]



[4766]

[4754] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-02 / 259. szám
Arbeiterwille - Neue Zeit, November 1912-11-05
[4755] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-26 / 280. szám
[4756] Linzer Volksblatt, November 1912-11-06
[4757] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-05 / 261. szám
[4758] Délmagyarország, 1. évfolyam, 1912-11-06 / 72. szám
[4759] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Kaiserin_und_K%C3%B6nigin_Maria_Theresia
[4760] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-05 / 262. szám
[4761] Innsbrucker Nachrichten, März 1913-03-17
[4762] Die Zeit, November 1912-11-04
[4763] Neue Warte am Inn, Juli-Dezember 1912-11-09
[4764] Wiener Allgemeine Zeitung, November 1912-11-19
[4765] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-12-03 / 285. szám
[4766] Illustrierte Kronen Zeitung, November 1912-11-02

1912.12.06-án futott be Polába.
1912.12.07-én áthajózott Spalató-ba.
1912.12.20-án elkezdték a kazánjai javítását Polában.[4767]

1913.
1913.02.17-én Polából Levante felé hajózott el, az SMS Kaiserin Elisabeth társaságában.[4768]
1913.02.21-1913.03.05-ig Smyrna-ban jártak. Itt 1913.02.27-én a hajó legénysége segítséget nyújtott a városban kitört tűzvész eloltásában.
1913.03.06-07-én Syra-ban volt.
1913.03.08-25-ig Saloniki kikötőjében horgonyzott. [4769]
1913.03.29-én érkezett Cattaro-ba.
1913.05.26-án Polában leszerelték.

„Szabadságolják a tengerészeket is. Bécsből jelentik. A „Habsburg“, „Árpád“, „Babenberg“ és „Mária Terézia“ hadihajókat, valamint néhány kisebb járművet és torpedónaszádot a napokban szolgálaton kívül helyezték. Az ekként fölösleges tartaléklegénységet, amíg végleges elbocsájtása az aktív szolgálatból lehetséges lesz, a szolgálat alakulása szerint hosszabb-rövidebb időre szabadságolják.”[4770]
Ekkor körülbelül 2400 tengerészt szabadságoltak.[4771]

1914.
1914-ben egy kiképző körútra küldték volna a Földközi-tenger nyugati medencéjébe[4772], fedélzetén másodéves kadétokkal, de ez elmaradt a főgép meghibásodása miatt.
„A Mária Terézia czirkáló, a Saida gyorsczirkáló, a Zara torpedóromboló, a Gea torpedóraktárhajó, hat torpedóhajó és tizenegy torpedónaszád új felszerelést kap.”[4773]
1914 májusában teljesen elavultnak tartják már a hajót.[4774]
1914.08.20-án tudták csak üzembe helyezni.
1914.08.27-től Sebenico-ban állomás és őrhajó.
1914.12.23-án visszatért Polába.

1915.
Ebben az évben Sebenico-ban állomás és őrhajó. Vízzáró válaszfalait acélgerendákkal erősítették meg Sebenicóban.[4775]

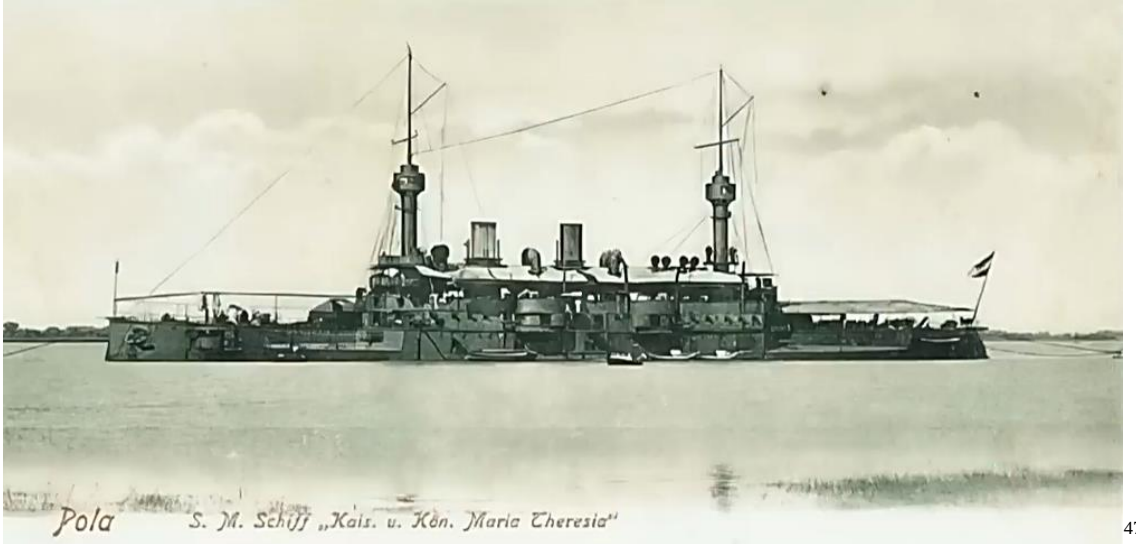
1916.
Ebben az évben Sebenico-ban állomás és őrhajó.

1917-1918.
Az év elején Sebenico-ban állomás és őrhajó, majd 1917.01.31-én visszahajózott Polába.
1917.02.07-től Polában szolgálaton kívül helyezték. Lövegeit kiszerelték és a szárazföldre, az olasz frontra szállították.
Ez után a német földközi-tengeri tengeralattjáró flotta lakóhajója 1917.02.16-tól. Ekkor 30 tiszt és 320 tengerész lakott rajta.

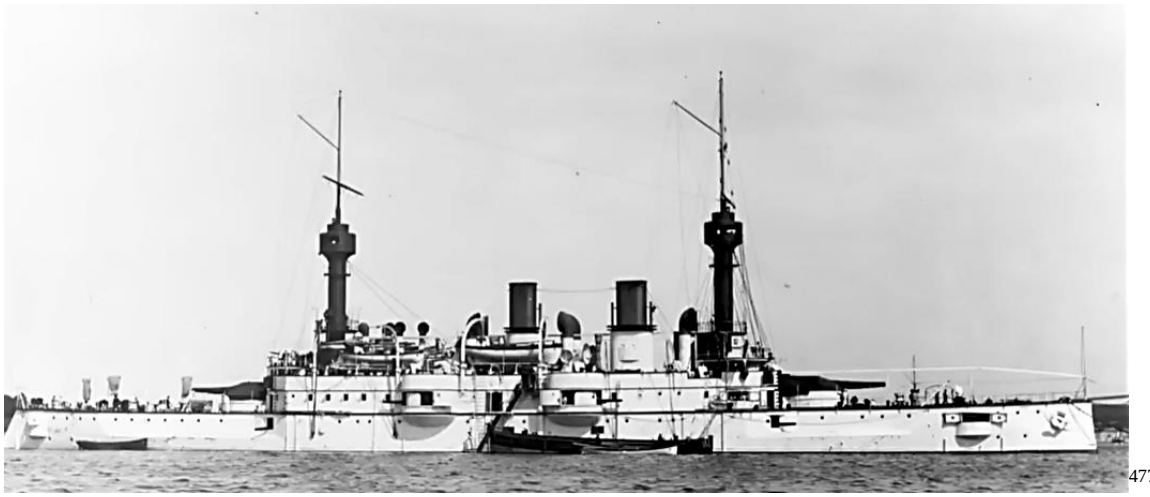
1920.
1920. január végén az antant Nagy-Britanniának ítélte. Utóbb eladták az olasz Vaccaro & Co. Acélműnek, amely cég az Elba szigeti Portoferraióban lebontotta.

[4767] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4768] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-02-19 / 43. szám
[4769] Egerer Anzeiger, März 1913-03-11
[4770] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-05-23 / 121. szám
[4771] Innsbrucker Nachrichten, Mai 1913-05-24
[4772] Világ, 5. évfolyam, 1914-06-16 / 139. szám
[4773] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-23 / 120. szám
[4774] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, Mai 1914-05-13
[4775] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

[4776]



[4777]



[4778]

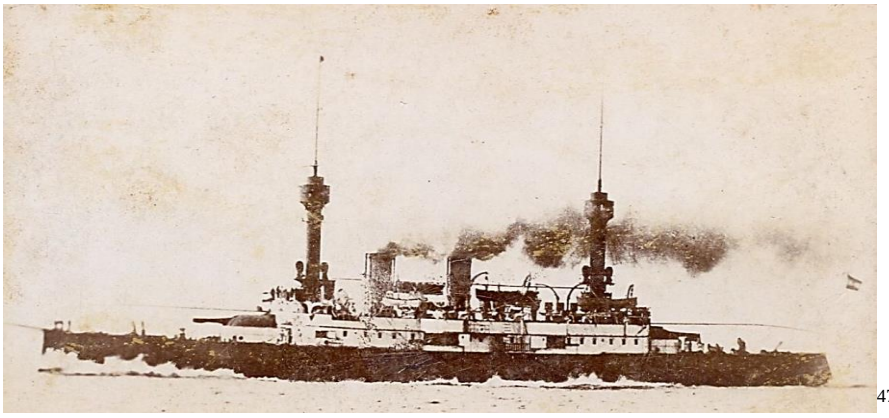
[4776] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg
[4777] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg
[4778] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg

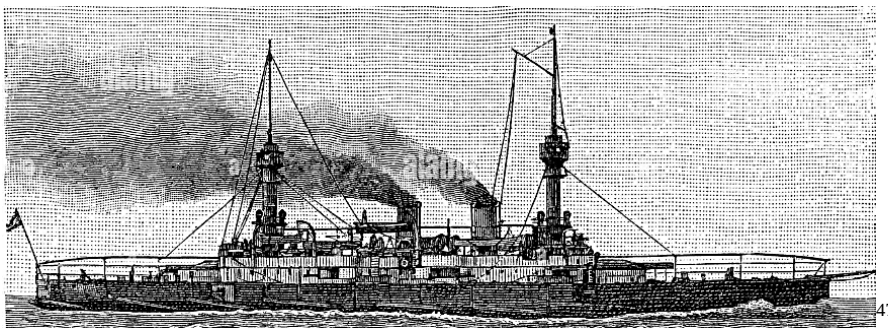
[4779]

[4780]

[4781]

[4779] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg
[4780] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg
[4781] https://www.youtube.com/watch?v=La7-H0WCCFg


4782


4783

4784

4785

Irodalmak:

Kovács Péter; K.U.K. Österreich-Ungarn Kriegsmarine; SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia; Armoured cruiser imperial and royal Austro-Hungaryan Navy – Páncélos cirkáló, Osztrák-Magyar Haditengerészet

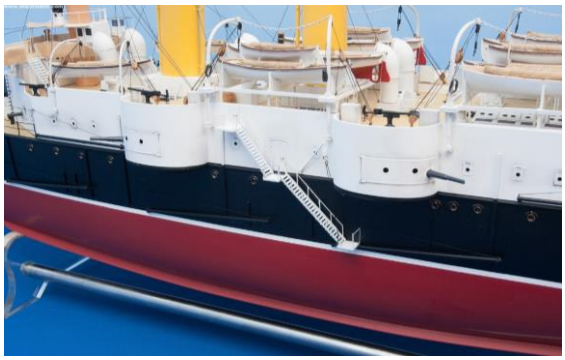
Jesse Russel, Ronald Cohn; Sms Kaiserin und Königin Maria Theresi, Book on Demand, 2012, 124 page. ISBN 5511930520, 9785511930527

[4782] https://www.muzeumantikvarium.hu/item/-17-3304?set_lang=en

[4783] https://www.alamy.de/sms-kaiserin-und-konigin-maria-theresia-kaiserin-und-konigin-maria-theresia-ein-gepanzerter-kreuzerkreuzer-der-kaiserlich-osterreichisch-ungarischen-marine-osterreichrammkreuzer-sms-kaiserin-und-konigin-maria-theresia-war-ein-panzerkreuzer-der-k-u-k-kriegsmarine-osterreich-historisch-digital-verbesserte-wiedergabe-eines-originals-aus-dem-19-jahrhundert-digitale-produktion-einer-originalanlage-aus-dem-19-jahrhuntert-image339670207.html

[4784] https://www.dorotheum.com/de/l/60113011/

[4785] https://www.wimstore.com/produkt/s-m-s-kaiserin-und-koenigin-maria-theresia/

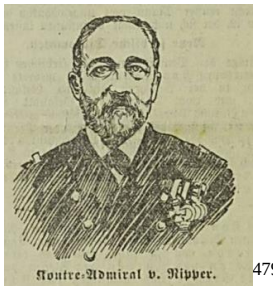


[4786]

Parancsnoka:
1895. Pöltl Károly (utóbb ellentengernagy)[4787]
1895. Karl Spetzler v. Oltramar sorhajókapitány.
1896. Ritter Perin v. Wogenburg sorhajókapitány
1897. Ritter von Broich sorhajókapitány (Gustav Ritter v. Brosch)[4788]

Contreadmiral Gustav Ritter v. Brosch.
[4789]

1898. Julius von Ripper


Kontre-Admiral v. Ripper.
[4790]

[4786] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_Kaiserin_und_Konigin_Maria_Theresia.htm
[4787] A Pallas nagy lexikona, 18. kötet: II. pótkötet, K-Z (1900) P / Prado
[4788] Linzer Tages-Post, Februar 1897-02-10
[4789] Sport und Salon, Juli-Dezember 1901-10-19
[4790] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1905-11-18

1900-1901.05.12. Victor Ritter Bless von Sambuchi (zaibuschi Pless Viktor) sorhajókapitány

Victor Ritter Bless von Sambuchi[4791]

1901.05.12-től (máshol már februárban átveszi a hajót) Anton Haus sorhajókapitány (1917-től főtengernagy)
(A kínai vizeken a Monarchia részéről ő lett a rangban legmagasabb parancsnok.[4792])
1902. Konstantin Ritter von Schwarz sorhajókapitány
1905.07.20-án Artur Freiherr Bourzignon v. Baumberg fregattkapitány
1911 Josef Rodler (Nodler) fregattkapitány

Admirális:
1898. Franz Freiherr von Minutillo altengernagy zászlóshajója
1901. Montecucolli tengernagy

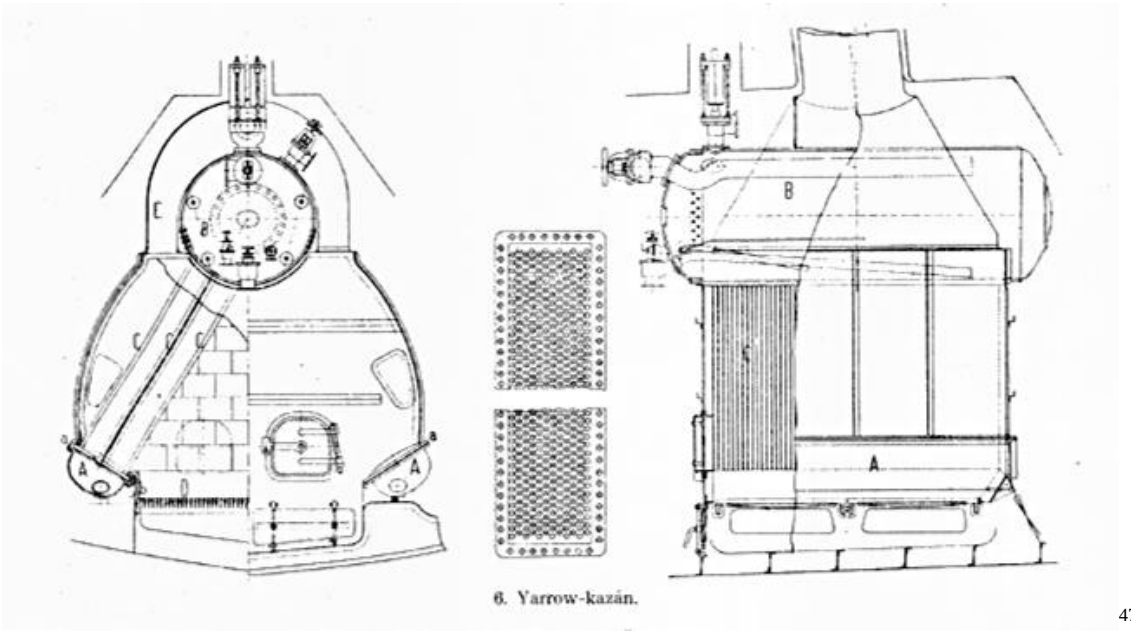
[4791] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1900-06-28
[4792] Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 19133. szám

Zenta cirkáló 1897–1914

SMS Zenta védett cirkáló, kiscirkáló, misszió cirkáló, torpedócirkáló, torpedó-hajó

Testvérhajói az SMS Aspern és az SMS Szigetvár cirkálók.

Vízkiszorítása: 2350 t (2310 hosszú tonna) normál terheléssel
2543 t (2503 hosszú tonna) teljes terheléssel
Hossza: 96,88 m (317 láb 10 hüvelyk)
96 m a vízvonalon
92,10 m az egyenesek között
Szélessége: 11,732 m (38 láb 6 hüvelyk)
Merülése: 4,42 m – 4,43 m (14 láb 6 hüvelyk) 1 m = 7,73 tonna
Meghajtása: 2 db 4 hengeres függőleges, háromszoros expanziós gőzgép
8 db vízcsöves, széntüzelésű Yarrow gőzkazán, üzemi nyomása 15 atmoszféra



[4793]

2 db tengely és 2 db 2 ágú hajócsavar, 3,44 m (3,66 m) átmérővel.
1 db kormánylapát
Vitorlafelület: 585,8 m2
2 db árboc Brigantin kötélzettel, 2 db kémény
Kormánya úgy gőz, mint kézi erővel kezelhető. Bronzból való, három szárnyú ikercsavarjainak átmérője 3,66 m.[4794]
Teljesítménye: 8160 jelzett lóerő (6080 kW)
(máshol a tervezett teljesítménye 7200 LE, 5400 kW)[4795]
1889.03.30-án 8584 LE (6401 kW) teljesítményt ért el.

[4793] Polytechnikai Szemle, 7. évfolyam, 1903-01-25 / 3. szám
Magyar Gépipar, 12. évfolyam, 1903-05-01 / 5. szám
[4794] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)
[4795] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta

Belsejét a hajónak 200 izzó lámpa fogja megvilágítani. Külső környékének megvilágíthatására két, 25,000 gyertyafény erejű, 60 centiméter átmérőjű projector szolgál, amely villanyvilágításhoz 3 gőzdynamogép szolgáltatja az erőt. Van még a hajóhoz tartozó gőzdereglye használatára szolgáló kisebb dynamogép is, mely 4000 gyertyavilágosságú ívfény előállítására képes, 35 centiméteres projectornak szolgáltatja a villanyt.[4796]

Sebessége: 20,8 csomó (38,5 km/h)
Tervezett maximális sebessége óránkint 20 tengeri mértföld, mely 37 km-nek felel meg.[4797]
1899-ben 21,87 csomó (40,5 km/h) max. sebesség 8584 LE (6401 kW) teljesítmény mellett, 184-es fordulatszámmal.
1912-ben már csak 17,94 csomó

Hatótávolsága: 3500 tengeri mérföld (6500 km)/ 10 csomó (19 km/h)
3200 tengeri mérföld (5900 km) / 12 csomó (22 km/h)
A vitorla felhúzásával a hatótáv növelhető volt.

Üzemanyaga: 469 (472) tonna (462 hosszú tonna) szén

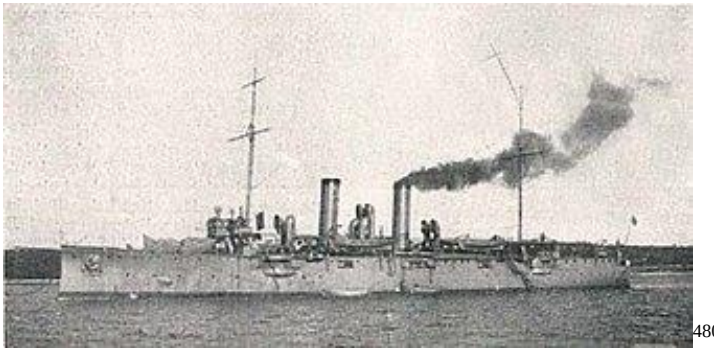
Személyzete: 1899-ben 305-308 fő
1907-ben 17 tiszt és 288 tengerész
1908-ban 17 tiszt és 290 tengerész

Páncélzat:
Fedélzet: 25-50 mm (1-2 hüvelyk) ami két réteg 12,5 mm-es (0,49 hüvely) páncélfedélzet. A gépház és a kazánház felett a két réteg vastagsága eléri az 50 mm-t (2 hüvelyk).
Parancsnoki torony: 25 mm (0,98 hüvelyk) a két rétegű páncélzat.
Kazamaták: 35 mm (1,4 hüvelyk)
Lövegpáncél: A 12 cm-es lövegek 45 mm-es ágyúpajzsot kaptak, de ezek méretük miatt a kezelőknek kevés fedezéket nyújtottak.
Teste a legjobb, Siemens- Martin módszere szerint kidolgozott aczélból készült. Elülső és hátulsó főgerendája, valamint kormányának váza puha aczélöntvényből van. Többrendű vízmentes aczélfal számos rekeszre osztja a hajó belsejét, hogy az elmerüléstől lehetőleg megóvassék.[4798]

Fegyverzet:
8 db (8x1) 12 cm-es (4,7 hüvelykes) L/40-es nikkel-acélból öntött Škoda gyorstüzelő ágyúk. Ezekből kettő a fő fedélzeten, míg hat a hajó oldalán lévő kazamatákban volt elhelyezve. Tűzgyorsaság 7 lövés percenként. „Ezek úgy vannak felállítva, hogy úgy előre mint hátrafelé egyszerre hármukkal, oldalt pedig ötükkel lehessen lőni; utóbbi esetben perczenként együtt véve 30 lövést tehetnek; lövedékeik 700 m. kezdeti sebességgel 1000 m. távolságban egy szabadon álló 26 cm. vastagságú aczéllemezt képesek átütni."[4799]
8 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelykes) L/44-es Škoda ágyúk Ezek vegyesen a fedélzeten, illetve a kazamatákban kaptak helyet.
2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelykes) L/33-as Hotchkiss ágyú
2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Salvador-Dormus M 1893 géppuska
2 db 45 cm-es (17,7 hüvelykes) torpedóvetőcső a vízvonal felett. Torpedókészlet 6 db. A torpedó hossza 5 m.
aknarakó készülék
(Az első hajóosztály, ami kizárólag Skoda ágyúkat kapott.)
„Tagadhatatlan tehát, hogy a «Zenta» minden körülményt tekintetbe vevő, gondos tervezésénél fogva igen figyelemre méltó új hajó haditengerészetünkben."

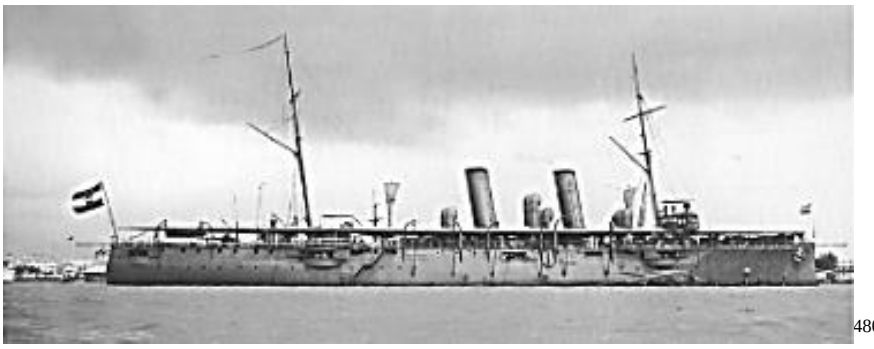
[4796] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)
[4797] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-07-27 / 206. szám
[4798] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)
[4799] Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények

A Zenta ágyúi 240.000 forintba, a hozzájuk tartozó lőszer 260.000 forintba került.[4800] Lőszer a Zenta (A) czirkáló torpedóhajó ágyúi részére; az 520.000 K-nyi összes szükséglet.[4801]
Csónakok: 1db gőzcsónak, 1 db III. osztályú csónak, 1 db III. osztályú mentőcsónak,
2 db III. osztályú cutter, 1 db I. osztályú gigg, 2 db jollboot, 1 db kis csónak
Horgonyok: 2 db Tyszak horgony 2 860 kg, 2 895 kg
3 db Admiralty horgony 538 kg, 278 kg, 122 kg

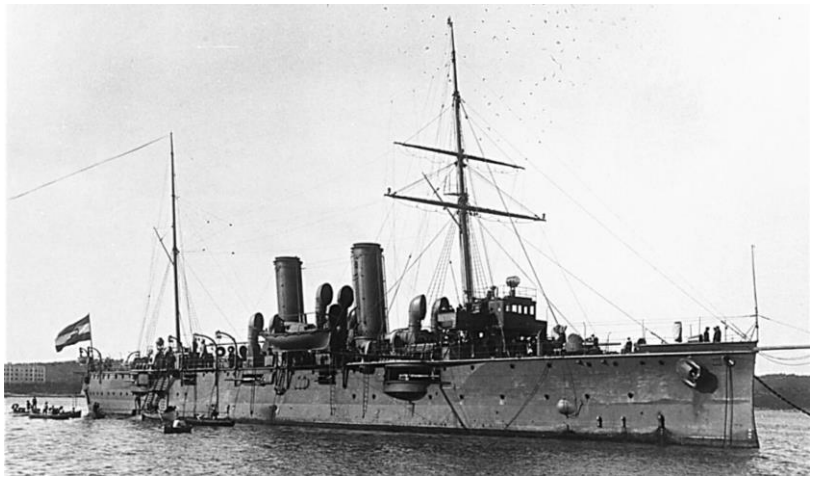

4802

Hogy a tenger nagy hullámzása esetében a hajó túlságos oldalvász hányattatása megakadályoztassék, két, 55 centiméternyire kiálló oldaltőgerendával is el van látva.[4803]

Épült: Pola, Haditengerészeti Arzenál
Tervezte: Josef Kuchinka
Építésvezető: Heinrich Wagner (Az SMS Aspern-é is.)[4804]
Építési költsége: 4 210 132 korona (1902-ben 3 277 400 koronát írtak mint kifizetett végösszeget.[4805])
Építés kezdete: 1896.08.08.
Nevének uralkodói megerősítése: 1897.06.26
Vízrebocsátották: 1897.08.18. (Ekkor volt I. Ferenc József császár és király születésnapja.)
Elkészült: 1899.05.25.
Hadrendbe állt: 1899.05.28.
Sorsa: 1914.08.16-án csatában elsüllyedt.


4806

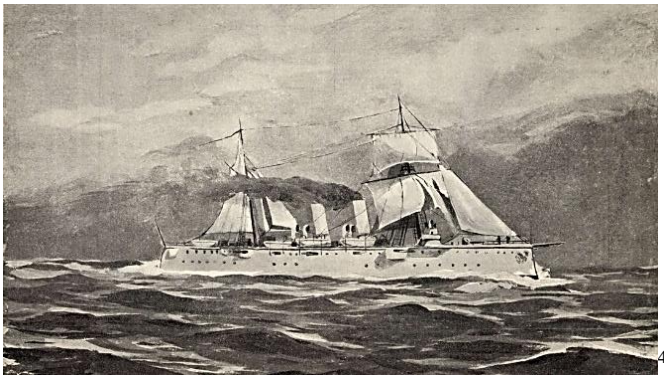
[4800] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám
[4801] Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám
[4802] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Zenta
[4803] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)
[4804] Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1910-08-14
[4805] Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám
[4806] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html



[4807]

A típus feladata a fő flotta fedezése, az ellenséges hajók felderítése és az ellenséges torpedónaszádok megsemmisítése. Ezért a csatahajók előtt helyezkedtek el, mint a flotta szemei.

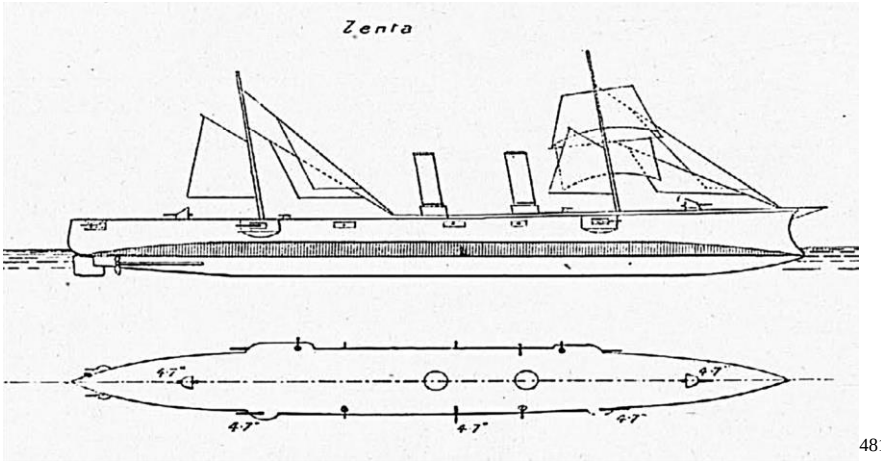
1897.
„Bécsből jelentik, hogy ő felsége elhatározta, miképp az újonan épült és ezután építendő hadihajók ezentúl az Osztrák-Magyar monarkia tengeri diadalainak emlékezetét fogják hirdetni. A hadihajókat ugyanis a diadalmas vízi ütközetek helyéről fogják elnevezni, így a most épült erős torpedócirkálót, amelyet eleinte Jaguárnak akartak nevezni Zentának fogják keresztelni. A Zentát augusztus 18-án bocsátják vízre, s az ünnepies szertartásra Ottó- .főherceg és Mária Jozefa, főhercegnő utaznak Pólába. A főhercegasszony lesz, keresztanyja a hatalmas új tengeri járműnek.”[4808]

 [4809]

[4807] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4808] Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-07-03 / 183. szám
[4809] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)

„A «Zenta» vizrebocsátása. Megírtuk, hogy hajóhadunk legújabb hadihajóját augusztus 18-án fogják nagy ünnepélyesség mellett vízrebocsátani. Pólában már most nagyban folynak az előkészületek a vendégek fogadására és elhelyezésére. Az uralkodó család tagjain kívül még sok magas állású katonai és polgári személyiség fog az ünnepségeken résztvenni. A haditengerészet vezetősége oly nagy számú meghívót küldött szét, hogy a szállodák és a középültek előreláthatólag nem lesznek elegendők a vendégek befogadására. A pólai helyőrség tisztikarát a napiparancsban szólították fel, hogy augusztus 16. 17. 18 és 19-ére lakásaik nélkülözhető részét vagy egyes szobákat bocsássák a tengernagy vendégeinek rendelkezésére. A «Zenta» vízrebocsátása kétszeres ünnep haderőnkre nézve, mert a király julius 8-iki rendeletében a zentai győzelem kétszázadik évfordulója emlékének megörökítésére rendelte el, hogy az új torpedó czirkáló a «Zenta» nevet kapja. Az új hadihajó vizrebocsátása tehát egyszersmind a zentai diadal emlékünnepe is.”[4810]

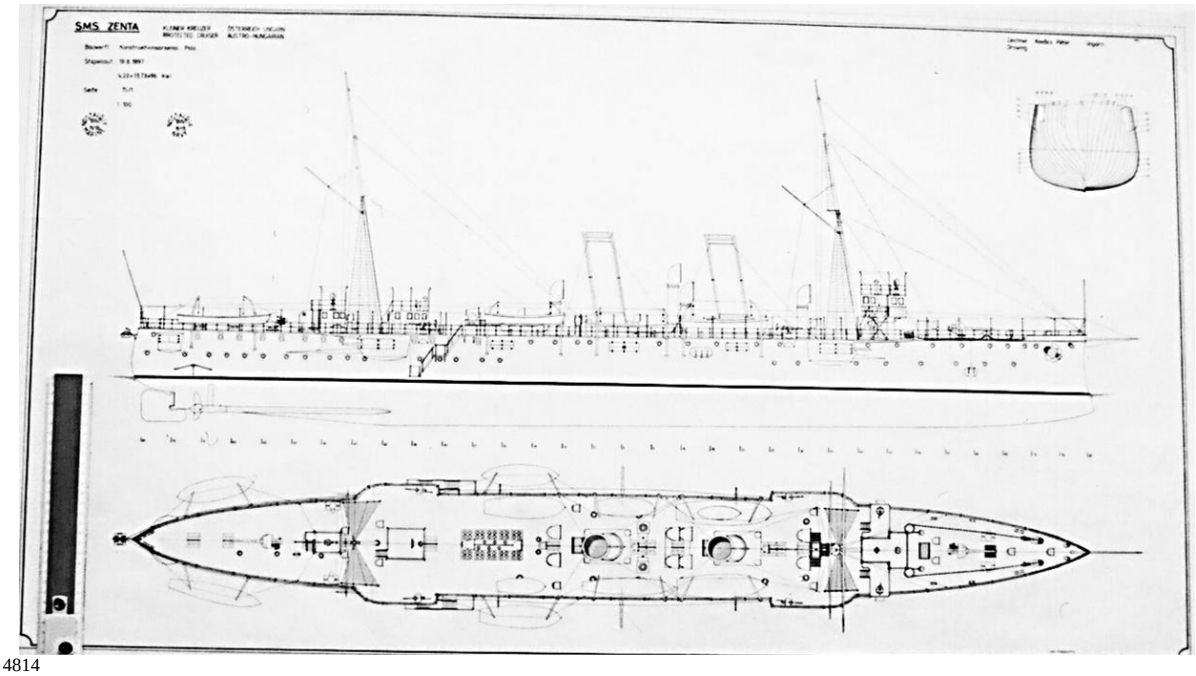
„Az új hadihajót Thiel János hajóépítő mérnök vezetésével készítették Pólában, míg a kazánok a trieszti Stabilimento tecnicoból kerültek ki. A hajó teste a legjobb Siemens-féle acélból készült. Iker csavargépével 20 tengeri mértföldet képes óránként befutni. Béke idején csak kutatási vagy egyéb kiküldetési célra szolgálván, teljes vitorlázattal is fölszerelik. A gőzerő 7200 közvetett lóerővel ér föl. A hajó fölszerelése nyolc 12 centiméteres gyorstüzelő ágyúból áll, melyeknek kaliberhosszúsága 40. Tíz 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú és két puskakaliberű gólyaszóró egészíti ki a hajó fegyverzetét. A torpedófelszerelés több, irányozható lanszírozó készülékből áll, 45-ös torpedók számára. A hajóban kétszáz izzó villámos lámpa van. Az árbocon és a hajó ormán két hatalmas ívlámpa szórja sugarait, egy ilyen ívlámpa fénye huszonötezer gyertya fényének felel meg. A kormánykeréknél egy négyezer gyertya fényének megfelelő ívlámpa ragyog. Érdekes a Zenta legújabb szerkezetű éjjeli jelző készüléke is.”[4811]



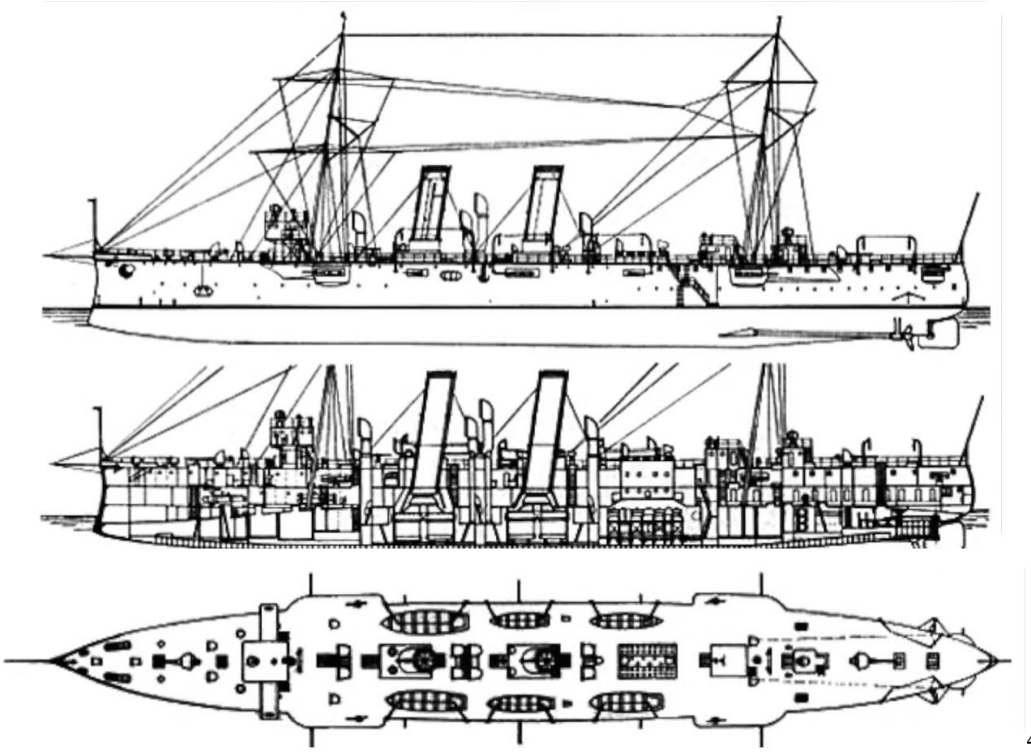
[4812]

A hajó elkészültét nagyban hátráltatta, a 12 cm-es ágyúk hiánya, mert azokat 1897.07.11-én Spanyolországnak adták át, a kubai függetlenségi háború miatt. Ezért, újabb ágyúkat rendeltek a hajó számára 1898.04.27-én, és azokat 1899.04.22-én szállították le.[4813]

[4810] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-07-20 / 199. szám
[4811] Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-21 / 201. szám
[4812] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta#/media/File:Zenta-class_line_drawing.jpg
[4813] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta



[4814]


[4815]

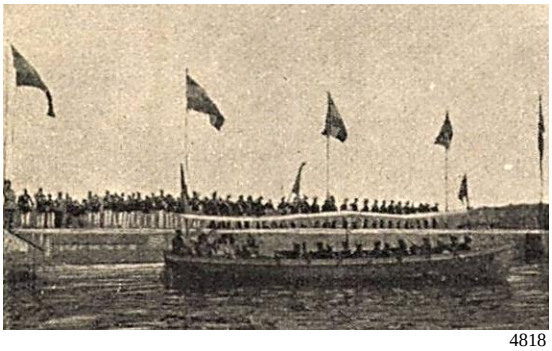
„És mily jövő vár reá ? Megőszül-e csöndes békeszolgálatban mint sok elődje, vagy dicső véget ér a harczmezején mint a «Re d'Italia», a dühöngő orkán martaléka lesz-e mint annyi megszámlálatlan hajó, melyről a nagy közönség nem vesz tudomást, csak a tengerészeti szaklapok közük röviden: «II. hajó Gibraltárból három hónap előtt New Yorkba indult, eddigi meg nem érkezése majdnem bizonyossá teszi, hogy a múlt hónapokban Cap Hatterasnál uralkodó szélvész áldozata lett. A föld pedig tovább forog. A haditengerészet parancsnoka, Sterneck báró tengernagy ezernél több meghívót küldött szét az egész monarkiában; lesznek itt magyar urak is, kik végignézik a rájuk nézve exotikus, érdekes ceremóniát. Nem tudom mit gondolnak úgy magukban, amint itt, a mi egyedüli hadikikötőnkben színről-szinte látják

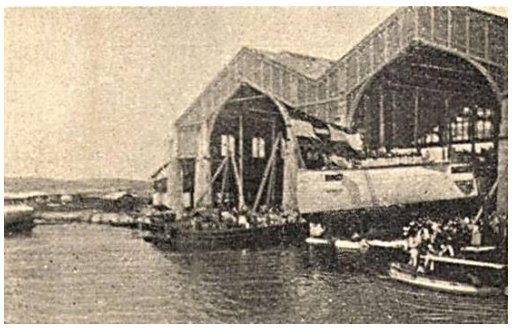
[4814] http://www.nostalgianavy.hu/Zenta.jpg
[4815] https://www.youtube.com/watch?v=5wUZT0F9vds

a legkülönbözőbb hadihajókat, de azt hiszem nem messze járok a valóságtól, ha fölteszem, hogy fejcsóválva tűnődnek azon, mire jó tulajdonképpen egy haditengerészet, miért áldoznak a monarkia népei évenkint 12—13 milliót reá? Nálunk vajmi keveset, mondhatnék semmit sem törődnek a tengerészettel. A fiumei tengerész-akadémiát és a polai tengerészjelölti kurzust (ha egyáltalán tudnak felőle) vagy «Korrektionsanstalt »-nak, vagy pedig az arisztokrácziától ellepett intézeteknek tekintik. Tengerész-tisztjeinkről, hajóinkról a legnevetségesebb nézeteket hallottam már igen előkelő, művelt emberektől. Pedig csak egy ugrás Abbáziától Pola, módjában volna a sok-sok fürdőző magyar vendégnek hadierőnk egy kiegészítő és talán legérdekesebb részét olcsón és kényelmesen megtekinteni, hogy miért nem teszik, azt nem tudom. Utazásaimról emlékszem, hogy mindenütt, még Afrikában is tele volt hajónk kiváncsiakkal, pedig csak egy hadiérték nélküli fa-korvetta volt a látványosság. Hát még egy modern hajón! A »Kaiserin und Königin Maria Theresiá»-ról hallottam egyszer Krétában: »egy úszó palota,» tehát érdemes lehet megnézni. Annyi bizonyos, hogy az idegenben jobban ismernek bennünket, mint idehaza. Lássunk a «Zenta»-t. Nem kolosszus, hisz alig 2200 tonna vizet szorít ki a helyéből, ami ugyancsak kevés a 12—14 ezer tonnás angol, franczia, olasz, orosz és német hajókhoz képpest, de mi most még nem is gondolhatunk ilyen óriásokra. A mi haditengerészetünk erőre és nagyságra nézve messze messze hátul áll a tengeri hatalmak között, defenziv-flotta a szó szoros értelmében, melytől hiába várnánk egy második Lisszát! Hajóparkunk relatíve gyengébb lett azóta, míg az olaszok megnégyszerezték tengeri haderejüket. Ily túlnyomó erő ellen a leghősiesebb küzdés is csak kudarczczal végződhet. Pedig nemcsak a «si vis pacem, para bellum» követeli tengeri haderőnk fejlesztését, hanem egy sokkal fontosabb dolog: tengeren túli kereskedelmünk felvirágozása és különösen háború esetén való biztossága kíván meg egy tiszteletet parancsoló tengeri haderőt. A tenger nem választ el, hanem összeköt. Rajta úszik a legtöbb előre törő, létért küzdő nemzet vagyonának egy tekintélyes része, általa jut a különben izolált állam abba a helyzetbe, hogy, mint Francziaországról mondta egy államférfiú az 1870—71-iki katasztrófa alkalmából, ha a tüdeje egyik felét (a szárazon) megsemmisítik, a másik felével a tengeren tovább élhet. Hogy jutott p. o. Anglia ahhoz, hogy a világkereskedelmet úgyszólván monopolizálja ? Midőn még kereskedelme nulla volt, szétverte 1588-ban a nagy spanyol «armádát». Később a kicsiny, de akkor kereskedelme által hatalmas és minden tekintetben befolyásos, gazdag Hollandiát verte tönkre hosszú küzdelem után, külkereskedelmét fölszívta. Végre pedig az északamerikai Egyesült-államok polgárháborúja alatt biztos és gyors hajói a maguk részére monopolizálták az atlanti óczeánon való közlekedést és Észak-Amerika még ma sem heverte ki az akkori veszteséget. A New York és Londont összekötő «Campania és Lukania» angol hajók, melyek ez idő szerint a világ legnagyobb gőzösei, minden versenyen fölül állanak. Tegyük fel, hogy egy oly hatalommal keveredünk háborúba, melynek tekintélyesebb flottája van a miénknél. Az ellenfél egy része flottánkat tökéletesen sakkban tartja, míg olyanféle czirkálói mint a «Zenta», kereskedelmi hajóinkat egymásután fogdossák össze és egészen eltekintve attól, hogy a hajó az ellenfél zsákmánya lesz (naiv illúzió lenne az internaczionális tengerjog védelmében bízni!), a kötelező rendes hajójáratok megszűnnek, ami, ha csak néhány héten keresztül eltart, azt vonja maga után, hogy az ellenség kereskedelmi hajói, melyek a mi sakkban tartott czirkálóink elől tökéletes biztosságban vannak, vagy akármely neutrális állam hajói a mi kereskedelmünket tökéletesen magukévá teszik, mi pedig a háború befejezése után kezdhetjük élölről a kereskedelmi tengerészet megteremtését. Ma még kicsiny és jelentéktelen ez a kereskedelmi tengerészet, de ha lépést akarunk tartani a rohamosan fejlődő iparállamokkal, úgy nem elégedhetünk meg az olyan — kezdetnek eléggé dicséretes — kis mértékű hajóparkokkal mint az p. o. az «Adria.» Ha azt akarjuk, hogy termésünk, iparczikkeink eredménnyel versenyezhessenek a külfölddel, életerős vállalatokra, gyorsjáratú nagy hajókra van szükségünk, melyek sikerrel küzdhetnek az idegen konkurrenczia ellen, olcsón és biztosan szállítják a mi czikkeinket. Hiszen ma már Japán (!) kezd meg rendes hajójáratokat Európába, idővel követni fogja Kína és ha az orosz-szibériai vasút, mely 1903-ban épül teljesen ki és egyelőre csak mint egyvágányú katonai vasút köti össze Ázsia keleti partjait az európai nyugattal, megkezdi kereskedelmünkre óriási befolyást gyakorolandó működését, ugyancsak talpunkon kell lennünk, hogy materiális függetlenségünket megóvjuk. Ezt elsősorban egy erős hatalmas kereskedelmi hajórajjal érhetjük el, melynek ismét megfelelő védelemre van szüksége. A tengeri kereskedelem megóvásán és azonkívül, hogy a tengerészet haderőnk egy fontos tényezője, még meg kell gondolni a monarkia nagyhatalmi állásának a külföld előtt való nyomatékos reprezentálását. Ne tessék például azt gondolni, hogy mi a legutóbbi krétai eseményeknél valami nagyon imponáltunk gyönge hajórajunkkal a nagyszámú idegen kolosszus előtt. Az a kitűnő hírnév, melynek a külföldön örvendünk és amelyre kevés, de jó hajóink építői és tengerész-

tisztikarunk méltán lehetnek büszkék, nem elegendő. Éppen a krétai flottademonstráczió mutatta meg szembeszökően, hogy komoly bonyodalmak bekövetkezése esetén, nem bíznak annyira fontos keleti érdekeinket eléggé nyomatékosan megvédeni."[4816]

A Zenta vízrebocsátása[4817]





4818

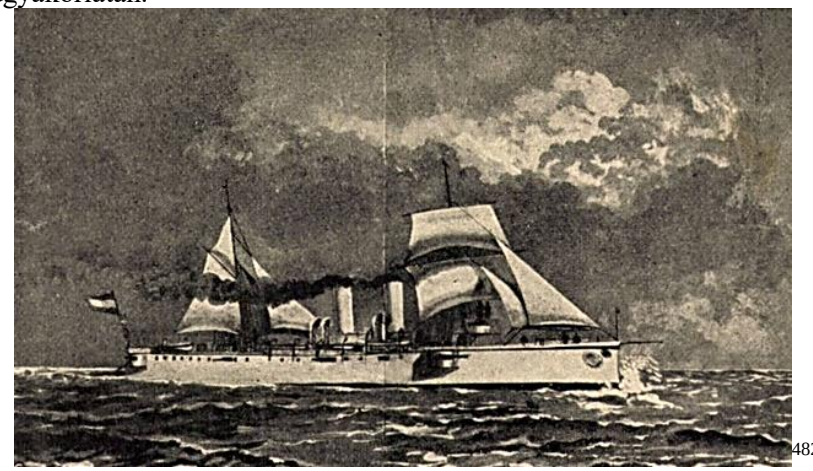
A hajóépítő arzenál. „A kikötő közepében fekvő «Isola Oliva» szigeten van az a nagyszerű hajóépítő telep, mely az új hadihajót építette. E hajógyárnak 30 méter magas, vastetőzetű csarnokában állott csúsztatójára helyezve a fölavatandó «Zenta»." „Az arzenál hajócsúsztatójában déli növényekkel és lobogókkal díszített tribünökön várta az előkelő közönség az ünnepélyes cselekmény megkezdését. A fagerendákból összerótt csúsztatón erős kötelek tartották a hatalmas hajóalkotmányt, melyet Uredvicsek püspök előbb beszentelt. Az ő imája és a betegsége miatt akadályozott dr. Sterneck tengernagyot helyettesítő Pitner báró altengernagy üdvözlő szavai után Mária Jozefa főherczegnő ő fensége, mint keresztanya. Ő felsége a király nevében az 1697 szeptember 11-ikén történt zentai csata emlékére «Zenta» névre keresztelte az új hajót."[4819]

[4816] Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-08-15 / 225. szám
[4817] Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények
[4818] Uj Idők, 3. évfolyam, 1897-09-12 / 38. szám
[4819] Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények

A «Zenta» építésénél tehát e szempontok voltak irányadók. Tartalma e hajónak 2326 tonna. Hossza 96 m., legnagyobb szélessége 11.7 m., merülése pedig 42b m. Teste a legjobb, Siemens-Martin módszere szerint kidolgozott aczélból készült. Elülső és hátulsó főgerendája, valamint kormányának váza puha aczélöntvényből van. A gépeket, valamint a hajónak a vízvonal alatt elhelyezett többi lényeges részeit pánczél burkolat védi. Többrendű vízmentes aczélfal számos rekeszre osztja a hajó belsejét, hogy az elmerüléstől lehetőleg megóvassék. Kormánya úgy gőz, mint kézi erővel kezelhető. Bronzból való, három szárnyú ikercsavarjainak átmérője 3.66 m. Két gépe együttvéve 7200 lóerőt képes kifejteni, ami óránként 20 tengeri mérföld (37 kilom.) sebességgel való haladásra képesíti a hajót. Kürtője kettő van, kőszénraktárai 472 tonna szenet képesek befogadni. Belsejét a hajónak 200 izzó lámpa fogja megvilágítani. Külső környékének megvilágíthatására két, 25,000 gyertyafény erejű, 60 centiméter átmérőjű projector szolgál, amely villanyvilágításhoz 3 gőzdynamogép szolgáltatja az erőt. Van még a hajóhoz tartozó gőzdereglye használatára szolgáló kisebb dynamogép is, mely 4000 gyertyavilágosságú ívfény előállítására képes, 35 centiméteres projectornak szolgáltatja a villanyt. Hogy a tenger nagy hullámzása esetében a hajó túlságos oldalvász hányattatása megakadályoztassák, két, 55 centiméternyire kiálló oldaltőgerendával is el van látva. A ((Zenta) egyúttal vitorlázásra is be van rendezve, el lévén látva két árboczczal, melyeken együtt 586 négyszögméternyi vászon feszíthető ki. Az ily missiókra használt hajóknál ugyanis csak ritkább esetekben áll elő az a szükség, hogy az úti programban fölvett kikötőket minél gyorsabban érjék el; épen azért ajánlatos, hogy a drága gőz használatától függetlenül, költségkímélés tekintetéből vitorlaerővel is haladhassanak, különösen az óceánokon uralkodó u. n. passzátszelek felhasználásával, annál is inkább, mivel ily hosszú utakon, ha útközben a gépek, vagy kazánok esetleg lényeges sérüléseket szenvednének, messze minden kikötőtől, ahol a szükséges javítás eszközöltethetnék, a hajó nagy veszélynek lenne kitéve. De van még egy másik fontos ok is arra, hogy az ilynemű hajók vitorlaerővel is elláttassanak, ugyanis a vitorlák használatában való jártasság soha sem fog fölöslegessé válni a tengereken való hajózásnál, ezért a csarnokzat, mellyel a «Zenta» elláttatott, gyakorlatilag is igen fontos, mert lehetővé teszi a legénységnek a vitorlák helyes használatára való betanítását és módot fog nyújtani bizonyos tengerészeti, más úton alig megszerezhető tulajdonságok és ügyességek elsajátítására."[4820]

1898.
Az épülő hajót november végén Polában megszemlélte Spaun ellentengernagy.[4821]

1899.
1899.05.25 és 1899.05.28 között voltak a próbaútjai.
1899.05.28-tól a 3. torpedóflotta zászlóshajója gróf Rudolf Montecuccoli ellentengernagy zászlóshajójaként. Parancsnoka Baimann lovag fregattakapitány.[4822] A hajó feltehetőleg részt vett a flotta adriai hadgyakorlatán.


4823

[4820] Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények
[4821] Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-11-30 / 331. szám
[4822] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám
[4823] Uj Idők, 3. évfolyam, 1897-08-01 / 32. szám / Bródy Sándor: Az ezüst kecske / Regények, elbeszélések, rajzok, színdarabok

1899.06.04-én a Zenta cirkáló, a Komet, Meteor és Trabant torpedóhajók és 16 torpedónaszád Montecuccolli-Polinago gróf császári és királyi ellentengernagy parancsnoksága alatt A Fasana csatornába érkezett, két napos záró flottagyakorlatra. [4824]

1899.07.24-én Lesina közelében az SMS Adler torpedónaszád zátonyra futott és ott a hajón kazánrobbanás történt. Mentésére a Zenta cirkáló, a Komet ágyús-torpedónaszád és a Geyer torpedónaszád futott ki. A mentőegységek megmentették az életben maradt személyzetet, és még a mozdítható fegyverzetet is kimentették a sérült hajóról. A katasztrófának 2 halálos és 4 súlyos sérültje volt. A Zenta a kimentett legénységet Polába vitte.[4825]

1899.11.10/11-én Polából, Eduard Thomann von Montalmar fregattkapitány parancsnoksága alatt Kelet-Ázsia felé vette az irányt.
1899.11.15-16-án Port Said-ban volt.[4826]
1899.11.17-én Szuezben járt.
1899.11.22-23-án volt Aden-ben.[4827] (A magyar sajtó tévesen Aden-t Athénnak írta.[4828])
1899.11.25-én Sokotra szigetét kereste fel.
1899.11.29-1899.12.14-ig visszahajózott Aden-be.[4829]
1899.12.22-28-án Colombo-ba (Ceylon) érkezett. Itt találkozott a hazatérő SMS Kaiserin Elisabeth-el.

A hajó, röviddel a hadrendbe állása után[4830]

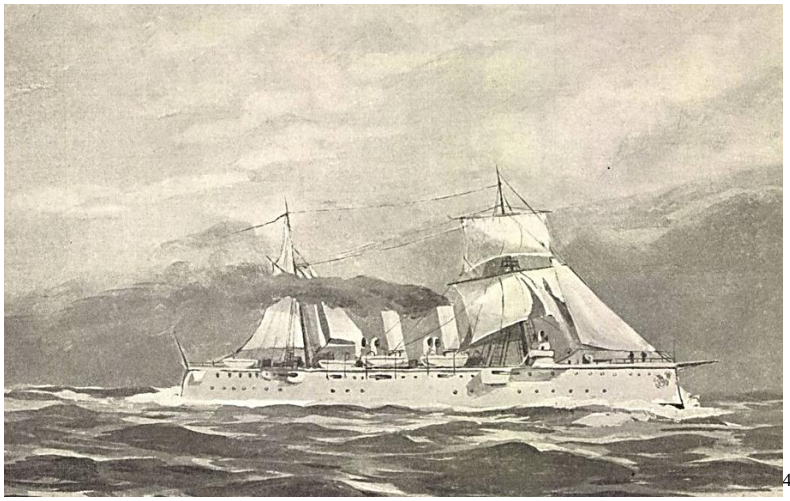
1900.
1900.01.03-16-ig Szingapúrban horgonyzott.
Minden missziós hajó parancsnoka utasítást kapott arra, hogy jelentést tegyen a kereskedelmi feltételekről, ahol csak lehetőség adódik rá.[4831]
„Postatakarékpénztár a hadihajókon. Már említettük, hogy Hegedűs Sándor kereskedelemügyi miniszter Spaun tengernagyával, mint a közös hadügyminisztérium tengerészeti főnökével egyetértőleg a cs. és kir. haditengerészet hajóin a postatakarékpénztári szolgálatot léptette életbe. A hadihajó postahivatala úgy szerepel, mint a két (magyar és osztrák) postatakarékpénztár kirendeltsége, tetszésére bízván a hajó személyzetének, melyik intézetet kívánja igénybe venni. Ezen postatakarékpénztári szolgálatot egyelőre a Zenta hadihajón rendezték be s érdekes mozzanat gyanánt emeljük ki, hogy a magyar postatakarékpénztárhoz tegnap érkezett be az első bejelentés (479 korona 40 fillér) és pedig Singaporéból, ahol a Zenta január elején kötött ki és így lehetővé vált a számadások elküldése.”[4832]

[4824] Das Vaterland, Juni 1899-06-05
[4825] Neue Freie Presse, Juli 1899-07-24
Neue Freie Presse, Juli 1899-07-25
Salzkammergut-Zeitung, Juli-Dezember 1899-07-30
[4826] Neue Freie Presse, November 1899-11-18
[4827] Neue Freie Presse, November 1899-11-23
[4828] Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-11-23 / 325. szám
[4829] Neue Freie Presse, Dezember 1899-12-15
[4830] https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Zenta
[4831] Arbeiter-Zeitung, Januar 1900-01-13
[4832] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-02-07 / 32. szám

1900.01.22-1900.02.11-Hung Kong látta vendégül.[4833] A hajó eredeti tervezett útvonalát a Kínában kitört bokszerlázadás miatt át kellett tervezni.
(A sajtó szerint a hajó 1900.01.23-án Manilában van.[4834] Feltehetőleg ez volt a hajó eredeti uticélja.)
1900.02.11-14-én Makaó-ba futott be.[4835]
1900.02.12-20-között Whampoa-ban (Makaó és Kanton között van) járt.[4836]
1900.02.20-26-án ismét Hong Kong-ban vetett horgonyt.[4837]
1900.02.28 – 1900.03.06 között Swatow-ban volt.
1900.03.06-16 között Amoy következett.
1900.03.17-22 között Pagoda horgonyzóhelyen állt meg.[4838]
1900.03.23-1900.04.01-ig Sanghaji-ban vetett horgonyt.[4839]
1900.04.03-05 között Tsingwangtao-t ejtette útba.[4840]
1900.04.06-07-én Tsingtao-ban volt.
1900.04.09-18-án Sanghaji-ba tért vissza.[4841]
”Egy pihent újság érdekes levelet közöl, amelyet Kollar sorhajóhadnagy írt Sanghaiból egy barátjának, Henker predlingi tanítónak. Kollar sorhajóhadnagy az osztrák-magyar különítménynyel volt Pekingben, s valószínű, hogy a többiekkel együtt ő is ott lelte halálát. Levele április 11-én kelt, és a Zenta hadihajó pecsétjével van ellátva. Kollar a többi közt ezt írja benne: Sok látnivaló van ezen az utazáson. Eddig Kína keleti partján haladtunk végig; innen a Jang-ce-kiang folyón hatszáz méternyire fölfelé Hankauba megyünk; azután Japánba érkezünk, ebbe a csudaországba, amelynek már előre örülünk valamennyien. A kicsi, ízlésesen öltözött, sötétszemű japán nők, meg fogják édesíteni ott tartózkodásunkat. A kimonóba öltözött japán nők kellemesen elütnek a kifejezéstelen arcú, vörösre festett, megnyomorított lábú kínai nőktől. Kár, hogy a japán nők közül sokan már európai divat szerint öltözködnek. Sohasem hittem volna, hogy a kínaiak annyira elmaradottak, a gyarmatok elfoglalása nagyon helyes dolog, legalább az idegenek hoznak valami kultúrát a különben produktív országba. A kínai, mégpedig nemcsak a kuli, hanem a mandarin is, legjobban a piszkot szereti. Li-Hung-Csang alkirály, kit a kelet Bismarckjának mondanak, annak idején megsebesült a japáni háborúban; egy német orvosnak kellett volna őt megvizsgálnia, de kijelentette, hogy előbb ezt nem teszi, míg az alkirály meg nem fürdik és tisztálkodik. A szemét az utcán hever. El sem képzeled, hogy például Kantonban, a nagy kínai városban mekkora a tisztátlanság, így természetes, hogy az epidémiák állandók. De bizonyos iparágakban, kivált az elefántcsont-faragásban, páratlanok a kínaiak. Az ország olyan túlnépesedett, hogy a lakosság nagy része lustálkodni kénytelen. A politikai viszonyok roppant zavarosak, udvari intrikák napirenden vannak, éppen úgy mint a lefejezések, melyeknél nem mindig az igazi bűnös feje pusztul el.”[4842]

1900.04.19-20-án és 1900.04.20-22 én Cshin kiang Fu-ban volt a Jangce folyón.
1900.04.22-23-án Nanking-ba futott be.
1900.04.27 – 1900.05.02-ig Hankow következett. Ide a Fangtse folyón hajózott fel.

[4833] Neue Freie Presse, Januar 1900-01-28
[4834] Neue Freie Presse, Januar 1900-01-23
[4835] Neue Freie Presse, Februar 1900-02-13
[4836] Neue Freie Presse, Februar 1900-02-16
[4837] Neue Freie Presse, Februar 1900-02-21
[4838] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1900-03-20
[4839] Neue Freie Presse, März 1900-03-24
[4840] Neue Freie Presse, April 1900-04-05
[4841] Neue Freie Presse, April 1900-04-10
[4842] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-15 / 192. szám

 [4843]

1900.05.02-án Li Wui Shan-ban volt. [4844]
1900.05.03-04 között Nanking-ban tartózkodott.
1900.05.04-05-én Wuhu-ban horgonyzott.
1900.05.05-06-án Shiakwan, Nanking következett.
1900.05.07-12-én Sanghaji-ban állt meg.[4845]
„A Zenta czirkáló hajó ez, melyet Shanghaiban az európai kolónia nagy ünnepélyességgel fogadott s a hajó személyzete pedig eltávozás előtt nagy estélyt rendezett a fedélzeten. Ott volt Czikann magyar követ is.”[4846]
1900.05.14-25 között Nagaszaki-ban vetett horgonyt.[4847]
„A Zenta Nagaszakiban a nemzetközi regattán, amelyen, angol, orosz, francia, olaszországi és az Egyesült Államokból való hadihajók is résztvettek, az összes első díjakat megnyerte.”[4848]
1900.05.25-29-én Kagoshima-t (Hagoskina) kereste fel.[4849]
1900.05.30-31-én Sasebo-ban volt.[4850]

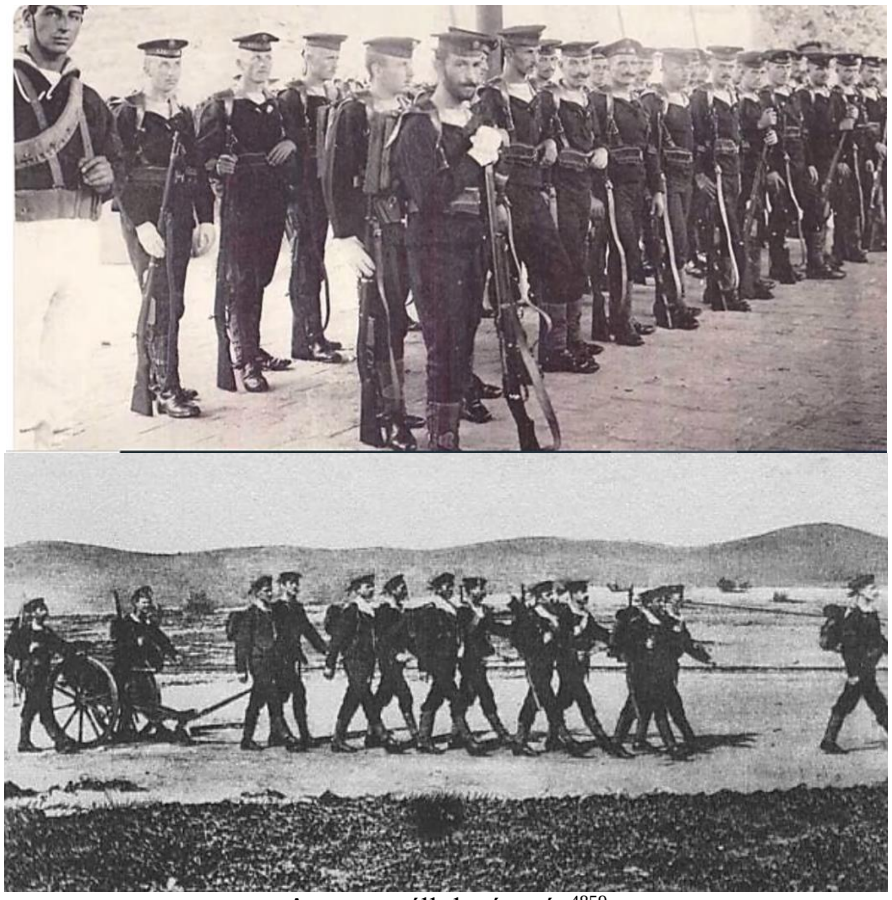
Parancsnoka ekkor még Arthur Ritter v. Raimann fregattkapitány. A hajó tisztikarához tartoznak még Guido Edler v. Kottewiß, Theodor Ritter v. Winterhalder, Alfred Prudmüler, Johann Indrak és Josef Kollar sorhadnagyok.[4851]

1900.06.02-22-én Taku-ban volt.[4852] Taku a Pieho folyó torkolatának közelében van. 1900.06.03-án 1 tisztet (Kollárcz hadnagy), 2 kadétot és 30 tengerészt, valamint egy mitrailleuse ágyút tett partra a pekingi diplomáciai terület védelmére.[4853]
1900.06.07-én 1 tiszt, 3 kadét és 72 ember szállt partra Tiencsien osztrák – magyar kolónia védelmére.[4854] 1900.06.05-én ért Pekingbe a különítménye.[4855]
160 tengerésze a Taku-i erődök ostromában vett részt 1900.06.17-én.
„Taku ostrománál különösen Stemmer sorhajózászlós és Petri kadét tüntették ki magukat. Az itt említett két Salai tengerésztiszt mindegyike magyar ember és a fiumei tengerészeti akadémiából került ki.

[4843] Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / Pálmai Ilka újabb szerepeiben (3 kép) 35. szám / Vegyes tárgyuak
[4844] Neue Freie Presse, Mai 1900-05-04
[4845] Neue Freie Presse, Mai 1900-05-07
[4846] Vasárnapi Ujság – 1900-06-24 / 25. szám / A karczagi földmives iskola felavatása (képekkel) 419. oldal / Tárczaczikkek; napi érdekü közlemények
[4847] Neue Freie Presse, Mai 1900-05-16
[4848] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-05-27 / 144. szám
Neue Freie Presse, Mai 1900-05-27
[4849] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-05-27 / 144. szám
Neue Freie Presse, Mai 1900-05-21
[4850] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-05-27 / 144. szám
[4851] Vorarlberger Landes-Zeitung, Juni 1900-06-01
[4852] Magyar Nemzet, 19. évfolyam, 1900-06-20 / 167. szám
[4853] Pécsi Napló, 9. évfolyam, 1900-06-08 / 129. szám
[4854] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-06-12 / 159. szám
[4855] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-06-06 / 153. szám

Stemmer Ernő 26 éves és 1895-ben került ki az akadémiából, Petri Ernő, a Zenta legfiatalabb kadétja csak tavaly végezte az akadémiát. Taku ostromában 20 emberrel vettek részt s mint a jelentésekből kitűnik, rendkívüli elszántsággal harcoltak. A Zenta 271 embernyi legénységéből összesen 118 ember és 9 tiszt van a száraz földöm, tehát a hajón való szolgálattételre összesen 144 tiszt és legénység maradt. Amiből 62 ember okvetetlenül szükséges a hajó gépházában való szolgálattételre, tehát a fedélzeti és tüzérségi szolgálatra Taku bombázása közben csak 82 embere volt a Zentának."[4856]

A Zenta fegyverzete nyolc 12 centiméteres Skoda ágyúból és tíz gyorstüzelő ágyúból áll. Továbbá a "Zenta" négy szárazföldi ágyút is hordoz.[4857]
„Azt nem lehet állítani, hogy nincs semmi érdekünk Kínában, vannak kereskedelmi érdekeink, de azért nincs semmiféle akcióról szó, csak arról, hogy az összes hatalmak szolidáris eljárása alól nem vonhattuk ki magunkat."[4858]



A partraszállt legénység[4859]

„Shanghai-i távirat jelenti, hogy a Takunál megsebesült Lands német kapitány sebeibe belehalt. A takui erődök ágyúzása szemtanuk állítása szerint nagyon hathatós volt. Az Algerine nevű angol ágyunaszád nagyon megrongálódott és hogy egyáltalán megmenekült, azt csak annak köszönhette, hogy a chinai erődök fényszórói a szolgálatot hirtelen felmondták. Az Iltis nevű német hajó és a Giljak és Koretz nevű ágyúnaszádok az ágyúzás után a teljes pusztulás képét tárták fel. Kéményeiket a chinai ágyúgolyók teljesen ellőtték. Egy chinai kereskedelmi hajót az erődök ágyúgolyói teljesen átlyukasztottak és angol parancsnokát megölték. A nagyobb hadihajók, köztük valószínűleg az osztrák- magyar Zenta is,

[4856] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-06-27 / 127. szám
[4857] Neue Freie Presse, Juni 1900-06-07
[4858] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-06-19 / 144. szám
[4859] https://www.youtube.com/watch?v=5wUZT0F9vds
https://lemil.blog.hu/2009/04/09/a_zenta_cirkalo_1_0

távolabb álltak és az erődök ágyúzásában a kisebb hajók felett csak a Centurio nevű angol hadihajó vett részt."[4860] Más forrás szerint, viszont a takui erődöket a Zenta is ágyúzta.[4861]

„Bécsből táviratozzák, hogy a Mária Terézia hadihajó azt a parancsot kapta, hogy mielőbb Kelet-Ázsiába menjen. Azok a csapatok, melyek a Zenta fedélzetén mentek a kínai vizekre, mint ez Brodrick angol parlamenti államtitkárnak ma a képviselőház elé terjesztett jelentéséből kiderül, a minap már részt vettek egy ütközetben is. E hónap 17-én egy 175 emberből álló vegyes csapat Tiencinben megtámadta a kínai katonai iskolát, elpusztította az ott levő ágyukat s megölte az iskola védőit. E csapatban a mi hadseregünkből is volt legénység."[4862]

„Aggasztó azonban a Zenta hajó sorsa is. Hír ugyan nincs róla, hogy valami baja történt volna, de Tabuból azt jelentik, hogy az összes európai hajók megsérültek. A kérdésre valószínűleg nemsokára feleletet ad majd a külügyminisztérium, melynek valószínűleg lesznek hírei hajónk és katonáink sorsáról."[4863]

1900.06.23-25-én Tsifu-ba (Csifu, Chefoo) hajózott át. A hajó itt szenet vett fel.[4864] „A konzulátus védelmére 15 főnyi különítményt hagyott hátra és azután táviratokkal és a konzulátusok postájával teljes erővel Takuba hajózott. A forgalmat Taku és Csifu közt hadihajók és más gőzösök közvetítik és a Zentának szóló táviratok a csifui angol konzulátus útján továbbíthatók. A Zenta hadihajón minden jól van."[4865]
1900.06.27 – 1900.08.03-ig Taku-ban volt.[4866]
„A Zenta osztrák-magyar hadihajóról ideérkezett eddigi jelentések szerint a legénységből a következő különítmények vannak a szárazföldön: Pekingben 30 ember, Seymour tengernagy kombinált csapatánál 25 ember és Tieneinben 48 ember. A takui erődök ostromában résztvett 20 főnyi különítmény ismét hajóra szállt. A császári és királyi dobogót a német császári lobogóval együtt kitűzték Taku déli erődjére. A csifui szerződéses kikötő, melyről tegnap még azt jelentették, hogy ott nyugalom van, mai távirat szerint állítólag veszélyeztetve van. A Zenta hadihajó, mely tegnap szénberakás végett Csifuban kikötött, ott a konzulátus védelmére 15 főnyi különítményt hagyott hátra és azután táviratokkal és a konzulátusok postájával teljes erővel Takuba hajózott. A forgalom Taku és Csifu közt hadihajók és más gőzösök által rendszeresen fentartatik és a Zentának szóló táviratok a csifui angol konzulátus útján továbbíthatók. A Zenta hadihajón minden jól van."[4867]
„A Zenta hadihajó által délután 3 óra 10 perckor feladott távirat azt mondja, hogy Seymour tengernagy csapata e hó 26-án Tiencinbe érkezett. Langfungig nyomult előre és a vasúti vonalnak nagy területen való elpusztítása miatt e hó 23-án kénytelen volt visszafordulni. Azóta folytonos harcban volt a lázadókkal és a khinai csapatokkal. A Zenta vesztesége: Leste (Deste) József matróz meghalt, egy másik matróz megsebesült és egy beteg. A többi nemzet vesztesége 62 halott, 228 sebesült és sok beteg. Minden nemzet további hajók megérkezését várja."[4868]
„A Zenta osztrák-magyar hadihajóról a következő távirat érkezett: A csifui különítmény bevonult. A főparancsnok megdicsérte csapataink magatartását. Egy futársürgöny szerint a német követet a cungli-jámenbe menet meggyilkolták. A német, angol és francia követség körül van zárva. A követségeket nemzetközi csapatok védik. A többi követség palotáját elpusztították. Az idegenek az angol követségen vannak. Tiencinben 30.000 főnyi kínai sereg támadását várják. A fucsaui erődítmények készen vannak. Azt a parancsot kapták, hogy minden beérkező hajóra ágyúzzanak. Aknákat is fúrtak."[4869]

[4860] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-06-23 / 170. szám
[4861] Erlafthal-Bote, Juli-Dezember 1900-07-01
[4862] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-06-23 / 170. szám
[4863] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-06-24 / 125. szám
[4864] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-06-24 / 171. szám
[4865] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-06-26 / 173. szám
[4866] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-06-27 / 174. szám
Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-06-29 / 176. szám
[4867] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-06-26 / 150. szám
[4868] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-01 / 178. szám
Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-01 / 155. szám
[4869] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-03 / 156. szám

Eduard Thomann von Montalmar fregattkapitány 1900.07.08-án –más adat szerint pár nappal korábban esett el- Pekingben egy gránátszilánktól mellkason találva elesett. A francia nagykövetség parkjában temették el. Az összecsapásban 3 tengerész is elesett. A nemzetközi csapatnak 138 sebesültje volt.[4870] A sebesültek közül 4 osztrák-magyar katona utóbb belehalt a sebesülésébe. A harcokat a Zenta kapitánya irányította, mint a legmagasabb rangú tiszt a helyszínen. Később a holttestet áthelyezték az Osztrák – Magyar követség kertjébe. Pekingben utcát neveztek el róla.
Eduard Thomann von Montalmar, hivatalos parancs nélkül ment Pekingbe, barátja meghívására. Megérkezése után a bokszerek elvágták a tengerhez vezető utat, így, mint a térség legmagasabb rangú tisztje, átvette a parancsnokságot a helyi erők felett. 47 éves korában esett el. Felesége és 8 éves lánya gyászolja.[4871]

1900.07.13-án a Zenta körülbelül 40 tengerészei a japán és angol csapatok közé keveredett a legnagyobb golyózáporban. A csatát négy könnyű és egy súlyos sebesülttel vészelték át. Az angolok külön megdicsérték a Zenta tengerészeit a helytállásukért. A szövetségesek állítólag 1000, míg a kínaiak állítólag 10 000 főt veszítettek ekkor.[4872]

„A kínai események osztrák és magyar áldozatokat is meglehetős számmal követelnek. Itt van legelső sorban Desse, a Zenta tengerésze, aki június 17-ikén Taku ostrománál elesett. A halottak listájába valók továbbá, miután a pekingi vérfürdőről szóló hírhez immár semmi kétség sem fér, Rosshorn báró, pekingi követségünknek ügyvivője és felesége Klára, azután a Zenta parancsnoka, Thomann Eduárd fregátkapitány, Kolarz (Kollár, Kolbar) sorhajóhadnagy, két haditengerészeti apród (Burgstaller és Brynsburg-Lerngsfeld tengerészhadapródok[4873]) és huszonöt tengerész, akiknek neve még nem ismeretes. Tiencinben is több osztrák és magyar tartózkodik, így egy Bauer Pál nevű vámhivatalnok, Csifuban van Babó Miksa. Ezeknek sorsáról még eddig nem érkezett hír. Sanghajban szintén több osztrák és magyar ember él, így ott van Pisko József osztrákmagyar főkonzul és Osvald Vince, a konzulátus titkára, továbbá a Rosenblüh, Loika és Kober kereskedő cégek."[4874]
„Burgstaller Rezső tengerészhadapród nem a Pekingbe küldött különítménynél, hanem a Zenta-nak, Tiencinbe rendelt szakaszánál van."[4875]

„A Zenta osztrák-magyar hadihajóról érkezett távirati jelentés szerint eddig 80.000 embert szállítottak partra –a szövetséges erők-, ami Tiencin és Taku számára elegendő. Az özvegy császárné elhagyta Pekinget."[4876]

„Az a hír, mely szerint a „Zenta" osztrákmagyar hadihajó élelmiszerekben szükséget szenvedne, téves és csak túlzott aggodalomból származhatott, mert a hadihajót mindenkor — tehát békeidőben is — a személyzet létszámának figyelembe vételével 6—8 hónapra mindennel ellátják, annál nagyobb körültekintéssel történt tehát a „Zenta" felszerelése Kínába történt indulása előtt."[4877]

„A nemzetközi haderők Kínában. A hatalmaknak Kínában levő csapatairól és egyéb útban levő haderejéről a következő érdekes kimutatást közölhetjük: Ausztria-Magyarország: Taku előtt horgonyoz a Zenta torpedó-czirkáló; szárazföldön 140 főből álló legénység, ebből 30 ember Pekingben. Útban van a Mária Terézia kishajó egy csapat szárazföldre kirendelt tengerészszel. Németország: Taku előtt horgonyoz a Kaiserin Augusta első osztályú czirkáló , a Gefion, Hertha, Hanza, Irene, Istis nevű öt másodosztályú czirkáló és a Jaguár ágyú-naszád. Útban vannak, illetve még fölszereltetnek : a Tiger ágyú-naszád, Bismarck pánczélos czirkáló, a Wörth, Weissenburg, Brandenburg és Kurfürst Friedrich Wilhelm nehéz csatahajók, a Hela czirkáló és öt torpedónaszád. Ezek a hajók összesen 6—7000 főnyi legénységgel vannak ellátva. Azonkívül a Frankfurti Wittekind Lloyd-hajókon 2 tengerészzászlóalj van

[4870] Salzburger Chronik für Stadt und Land, August 1900-08-04
[4871] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1900-08-05
[4872] Prager Tagblatt, September 1900-09-05
[4873] Friss Ujság, 5. évfolyam, 1900-07-18 / 197. szám
[4874] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-07-07 / 184. szám
Friss Ujság, 5. évfolyam, 1900-07-07 / 186. szám
[4875] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám
[4876] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-10 / 187. szám
[4877] Kecskeméti Friss Ujsag, 1. évfolyam, 1900-07-10 / 8. szám

útban, összesen tehát 2300 ember Hopfen tábornok vezetése alatt. Szervezés alatt van egy vegyes hadosztály (12.000 ember) nehéz lovassággal, tüzérséggel és műszaki csapatokkal Lessel tábornok vezetése alatt. Ezekhez járul még az az 1200 ember, akiket már föl kellett volna váltani, de egyelőre visszatartották Kínában. Az összes német haderő közel 25.000 ember. Francziaország. Taku előtt horgonyoz egy elsőosztályú, három másodosztályú czirkáló és két ágyunaszád. Útban van egy első- és egy másodosztályú czirkáló, egy pánczélos czirkáló. Szárazföldön van már most 2400 ember, az útban lévő hajókon 7231 ember, továbbá három szállító hajón 2000 ember két üteggel. Felszerelés alatt van egy további tengerész gyalogsági zászlóalj. Ez összesen több mint 12.000 ember. Olaszország. Taku előtt: két harmadosztályú czirkáló, partra szállítva 150 ember. Útban van két pánczélos czirkáló, felszerelés alatt két másodosztályú czirkáló, indulásra készen 2000 ember. Angolország. Taku előtt: két nagy csatahajó, három pánczélos, két elsőosztályú, három másodosztályú czirkáló, egy jelzőhajó, négy korvett, két ágyunaszád, négy torpedó-zúzó, több mint 6000 emberrel ; szárazföldön 184 tiszt és 1700 főnyi legénység. Útban van : két csatahajó, egy első osztályú, három másodosztályú czirkáló, két ágyunaszád, több mint 4000 emberrel. Indiából rövidesen 223 tiszt, 300 altiszt, 9540 benszülött tiszt és legénység, 7170 főnyi kisegítő csapat, 1280 ló és póni, 2060 öszvér, 6 ágyú és 11 maxim érkezik és igy az angol haderő őszre 27,000-re fog rúgni. Oroszország. Taku előtt három csatahajó, három pánczélos és egy első osztályú czirkáló hajó, két pánczélos ágyunaszád. Útban van még egy pánczélos czirkáló. Szárazföldön eddig 6000 ember van, a mandzsu vasutakat 6000 kozák őrzi. Észak felől útban van 30,000 ember. Indulásra készen közel 70—80,000 ember áll, Japán Taku előtt. Egy pánczélos, négy másodosztályú, három harmadosztályú czirkáló ; elindult még egy pánczélos és egy másodosztályú czirkáló, ezek legénysége 4200 ember. A Kínába küldött csapatok száma előreláthatólag 22.000-re fognak rúgni. Minthogy Japán békelétszáma 145.000 emberre, hadi létszáma 520.000 emberre rúg, szükség esetén újabb nagy csapatokat is szállíthat Kínába. Egyesült Államok Taku előtt: egy csatahajó, két másodosztályú czirkáló, négy ágyúnaszád és egy partvédő hajó 1921 emberrel. Szárazföldön van 350 ember, és a manilai 9. ezred két zászlóalja 1400 ember. Azonkívül Cubában 6000 főnyi legénység áll indulásra készen."[4878]

„A Times egy pekingi jelentése szerint július 18-áig megöltek a kínaiak az európaiak közül 5 angolt, 7 olaszt, 4 oroszt, 10 németet, 4 osztrákot és magyart (ezek között van Thoman kapitány, a Zenta cirkálóhajó parancsnoka is), 7 amerikait, 8 japánét és 11 franciát. Az elesettek és sebesültek száma öszszesen 138. Morison, a Times pekingi levelezője az ostromról ezt a tudósítást küldte július 21-éről: Valamennyi csapat, amely a követséget ostromolja, császári katonákból áll. A kínai katonák aláaknázták a francia követséget, amely most romokban fekszik. Pichon francia követ azonban a fölrobbantás napján nem volt a követségen, mert már az ostrom első napjaiban az angol követségre menekült. A legnagyobb veszedelmet azzal okozták az ostromlás napjaiban, hogy az angol követséget föl akarták gyújtani. Hogy az angol követséget elpusztíthassák, fölgyújtották a szomszédos Hantin akadémiát, amely a kínaiaknak szent háza, mert ott őrzik a vallásos könyveket és ereklyéket, ezek aztán mind elégtek, de az angol követségnek semmi baja sem történt. A Pejtang katedrale, ahol ezernyi benszülött kereszténnyt ostromolnak a kínaiak, még mindig válságos helyzetben van. Az ellenségeskedések július 18-án megszűntek, de azért nagyon vigyázunk, hogy meglepetés ne érjen. Kínai katonák, akik Jungfu és Tungfusziang csapataiból valók, folyton megerősítik az ostromlott hely körül lévő torlaszokat. A császárváros falain lévő ágyúik azonban nem lőnek többé, valószínűleg azért, mert nincs elég lövőszerük. A császári csapatok legnagyobb része elvonul Pekingből, hogy szembeszálljon a fölmentő sereggel. Most élelmiszer érkezik és az ostromlottak helyzete javulni kezd. A sebesültek a körülményekhez képest elég jól vannak. A kórházak berendezése kitűnő. Már százötven beteget kezelnek bennök."[4879]

„A pekingi osztrákmagyar követséget tengerészek védték, akiknek fegyverzete a 95. M puska volt. Ezek segítségére a Zenta cirkálóról 1 db C-93 géppuskát és 3000 töltényt hoztak egy kínai riksával a követségre. A géppuska kifogástalanul működött és segítségével elűzték a támadókat."[4880]

[4878] Magyarország, 7. évfolyam, 1900-07-17 / 195. szám
[4879] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-03 / 211. szám
[4880] Haditechnika 21., 1987 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

„Thomann, a Zenta hajó elesett kapitánya helyébe Scala fregattkapitányt nevezték ki, aki ma indul Kínába, hogy a hajó parancsnokságát átvegye.”[4881]

1900.08.04-én Tsifu-ban járt.

(1900.08.05-én a Peking közeli Beifang-ot elfoglalták a nyugati erők. A csatában az SMS Zenta körülbelül 60 tengerésze vett részt.)[4882]

1900.08.06-08-án ismét Takuban horgonyzott. Itt találkozott az SMS Mária Terézia cirkálóval. Ennek parancsnoka, Montecuccoli ellentengernagy, átvette az irányítást az osztrák-magyar erők felett. A kötelék tagja még az SMS Aspern cirkáló. Később, csatlakozott a kötelékhez az SMS Kaiserin Elisabeth is. A négy hajó együttesen 520 tengerészt tudott szükség esetén partra tenni.[4883]
1900.08.09-én Tsifu-nál volt.[4884]
1900.08.10-16-án ismét Taku vizein járt.
1900.08.11-én Tsifu (Csifu)-ban volt, majd visszatért Taku-ba.[4885]
„A Peking felé való előnyomulásban egy 160 főből álló osztrák-magyar tengerészeti szakasz is részt vesz, mely a Mária Terézia cirkáló hajó és a Zenta torpedó-cirkáló partra szállított detachementjából van összeállítva. Ez a szakasz, mely több ágyút visz magával, öszvérekkel is el van látva, melyeket Hongkongban szereztek be. A szakasz e hó 10-ikén, miután a Mária Terézia tengerészei által megszállott tomkói vasútvonal mentén ismét helyreállt a nyugalom, Tiencinbo indult. A Zenta hajónak újonnan kinevezett parancsnoka, Skala Károly fregatt-kapitány augusztus 21-ikén Genuába érkezik, ahol a főparancsnok törzskarához fog csatlakozni.”[4886]

1900.08.17-20-án Tsifu-ban volt.
„Az e hó 18-án Pekingbe érkezett tengerészkülönítmény Leschanovsky Edgárnak, a «Zenta» tengerész-hadapródjának parancsnoksága alatt Pohl német császári kapitány kombinált csapatához tartozott.”[4887]

1900.08.18-án látott napvilágot a Zenta hadijelentése: „A hivatalos Wiener Abendpost Steiner Ernő cs. és kir. sorhajóhadnagynak, a Zenta hadihajó tisztjének kivonatos jelentését közli. A jelentés a következő: Június 15. és 16-ika közti éjjel parancsot kaptam, hogy Petri cs. és kir. tengerész kadéttel és 20 emberrel csatlakozzam ahhoz a detachementhez, melyet a német hajóraj a tomkui pályaudvar megszállására és esetleg a takui erőd bevétele végett partra szállított. Az alacsony víz beállta előtt a 150 főből álló német és osztrák-magyar detachement-t csónakokon Tomkuba szállítottuk, ahol az délelőtt fél tízkor megérkezett. El volt terjedve az a hír, hogy Nie khinai tábornok kétezer emberrel Lutaiból Tomku felé nyomul, hogy a pályaudvart megszállja és a mozdonyokat birtokába vegye, hogy azután gyorsan Tienciu felé előhaladhasson. Minthogy nem tudtuk, hogy oda érkezett-e már vagy nem, el voltunk készülve rá, hogy vele találkozzunk. Továbbá értesültünk Takuból, hogy mintegy négyszáz khinai érkezett meg az erőd megerősítésére. A pályaudvar azonban szabad volt. A partraszállítás akadálytalanul ment végbe és a pályaudvart megszállották. Egyidejűleg a mi csapatainkkal 329 japáni is partra szállt. Pohl tengerészkapitány a japán csapatok parancsnokával megállapodott abban, hogy a japán csapatok a pályaudvar északi részét, ahol az állomási és távírdaépület volt, a német és osztrák-magyar csapatok pedig a déli részét, melyben a mozdonyok voltak, szállják meg. A pályaudvart könnyű volt védelmi állapotba helyezni, mert fallal van körülvéve. A falakra ágyukat helyeztünk és árkokat húztunk. A csapatok tábori szolgálatot végeztek. Jó elszállásolásukról az idő rövidsége miatt nem lehetett gondoskodni. Pohl kapitány a saját legénységével együtt a Zenta hajó és az Iltis nevű német ágyúcsónak legénységét is élelmezte. A német és osztrák-magyar csapat, továbbá 806 japáni és 200 orosz gyalogos 2 1/2 órakor reggel egyesült, hogy az északnyugati erőd ellen vonuljon. A többi japán legénység és az Atago nevű japán csónak, melynek ágyútüze a pályaudvar előterrainjét fedte, visszamaradt a pályaudvar védelmére. Az északnyugati erőd ellen való előnyomulás alatt még 250 angolnak, 24 olasznak az

[4881] Magyarország, 7. évfolyam, 1900-08-09 / 217. szám
[4882] Vorarlberger Volks-Blatt, August 1900-08-10
[4883] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 171. szám
[4884] Neue Freie Presse, August 1900-08-12
[4885] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-12 / 220. szám
[4886] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-17 / 225. szám
[4887] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-08-28 / 204. szám

előnyomuló csapatokba csatlakozniuk kellett volna. Mint később megtudtam, az ultimátumot, nem, mint el volt határozva, 1 órakor, hanem már 9 órakor este nyújtották át. Tehát egészen váratlanul már 1 órakor dördült el az első lövés. A szétrobbanó gránátok közvetlenül a pályaudvar fala előtt hullottak a földre. A legtöbb golyó azonban fejünk felett repült el és legénységünk, anélkül, hogy kárt szenvedett volna, ismét gyülekezhetett. Most előrenyomultak az észak-nyugati erőd ellen. Oroszok és japánok csatlakoztak hozzánk. Az éjszaka holdvilágos volt és így az erődítmények körvonalait már 5 kilométerre a pályaudvartól jól fel lehetett ismerni. Az előnyomulás alatt kölcsönös tüzelés erővel folyt. Az utak posványos területen vezettek keresztül. Ez okból a gránátok legnagyobb része, mely a csapatok közelében érte a földet, szerencsére nem robbant szét. Az előnyomulás alatt a már előbb megérkezett angol és olasz csapatok is partraszállottak és hozzánk csatlakoztak. Minthogy az angolok száma legerősebb volt, ők haladtak az előnyomuló csapatok élén. De Pohl kapitány megállapodott az angolok parancsnokával abban, hogy az angol legénységnek csak egy része haladjon a csapatok élén, másik része pedig a német csapatok után. Pohl kapitány a támadás alatt is valamennyi szakasz fővezényletét vitte, Az észak-nyugati erőd előtt lévő terep agyagos és lassan emelkedő síkság, mely nem nyújtott fedezeteket. Csak az úttest nyújtott helylyel-közel oltalmat. Az összes, 943 emberből álló csapattest ezen a síkon 4000 méternyire az erődtől kifejlődött a fedezet oltalma alatt, támadásra készen. Az észak-nyugati erődöt 3 modern 12 centiméteres gyorstüzelő, egy régi 15 centiméteres Kruppféle hátultöltő gyorságyú és több elültöltő ágyú védte. Az erőd körül vízzel telt árok húzódik. Valamennyi erődöt német tisztek terve szerint építették. Az anyag, melyből épültek, szalmával kevert agyag. . . Mielőtt az előbb említett állást elértük, az öreg ágyuk beszüntették a tüzelést és csak a 3 modern gyorstüzelő ágyú és egy régi Krupp-ágyú tüzelt. Ezek közül 31/2 óra reggel egynek kivételével a többi bomba beszüntette a tüzelést. Ennek az ágyúnak legénysége bravúrral tüzelt, dacolva azzal, hogy valamennyi ágyúcső rája irányult. Az ágyú még mindig nem volt leszerelve, mikor már hajnalodni kezdett. A csapatokat fedett állásban visszavonták. Ezalatt a déli erőd egy lőporraktára robbant fel, melyet rövid időközben kisebb robbanás követett. Az első robbanás után valamennyi hajóról hurrák kiáltások hangzottak fel. Eközben a csapatokat hirtelen a jobb oldalról kezdték lövöldözni kis gránátokkal, melyek azonban eltévesztették céljukat és nem okoztak kárt. Végre Vio-kor reggel az utolsó ágyú is elhallgatott és az Iltis kitűzte az előnyomulásra megállapított jelt. A csapatok most az erődök fegyvertüzével szemben előrenyomultak támadásra. Az én szakaszom a német szakaszszal együtt az úttest fedezete alig nyomult előre és 500 méterre az erőd előtt megkezdtem a tüzelést a khinaiak ellen. Kis csapatom higgadtan követte parancsaimat és jó tűzfegyelmet tanúsított. Gyorsan előre haladtam és elértem az előcsapatok szakaszát. Az úttest fedezete alatt 300 méterre közeledhettem az erődhöz. E közben lassankint a különböző nemzetek csapatai mind egyesültek. Petri tengerész kadétnak, aki kitűnő magatartást tanúsított, sikerült embereimet mind együtt tartani. Már mikor közelebb jutottunk az erődhöz, mindinkább gyengébb lett a khinaiak tüzelése és most úgy látszott mintha minden ellentállásuk meg volna törve. Az árkok hídjai sérületlenek voltak, a kapu be volt zárva és mikor felmásztunk a falakra, csak egyes lövések történtek. Mikor embereimmel az első fokra felmásztam, feltűzték az angol zászlót. Minthogy láttam, hogy már minden ponton idegen csapatok jelentek meg és nem találtam már szabad törzset, egy angol tiszttel egyetértve kitűztem egy törzsre az angol lobogó mellett az osztrák-magyar lobogót. Az erődben sok lőszer volt és sok elesett. Minthogy a támadás egyoldalú volt, a helyőrség az ostromkor a könnyen sebesültekkel a déli oldalra menekült. . Én legénységemet összegyűjtöttem, „imára!“ vezényeltem és az erődön keresztül tett őrjárat után egyesíttettem csapatomat a német csapattal. A támadók vesztesége kevés volt. Az osztrákok és magyarok nem vesztettek egy embert se, a németeknek egy sebesültjük volt, az olaszoknak nem volt veszteségük, Oroszországnak 1 halottja és 3 sebesültje volt, ezek közt egy tiszt. Az angolok egy halottjuk és 4 sebesültjük, a japánok 2 tiszt és 7 más halottjuk és 24 sebesültjük volt.”[4888]

1900.08.21-1900.09.06-án megint Taku-ban volt.

„Amint már tegnap jelentettük, most 200 főnyi osztrák-magyar tengerészkatonaság van Pekingben. A legutóbb bevonult különítmény Burkert Alfréd sorhajóhadnagynak a különítménye volt, ki a podgyászkiséretet, mely nagyobbára teherhordó állatokból állott, Pekingbe kisérte. Burkert a Zenta partraszálló különítményéhez tartozik, mely most egyesült a Mária Terézia hadihajó különítményével. A Mária Terézia hadihajó tegnap közölt távirati jelentése, mint utólag értesülünk, Pekingből augusztus 23-án levélben, 28-án pedig Takuból táviratilag küldetett el és tegnap érkezett Bécsbe. 28-ig tehát

[4888] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-14 / 222. szám

zavartalan volt az összeköttetés Taku és Peking között. A császári palotán keresztül való fölvonulást, melyről a távirat említést tett, eleinte a múlt keddre, augusztus 23-ára tervezték. Magáról az eseményről még nem érkezett jelentés."[4889] A sajtó szerint rövid ideig 1900.08.29-e körül Csifu-ban volt, majd átment Takuba.[4890]

1900.08.31-én a Pekingbe küldött tengerészei, Winterhalder sorhajóhadnagy vezetésével, elindult vissza az SMS Zenta-hoz és elhagyta várost.[4891]

Újabb hadijelentés a pekingi akcióról: " A Zenta jelentése. Bécs, szeptember 5. A Wiener Abendpost a Zenta hajó jelentéseinek kivonatát közli a Zenta partra szállított különítményének részvételéről a szövetséges csapatoknak Peking és Tiencin ellen irányult hadműveleteinek első fázisában. E szerint Thoman, a cirkálóhajó parancsnoka a pekingi osztrák-magyar ügyvivő, Rosthorn felhívására és hogy személyesen szerezzen információkat a viszonyokról, elhatározta, hogy Pekingbe megy és elrendelte, hogy Winterhalder Tivadar lovag sorhajóhadnagy kisérje őt. Június 3-án reggel a Pekingbe szánt különítmény, mely Kollár József sorhajóhadnagyból, mint parancsnokból, báró Boyneburg-Lengsfeld Rikárd és Meier Tamás tengerész-hadapródokból, valamint 30 altisztből és matrózból állt egy bérért gőzösön útnak indíttatott. A különítmény teljes tábori felszereléssel, fejenkint 500 tölténynyel és 6 napi élelemmel volt ellátva. Azonkívül 8 milliméteres golyószórót adtak neki 4000 tölténynyel. A parancsnok csatlakozott a Takun át Pekingbe induló különítményhez. Június 4-én a különítmény Pekingbe érkezett. Június 5-én a Pekingben levő parancsnoktól a következő távirat érkezett a Zentához: Judrak, két tengerészhadapród, 70 ember Peking esetleges felmentésére készen álljon és a legrangidősb parancsnok rendelkezésére bocsátandó. Ezt a táviratot azonnal elküldték Seymour angol parancsnoknak, mint a takui kikötőben levő legmagasabb rangú parancsnoknak és további utasításait kérték. Seymour kijelentette, hogy még nem kapott közvetetlen híreket, de a francia ellentengernagytól azt hallotta, hogy a vasúti vonal meg van szakítva, ő maga megvárja a további híreket. Időközben a különítmény legénységét kiválasztották és felszerelték. A pekingi távirat megérkezése után 4 órával a különítmény teljesen felszerelve útrakészen állott. Délután 5 órakor a «Zenta» hadihajó ideiglenes parancsnoka e minőségében jelentkezett az angol altengernagynál, aki a jelenlevő hajórajok parancsnokainak egységes eljárás megállapítása végett tartandó értekezletére hívta meg őt. Ez értekezleten megállapodtak az elvekben, melyek szerint a boxerek által megszállott kerületekben a rend helyreállítása érdekében el fognak járni és elhatározták, hogy a tiencini konzulok doyenjét felhívják, hogy minden erejével hasson oda, hogy az összeköttetés Pekinggel fentartassék. Június 6-án újabb értekezlet volt az orosz tengernagyi hajón."[4892]

1900.09.07-09-én Tsifu-ban járt.
1900.09.09-1900.10.01-ig Taku-ban állomásozott.[4893]
„A Wiener Abendpost konstatálja, hogy most már a Kelet-Ázsiába rendelt egész hajóraj, nevezetesen a Mária Terézia, Kaiserin Elisabeth, Zenta és Aspern hadihajók a kínai vizeken egyesültek. A Kaiserin Elisabeth és Aspern hadihajók csakhamar Takuba érkezésük után egy különítményt, mely 14 tisztből és hadapródból, 169 katonából és 2 ágyúból állott, szállítottak partra. E partra szállított csapatokkal és ágyukkal körülbelül ki van merítve az, amit a hajóraj a szárazföldi hadműveletek céljaira adhatott. A partra szállított osztrák-magyar csapatok száma most több mint 400 ember, amennyiben már eddig is két kisebb különítmény Winterhalder sorhajóhadnagy (a Zentán szolgált[4894]) és Burkert sorhajózászlós vezénylete alatt Pekingbe, egy pedig Schuster sorhajóhadnagygyal Tiencinbe és a Mária Teréziáról egy nagyobb különítmény Wickerhausei sorhajóhadnagygyal Pekingbe küldetett. Ezekhez járul most az Elisabeth és Aspern különítménye, melynek partraszállását Montecuccoli gróf ellentengernagy rendelte el."[4895]

[4889] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-05 / 243. szám
[4890] Magyar Polgár, 23. évfolyam, 1900-08-30 / 198. szám
[4891] Neue Freie Presse, Juni 1902-06-28
[4892] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-06 / 244. szám
[4893] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-09-13 / 251. szám
[4894] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-05-27 / 125. szám
[4895] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-13 / 251. szám
Magyar Nemzet, 19. évfolyam, 1900-09-14 / 252. szám

„Skala fregattkapitány, aki Walderseevel együtt utazott Kelet- Ázsiába, átvette a Zenta hadihajó parancsnokságát (1900.09.29-én) mint az elesett Thoman fregatkapitány utódja.”[4896]

„A Wiener Abendpost jelentése szerint a Zenta hadihajó által partraszállított első különítmény, amely Kollár sorhajóhadnagyból, két tengerészhadapródból és 30 emberből állott, a megbetegedett Mayer Tamás tengerészhadapród kivételével ismét bevonult Pekingből a Zenta hadihajóra. Ez ugyanaz a különítmény, amely átélte a pekingi heves küzdelmek napjait. Pekingben azonban hátramaradt a Zenta második különítménye Burgher sorhajózászlóssal, azután a Mária Terézia nagykülönítménye Wickerhauser sorhajóhadnagygyal, összesen közel 200 ember.”[4897]

A takui horgonyzás alatt látott napvilágot a következő beszámoló: „Kínában is harczoló kassai magyar fiú levelei. Kassa, szept. 12. A kínai háborúból egy kassai magyar fiútól, akit a Zenta hadihajóval küldtek a kínai csatába, két érdekes levelet közlünk. A messze idegenben azóta már véres ütközetben is részt vett magyar fiú neve Török Géza, fia a kassai kir. törvényszék hivatalszolgájának A levelek még julius hó végén indultak el Kínából s csak tegnapelőtt érkeztek meg Kassára, a messze Kínában levő katona aggódó öreg szüleihez, a kiket a jó fiú gyöngéden vigasztal leveleiben. Az érdekes levelek egész terjedelmükben így hangzanak: I. Kert Honkong VII/29. Kedves jó Szüleim! Harminczhat napi utazás után elértük Honkong városát, amely még mindig az angoloké. Valamikor Honkong a kínai gyarmathoz tartozott, lakosságának nagyobb része most is kínai. A város nagyon szép, egy magas hegynek az oldalán terül el és a kikötőt is magas hegyek veszik körül. A hegyek nem valami termékenyek, néhol megterem a banán és ananász, de a legtöbb helyen nincs más, mint moha, csak egy-egy láthatáron látható bokor. Esőzés azonban nagy néhol egy van, mindennap egy két óráig; ha ez nem volna, olyan borzasztó lenne a hőség, hogy az ember nem volna képes kitartani. Colombóból hajójuk kijutott július 16-án este 5 órakor, július 18-án utolért bennünket egy franczia hadihajó, melynek négy kéménye van, nemsokára el is hagyott bennünket, hiába erőlködtünk, hogy túl ne tehessen rajtunk. A komandáns mindig csak erősítette : „das gibst nicht“ hogy elhagyjon bennünket, de bezzeg egy pár óra múlva már a füstjét sem láttuk, 20 án este nyolcz elértük Szumátra szigetét, mely a órakor hollandi gyarmatokhoz tartozik ; 21-én reggel 9 óra 10 perczkor elértük hátsó Indiát; 22-én reggel 10 órakor bejutottunk Szingaporeba s ott találtunk egy hadihajót, mely szintén Kínába jön olasz és egy franczia Lyoyddamfert, mely a franczia „közösöket” szállítja Kínába. 24-én kijutottunk Szingaporeból reggel 9 órakor, 25 én megfogtuk mi is a hajókezelést és a fűtők ugyancsak fűtöttek. A fedélzetről is, akik lementek segíteni, azok is 30 krajczár „culagot„ kaptak. De mentünk is ám olyan sebesen, hogy óránként megtettünk 16 mf-et, 27-én pedig már 17—17 és fél mf-et. Hanem aznap nem kaptunk esőt, csak este s a nagy hőség több embert megviselt. 28-án d. u. 5 óra 15 perczkor befutottunk Hongkongba. Nagyon szépen kérem kedves szüleimet és testvéreimet, hogyha tetszenek valamit hallani vagy az újságból olvasni, ne tessenek mindjárt megijedni, hogy Géza fiuknak is történhetett valami baja. Számtalanszor csókolom mindnyájukat, maradok szerető fiuk a sirig. U. i. Tisztelem az összes ismerősöket a messze távolból. II. Kelt Hongkong, julius 31-én. Kedves jó Szüleim! A levelet megkaptam, amelyet édesapa küldött és egyet Bélától, melyeket nagy örömmel olvastam Hongkongban. Bocsánatot kérek kedves szüleimtől, hogy czeruzával írok, de tessenek meghinni, hogy egy kis időm sincs. Mi nem mint transport jöttünk, hanem ütközetbe megyünk. Most a legutolsó kikötőben állunk, melyben még nyugodtak lehetünk. Ez a második levelem innen Hongkongból. Azt még nem írhatom meg, hogy mi most hová megyünk, de úgy hallom Csifuba, ottan kiszállítanak bennünket a partra és Takuig gyalog megyünk, ahonnan már biztos a támadás A többieknek most nem irhatok, mert az időm nem engedi úgy hiszem, hogy onnan már nem is irhatok több levelet. Ha tetszenek újságot olvasni, tessenek kivenni hogylétünket, mely úgy hiszem nem lesz valami rész. — Édesanyát kérem még egyszer, hogy ne bánkódjék utánam, hiszen rég óhajtom én ezt, még kis gyermek koromtól. Akkor is mindig csak azt kívántam, hogy addig ne legyen háború, míg meg nem növök és most meg annak örülök, hogy én is részt vehetek benne. Ha az Isten megengedi, hogy visszatérhetek a harczból, majd írok mindazoknak, akiknek most még nem kaptam meg a czimüket. Én hála Istennek, egészséges vagyok, melyet kedves jó szüleimnek és testvéreimnek is hasonlóan kívánok. Százezerszer csókolom mindnyájukat és tisztelem az összes ismerősöket. Szerető fiuk a sirig Géza-Isten Önökkel! Holnap reggel útnak indulunk Hongkongból. Eddig szólnak a levelek

[4896] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-09-30 / 268. szám
[4897] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-15 / 220. szám

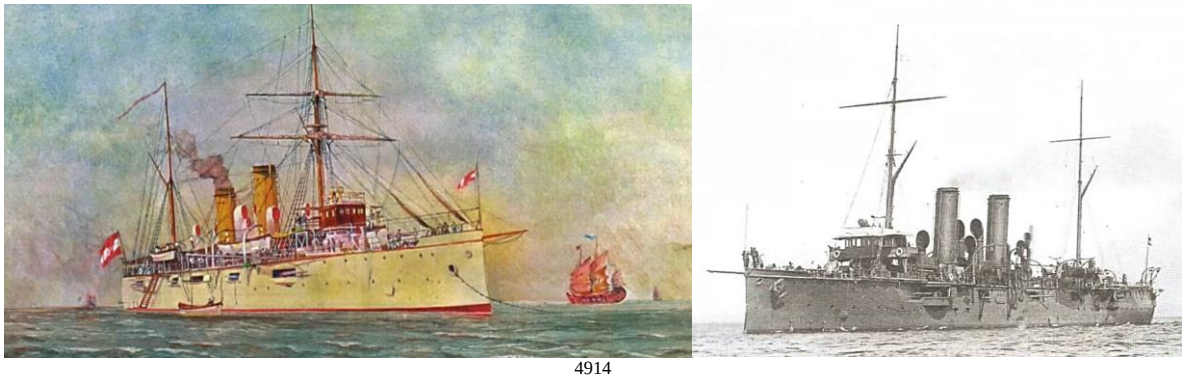
s azóta még semmi hír sem érkezett a boxerekkel harczoló kassai fiútól, de az aggódó szülök remélik, hogy a gondviselés őrködik a magyar hazájától messze harczoló fiuk élete fölött és visszavezérli őt karjaikba."[4898]

1900.10.02-03-án Tsifu-ban volt.
1900.10.03-05-én Wei-hai-wei következett.
1900.10.06-12-én Taku-ban járt.
„Távirati jelentés szerint a Mária Terézia, Aspern és Zenta osztrák- magyar hadihajók Takuba érkeztek. A hajókon minden rendben van."[4899]
1900.10.13-17-én Shanhaikwan állt meg.
1900.10.18 – 1900.11.07-én visszatért Taku-ba.[4900]
1900.11.08-13-án Tsifu-ba futott be.
1900.11.14-15-én megint Taku következett.
1900.11.16-18-án Shanhaikwan volt.
1900.11.19-én Taku-ban állt meg.
1900.11.24 – 1900.12.06-án Kobe-ban járt.[4901]
1900.12.08-25-én Yokohama-ban vetett horgonyt.
„A Mária Terézia, Aspern és Zenta osztrák-magyar hadihajók Jokohámába érkeztek, ahol két-három hétig maradnak."[4902]
„A kereskedelemügyi m. kir. minister folyó évi 89.018. számú rendelete, a kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó egyének magánlevelezésének portómentessége tárgyában. A »Kaiserin und Königin Maria Theresia«, »Kaiserin Elisabeth«, »Aspern« és »Zenta« hadihajókból álló kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó egyénekhez intézett s azoktól eredő nem ajánlott levelekre és levelezőlapokra portómentességet engedélyezek. Az egyes levél súlya a 70 grammot meg nem haladhatja. A magyar korona országaiból eredő ily leveleken és levelezőlapokon a czimzett nevét, szolgálati rangját, vagy szolgálati alkalmazását, valamint a hadihajó nevét, melyhez a czimzett tartozik, pontosan ki kell tenni, azonfelül a czimoldalra »Tábori posta« szót kell szembeötlően feljegyezni. Budapesten, 1900. deczember 17-én. A minister megbízásából: Szabó, s. k. p.-t. főigazgató."[4903]
1900.12.26-28-án Uraga-ban dokkban állt.[4904]
1900.12.30 – 1901.01.06-ig Kobe látta vendégül.[4905] Ekkor a hajó igyekezett jégmentes kikötőt találni. A kínai csaták idején a Zenta csatahajón szolgált Kotovic sorhajókapitány.[4906] A cikkből kiindulva, ekkor még feltehetőleg nem sorhajókapitány, de 1905-ben a cikk írásakor már sorhajókapitány.

1901.
1901.01.10-én befutott Hong Kong-ba.[4907]
1901.02.09-én Bankok-ba (Thaiföld - Sziám) érkezett.[4908]
1901.02.15-17-ig ismét Hong Kong-ban járt, hogy szenet vételezzen.[4909]
1901.02.22-1901.03.12-ig Sanghaji-ban horgonyzott.[4910]
1901.03.12-13-án Woosung-ot kereste fel.
1901.03.15-én ért Tsingtao-ba.
1901.03.19-22-én Wei-hai-wei következett.
1901.03.23 – 1901.04.26-án Taku-ban vetett horgonyt.[4911]
1901.04.26-28-án Tsifu-ban volt.

[4898] Pannonia, 29. évfolyam, 1900-09-13 / 210. szám
[4899] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-10-09 / 277. szám
[4900] Neues Wiener Journal, Oktober 1900-10-18
[4901] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-11-23 / 322. szám
[4902] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-10 / 340. szám
[4903] Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-12-19 / 290. szám
[4904] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-12-28 / 308. szám
Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-28
[4905] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4906] Siklós és Vidéke, 18. évfolyam, 1905-08-13 / 33. szám
[4907] Neue Freie Presse, Januar 1901-01-11
[4908] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-01-08 / 8. szám
[4909] Neue Freie Presse, Februar 1901-02-16
[4910] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-02-23 / 54. szám
[4911] Magyar Szó, 2. évfolyam, 1901-03-26 / 73. szám

1901.04.28-29-én Wei-hai-wei-t látogatta meg.
1901.04.30 – 1901.05.05-ig Chemulpo-ban (Korea) volt.
1901.05.09-16-án befutott Nagasaki-ba az SMS Zenta, SMS. Mária Terézia és az SMS Kaiserin Elisabeth.[4912]
1901.05.19-21-én Wei-hai-wei-be tért vissza.[4913]



[4914]

1901.05.22-1901.06.14-ig Taku-ban állomásozott.
1901.06.16-án Shanhaikwan-ban állt meg.
1901.06.17-25-én Tongku (Taku) következett.[4915] (1901.06.22-én kapott hazatérési parancsot az SMS Zenta és az SMS Kaiserin Elisabeth.[4916])
1901.06.26-28-án Wei-hai-wei vizeit kereste fel.[4917]
1901.06.28 – 1901.07.02-ig Tsifu-ban volt.[4918]
1901.07.03-13-án Taku-ban kötött ki.
1901.07.14-25-ig Tsifu (Csifu)-ban horgonyzott.
„A kereskedelemügyi m. kir. minister folyó évi 45.663. sz. alatt kelt rendelete a kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó egyének magánlevelezésére engedélyezett portamentesség megszüntetése tárgyában. A kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó »Kaiserin und Königin Mária Theresia«, »Kaiserin Elisabeth«, »Aspern« és »Zenta« hadihajókon berendezett tábori postaszolgálatot a közös hadügyminister úr folyó évi julius hó 31-ével beszünteti, minek következtében 1900. évi deczember hó 17-én 89.018. szám alatt kelt rendeletemet hatályon kívül helyezve, a nevezett hajórajhoz tartozó egyénekhez czimzett s azoktól eredő nem ajánlott levelekre és levelezőlapokra engedélyezett portamentességet is folyó évi julius hó 31-ikével megszüntetem. Budapest, 1901. évi julius hó 14-én. A minister megbízásából : Szalay, s. k. pt. elnökigazgató.”[4919]
„«A császár és király Montecuccoli gróf ellentengernagyhoz a kelet-ázsiai hajóraj parancsnokához : A Kaiserin Elisabeth és Zenta hadihajóimnak a hazai vizekbe való visszatérése alkalmából örömmel érezem magamat indíttatva, hogy önnek, a hajórajparancsnokoknak és törzseknek, valamint kelet-ázsiai hajórajom legénységének a nehéz, szokatlan viszonyok között önfeláldozással és sikerrel teljesített szolgálatukért legmelegebb köszönetemet fejezzem ki, egyúttal szívből kívánva szerencsés hazautazást.»”[4920]
1901.08.02-04-én Hong Kong-ban járt.
1901.08.06-án Kanton-ban állt meg.
1901.08.07-08-án Hong Kong-ba tért vissza.
1901.08.12-21-én Szingapúr-ban járt.[4921]

[4912] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-05-10 / 127. szám
[4913] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-05-21 / 138. szám
Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-05-21 / 138. szám
[4914] https://www.youtube.com/watch?v=5wUZT0F9vds
[4915] Neue Freie Presse, Juni 1901-06-18
[4916] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-06-23 / 170. szám
[4917] Hazánk, 8. évfolyam, 1901-06-27 / 150. szám
[4918] Neue Freie Presse, Juni 1901-06-29
[4919] Budapesti Közlöny, 35. évfolyam, 1901-07-21 / 166. szám
[4920] Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-08-01 / 182. szám
[4921] Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-08-14 / 193. szám

1901.08.25-26-án Sabang-ot kereste fel.
1901.08.29 – 1901.09.09-én befutott Colombo-ba.
1901.09.18-20-án Aden vizein járt.
1901.09.24-én érkezett Szuezbe.
1901.09.25-26-án Port Said-ban volt.[4922]
1901.10.01-én futott be Polába.
1901.10.03-án a hajót leszerelték.
A kínai útért jutalmul a hajó egy selyem díszlobogót kapott.[4923]

A kínai út során a hajó borászati kísérletben vett részt, hogy kiderítsék, a bor szállítható e hosszú úton. A kísérletet a bécsi Rathgausteller borkereskedés kezdeményezte. Erre a célra a "Zenta" hadihajó két láda különféle bort vitt magával az útjára. Az egyik láda a tiszteknek volt szentelve, azzal a céllal, hogy felmérjék és teszteljék a bor minőségét a partvidék bizonyos földrajzilag elkülönülő pontjain. A második láda lezárva maradt, és visszakerült Bécsbe. Annak minőségét az t után, Bécsben vizsgálták meg. A bor kibírta a hosszú utat.[4924]

Az építők felé a Zenta még 1901-ben sem lett teljesen kifizetve.[4925]

Még egyszer a bokszerlázadásról:
„A copfosok tüzében. Winterhalder Tivadar lovag, sorhajóhadnagy, hatszáz oldalas könyvben megírta az 1900- beli kínai harcok történetét, különös tekintettel a mi tengerészeinkre. Winterhalder a Zenta hadihajón szolgált, mely hajó tudvalevőleg részt vett a takui erődök ostromában, legénysége pedig kisebb különítményekben a legveszélyesebb pontokon küzdött és ontotta vérét. Maga a szerző Pekingben volt a június közepétől augusztus közepéig húzódó válságos napokban és alaposan kivette részét a harcból, fáradalomból, de egyszersmind éber szemmel figyelt az eseményekre és minden kis részletet följegyzett. A jegyzetekből származott a könyv, mely Kínai harcok címen most német nyelven, hatszáz oldalas terjedelem ben megjelent Bécsben és Budapesten, ahogy a kiadó a megjelenés helyét a könyvre nyomtatta. A szerző osztrák-német ember, de meg kell adni, hogy a közös ügyes helyzettel lojálisan számol és mindig Ausztria-Magyarországról, osztrák-magyar katonaságról, követségről beszél. Ezt örömmel jegyezzük föl ismertetésünkben. A Zenta 1900 májusában Japánban időzött. E hónap 30-án Sasebóban ezt a táviratot kapta a tokiói követségtől: „A pekingi cs. és kir. követség 28-án ezt telegrafálta: Kérem a hadihajót értesíteni, hogy külügyminisztériumot megkértem egy különítménynek Tabuban való partra szállítására. Ambró:“ A Zenta még aznap éjfélkor újabb táviratot kapott a haditengerészet vezetőségétől, mely a különítménynek Pekingbe való lehető gyors menesztését elrendeli. Másnap hajnalban tehát elindult a hajó és Thomann fregat-kapitány parancsnok Takuból harminc embert küldött Pekingbe Kollár József sorhajóhadnagy vezetésével, aki mellé Boyneburg-Lengsfeld Rikárd báró és Mayer Tamás hadapródokat rendelte. A hajó parancsnoka eleinte puskánként csak 250 patront akart a legénységgel küldeni. Nem sejtette senki, milyen komoly munkája lesz a kis csapatnak! Az utolsó pillanatban valamely szerencsés előérzettől megkapatva 500 patront osztatott mindenik legénynek és egy mitrailleuse-t is adott velük. Ez az intézkedés roppant fontosságú volt, amint később kitűnt. A legénység nagy kedvvel ment az expedícióra. Szeretett volna mindenki részt venni benne és a hajón maradottak ugyancsak irigyelték a távozókat. Sok tréfa járta. A távozók megígérték, hogy minden ellőtt patronért egy copfot hoznak, az ígéretet azonban nem tartották meg, mert nem akarták a hajót megfertőztetni. Éppen indulóban volt a csapat, hogy a többi nemzet különítményével együtt Pekingbe siessen a követségek védelmére, mikor Rosthom követségi titkártól, aki Czikani báró követ távol-létében a pekingi osztrák-magyar követséget vezette, távirat érkezett Thomann fregat-kapitányhoz, melyben szóbeli értekezésre Pekingbe szólította. Két nap előtt még meg volt szakítva Tiencin és Peking közt a vasúti összeköttetés, de azóta ismét helyreállították, úgy hogy ez a látogatás mindössze két-három napot kívánt. Thomann kapitány tehát ment és magával vitte Winterhalder sorhajóhadnagyot, e könyv szerzőjét. Az expedíció június 3-án érkezett Pekingbe. Útközben nem zavarta a vonatot se boxer, se kínai katona, Pekingben pedig, mikor néhány főnyi nemzetközi sereg az

[4922] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-09-27 / 267. szám
[4923] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4924] Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1901-12-05
[4925] Budapesti Közlöny, 35. évfolyam, 1901-06-28 / 147. szám

utcákon végig vonult, a kínaiak szótlanul bámulták a muzsikaszóval elvonulókat. Az osztrák-magyar követségen a mieinket Posthorn dr. és fiatal, szép, bécsi származású felesége fogadták, és nem gondolta senki, hogy ez a hölgy nemsokára mily nagy bátorsággal fog osztozni a férfiak veszélyes hadi mesterségében. Rosthornné szeretetreméltóságát, bátorságát és önfeláldozását alig győzi dicsérni a szerző. Akkorjában még oly tartózkodó volt a kínai csőcselék, hogy — noha már két vasúti épületet fölgyújtott — Rosthorn asszony, a könyv szerzője és egy harmadik úr másnap sétalovaglásra mentek a város északi részébe. Útközben volt ugyan némi kalandjuk a katonasággal, mely az északi kapun nem akarta átbocsátani őket. — Rosthornné indítványára erre egyszerűen keresztül vágtattak a katonacsapaton, — de nem gondolták, hogy oly közel az élet-halálharc. Másnap reggelre megjött a hire, hogy a boxerek a várostól délre két vasúti állomást elromboltak és a vasút ettől fogva hónapokon át nem közlekedett. Peking el volt vágva a külvilágtól. Thomann kapitány s a könyv szerzője nem térhettek vissza hajójukra, — a kapitány többé soha. Elem vázolhatjuk e cikkely szűk keretében mindazokat az eseményeket, melyek június első felében lejátszódtak. Nem a kínai hercegek és kormányférfiak kétszínű játékát, Tálai megvételét, Seymour dugába dőlt expedíciójának történetét, sem a boxerek és kínai katonák kegyetlenségeiről Pekingbe érkezett híreket. A szerző ezeket az eseményeket részletesen és érdekesen rajzolja. Abból, hogy az özvegy császárné Tung- Fuhsiang csapatait Pekingbe rendelte és Tuan herceget a csungli-jámen elnökévé tette, valamint hogy három olyan mandzsut nevezett ki miniszterré, akik veszettül gyűlölték az európaiakat, a követek megértették, mi sorsot szánt az európaiaknak. A követségeket erősíteni kezdték. A követek ellen való erőszakoskodás június 11-én kezdődött, mikor Sugiyamát, a japáni követség titkárát Tung-Fuhsiang katonái megölték és ettől fogva naponta hallatszott a csőcselék Sassal (Öld meg!) és Sa-u-sa! (Gyújtsd föl!) kiáltása a követségek utcája körül. Az osztrák és magyar csapatnak jutott osztályrészéül, hogy először ismertesse meg a pekingi boxerekkel a sortüzet. Június 13-án este nagy tömeg fegyveres boxer és egyéb gyülevész nép közelgett a Hatamen-boulevardról fáklyával, ordítozva a követségek felé, hogy egy épülőben levő ház faállványát fölgyújtsa s ezzel lángba borítsa a legszélsőbb szárnyon levő belga követséget. Az ennél a követségnél őrt álló osztrák és magyar csapat néhány sortüzére a tömeg halottjait és sebesültjeit magával cipelve, szétfutott. Ettől fogva mindennapos a boxerek támadása, melyek ugyan a védőkre nézve nem veszélyesek, de annál végzetesebbek az épületekre nézve. A követségek közül a házak egész, tömegei omlanak össze a tűzben, melynek csóváit a boxerek vetették a fedelükre és az európaiak kevésbbé védett épületei is a láng martalékává lettek. A hatóság azonban még sokáig az ártatlant játszotta, miniszterek jöttek-mentek a követségben, sápítoztak, hogy az európaiak a békés polgárokra lövöldöznek és mézes-mázos szavakkal arra akarták bírni a követeket, hogy helyezzék magukat a kínai kormány védelme alá és költözzenek át a csungli -jámenbe, ahonnan majd katonai fedezettel a tengerpartra szállítják őket. Ebből a vendégszeretetből a követek azonban nem kértek, hanem szorgalmasan építették a torlaszokat. Végre, június 20-án a csungli-jámenbe induló Ketteler báró német követnek meggyilkolása lerántotta a mandarinokról az álarcot. Amíg a kormány nagy kénycseppeket hullatott e szomorú eseményeken, a kínai katonaság megkezdte a nyílt ellenségeskedést. Megkezdődött a követségek lövetése s ettől fogva éjjel-nappal zümmögött az európaiak feje körül e halálos bogarak zápora. Az osztrák-magyar követség az ellenségeskedésnek mindjárt első napjaiban elveszett. Félreértés áldozatává lett. Nem tudni, mi okból, egy napon a követek a kínai kormány ígéreteit megbízhatóbbaknak tartották és elhatározták, hogy nagy karavánban kivonulnak a városból, megbízván a miniszterek annak ígéretében, hogy a katonaság a boxereket féken fogja tartani. Úgy határozták el, hogy a gyülekezés a francia követségen lesz s onnan vonulnak tovább. Szomorúan hagyta el követségünk és a derék matrózcsapat a szép épületet, Eosthomné szemében könny csillogott, aztán megindult a menet a francia követségre, de előbb szétrombolta a nagy fáradsággal emelt védőtorlaszt, nehogy a kínaiak használják. A francia követségen az osztrák és magyar csoport nagy meg lepetésére arról értesült, hogy a határozat óta a követek meggondolták a dolgot és inkább Pekingben maradnak, mintsem kitegyék magukat a biztos lemészárlásnak. Erről senki nem értesítette az osztrák és magyar követségét és mégis tele voltak az angol lapok azzal a méltatlan váddal, hogy a mieink szükségtelenül cserben hagyták követségüket. Ellenkezőleg, erre a hírre matrózaink futva rohantak vissza az elhagyott követségre, hogy újra birtokba vegyék, de a kínai katonaság oly golyózáporral fogadta — a matrózok ráismertek az éles dörrenésről a Stájerből importált Manlicher-puskára — hogy öt percnél tovább nem állhatták a tüzet. A francia követségre hátráltak. A követség elveszett. Nemsokára már csak kormos falai meredeztek az égnek. Ettől fogva a francia követséget védelmezték matrózaink, egy esetet kivéve, szívósan és kitartóan. Ez az eset június 22-én történt. Az általános bizalom Thomann kapitányra ruházta a főparancsnokságot és ez a feladat a derék katonát, úgy

látszik, kissé megzavarta. A legszilajabb puskaropogás, az égő épületek zúgása, a kínaiak ordítása közepette Soden gróf német parancsnok azt a hírt vitte Thomannak, hogy az amerikaiak már meghátráltak és ennélfogva ő sem bírja tovább védelmezni a követséget. Thomann általános visszavonulást fúvatott és a franciák, olaszok, osztrákok, magyarok az erős angol követségre hátráltak. Itt kitűnt a hír valótlansága, mert az amerikaiak pozíciójukban maradtak. A főparancsnokságot erre Sir Claude Macdonald angol követ vette át, aki a csapatokat visszarendelte az elhagyott épületekbe, melyeket a kínaiak, szerencsére, még nem szállottak meg. Macdonald eljárása súlyosan megsértette Thomann kapitányt, mert önhatalmúan ragadta magához a vezérséget. Jellemzi azonban a hős tengerész gondolkozását, hogy érzékenységét elfojtotta és teljes lélekkel vett részt az osztrák-magyar csoport élén a védelemben, mígnem július 8-án gránátszálánk nem hatolt szívébe, mely életét kioltotta. Ott a francia követségben, a franciákkal vállat vállhoz vetve küzdött hónapokon keresztül a fenti kis csapat, előbb Thomann, majd a könyv szerzőjének parancsnoksága alatt s a harminc főből való kis csapat öt halottat vesztett, sebet pedig csaknem valamennyi szerzett. Minden tisztje megsebesült és Mayer hadapród meg is halt a kórházban. Az idő folytonos harccal és a fölmentő csapatra való izgatott várakozásban telt el. A védők gyakran láttak a városon kívül szállongó rakétákat, melyeket, úgy vélték, csakis a fölmentő sereg röpíthetett föl, hogy hírül adja közeledését. Az öröm mámorát azonban sokáig csalódás váltotta föl, mikor a sereg csak nem jelentkezett. Máskor hajóágyuk" dörgését vélték hallani, de ez is csak hallucinációnak bizonyult. Akárhányszor abban a helyzetben voltak a védők, hogy lelküket Istennek ajánlották és várták a kikerülhetetlen véget. Akkor valamely akna fölrobbantotta a védőfalat, mikor a kínai ágyuk több helyen is széles rést ütöttek torlaszon és falon, mikor a követségeknek csaknem egész területe tűzbe-lángba, fojtó füstbe merült, mikor a patron fogytán és a megviselt legénység ereje enyészőben volt, mindig fölmerült sötét arcával a végzet. El is készült rá mindenki, férfi és asszony, katona és civil, európai és kínai keresztény. _ Nem is hiányzott egyéb, mint Hogy a kínai katonák rohamot kockáztassanak a fáradt védők ellen. Ezt azonban ők sohasem tették. Védett helyükről sohasem jöttek ki, onnan bocsátották zuhogó eső gyanánt a golyózáport a követségekre. Akkor Thomann a francia követséget elhagyta, bámulva látták a visszatérő védők, hogy a kínaiak ezt a védetlen épületet, melynek birtokáért pedig annyi emberüket föláldozták már, meg nem szállották. A rejtély magyarázata valóban humoros. A kínai vitézek a visszavonulás trombitajelét rohamjelnek vették és nem mertek előbújni fedett helyükről. Abban pedig, hogy a védők elhagyják a követséget, valami nagyszerű cselt sejtettek. És csak azért sem mozdultak. Rohamra csak a boxerek vetemedtek. Ezekkel a rajongókkal elhitették, hogy ha elülről éri őket a golyó, kártevés nélkül szalad át testükön. A sortüzek ugyan kiábrándították e hitükből őket, de még jó ideig neki-neki rohantak puszta lándzsával a Stanlicher-fegyvernek. Akkor még az általános ellenségeskedés ki nem tört, egy gyújtogató boxert az európaiak elfogtak és foglyul tartották. A másnap Thomann kínai szolgája azt beszélte, hogy a nép körében az a hír van elterjedve, hogy a fehér ördögök a fogoly boxerbe már néhány ezer golyót lőttek, de a kínai dalia valamennyit kiköpködte és kutya baja. A kínai tüzérséget azonban dicséri a könyv szerzője, valamint elismeri, hogy a kínai hadsereg egyes kisebb csapatai nagyon jól bántak a fegyverrel is. A követségek fölmentésével nem ér véget Winterhalder műve, mert szemtanúk elbeszélése nyomán részletesen ismerteti a takui erődök megvételét, Seymour expedícióját, Tiencin elfoglalását, a fölszabadító sereg műveleteit, a pestangi misszió csodás védelmét, Waldersee operációit és a többi osztrák és magyar hadihajó dolgait. 'A tengerésztiszt mindezt vonzó módon írja meg, s ezért a könyv nemcsak katonai szempontból érdekes. Számos kép, több vázlat és két térkép disziti."[4926]

„Bécsből jelentik 1905.06.02-án: Múlt éjjel egészen váratlanul meghalt Bonneburg Rikárd báró gárdafőhadnagy. Bonneburg báró, aki huszonhétéves volt, a kínai boxerlázadás idejében a Zenta hadihajón szolgált (mint kadét[4927]) és kiváló részt vett a francia követség palotájának megvédekezésében. Egy ízben kirohanást tett és a harc folyamán egy golyó fúródott a homlokába. A golyót nem tudták ugyan kivenni, de mégis úgy látszott, mintha Bonneburg teljesen helyreállott volna. Bonneburg hazautazott és megrongált egészségére való tekintettel fölmentették a tengerészeti szolgálat alól és a testőrséghez osztották be. Orvosai mindig attól féltek, hogy a golyó leereszkedése következtében agyvérzés állhatna be és múlt éjjel ez valóban be is következett. Az elhunyt Bonneburg báró vezérőrnagynak, az arciere-testőrség házi parancsnokának fia."[4928]

[4926] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-06-28 / 175. szám
[4927] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-06-02 / 151. szám
[4928] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-06-02 / 151. szám

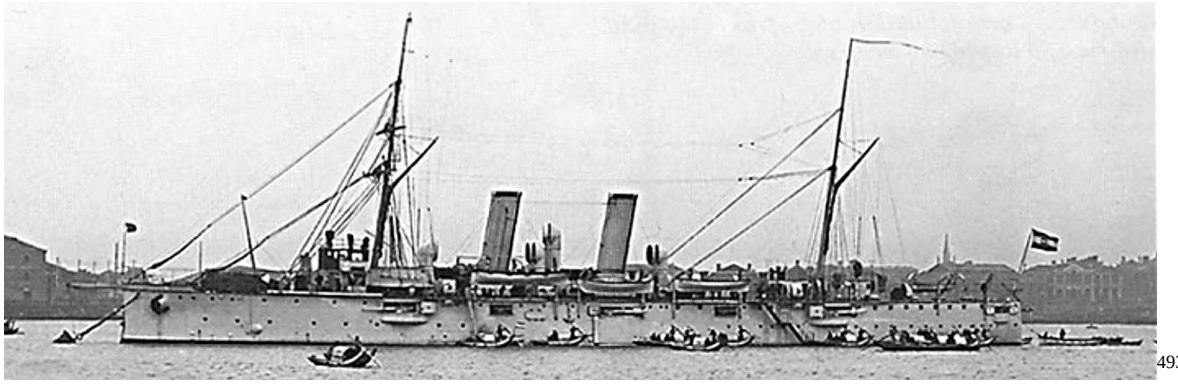
(Egy horvát hős Kínából.) Lapunk egyik barátja ezt írja nekünk: Stefan Basljan, aki igazi hősként tüntette ki magát az utolsó kínai háborúban, nemrégiben visszatért szülővárosába, Tomasiába, Belovar közelébe, miután letöltötte katonai szolgálatát. Első osztályú tisztként –tiszthelyettes- (őrmesteri rangban) tért vissza hazájába, és hősies tetteiért Őfelsége a Bátorság Aranyéremmel tüntette ki, míg a belga királytól Érdemkeresztet kapott. Basljan egyike annak a 30 osztrák-magyar tengerészgyalogosnak, akiket a "Zenta" hadihajó vitt Kínába. Több mint két hónapig oroszlánként harcoltak Peking diplomáciai negyedében a szakaszok, majd később a reguláris kínai csapatok heves támadásai ellen. E 30 tengerész között 24 horvát is volt. Basljan, egy földműves fia, de szerénységében nyitott gondolkodású ember, egy szót sem akart magáról említeni, bár az akkori eseményeket különös lelkesedéssel mesélte el. Élményei annyira izgalmasak és érdekesek, hogy megérdemlik, hogy részletesebben leírjuk őket. Egészen véletlenül találkozott e sorok írója Bastiannal egy zágrábi kávézóban. Kalandjaiból néhány epizódot is feljegyzett. Köszönet illeti háborús tengerész társát, a Sissekerben született Robert Bonyhadit, a zágrábi likőrgyár tisztviselőjét. Bonyhadi a Seymour-expedíció tagjaként bátran helytállt több tiencsini csatában is, és egy évig Kínában maradt, Takuban, Tiencsinben, Tungchaóban és Pekingben tartózkodott. A bátorságért járó ezüstérem a ragyogó magatartásáért járt jutalmul.[4929]

A boxerháború alkalmából a "Zenta" cirkáló kínai selyemből készült zászlót és lobogót kapott a pekingi különítménytől, amelyet ünnepélyes alkalmakkor felhatalmaznak a felvonásra.[4930]

1902.
A hajó tartalékban volt.
„Ugyancsak október közepén indul útnak a Zenta nevű hadihajó is és pedig Dél-Amerikába s onnan Dél-Afrikába, főleg a legénység kiképzésének czéljából.”[4931]

1902.10.15-én Wilhelm Ritter von Böckmann fregattkapitány parancsnoksága alatt Afrika és Dél-Amerika vizeire indult. A hajó fedélzetén volt ekkor Julius Pisko császári és királyi követ is, aki a délafrikai kikötők kereskedelmi viszonyait fogja tanulmányozni. Alexandriát a hajó a kolera miatt nem fogja érinteni.[4932] A tervezett útvonal: lesznek: „Alexandria, Port-Szaid, Aden, Zanzibár, Madagaszkár, Mauricius, Réunion, Dél- Afrika, Kongó, Szent-Ilona, Argentína, Sierra Leona, Daku, Teneriffe, Tanger, Tunisz, Korfu.”[4933]
1902.10.21-27-én Port Said-ba érkezett.
1902.10.27-28-án Izmailia-ban (Szuez közelében) volt.
1902.10.28-29-én érkezett Szuezbe.
1902.11.11-12-én érkezett Adenbe.
1902.11.22-24-én Mombasa-ban (Kenya) volt.
1902.11.24-én Zanzibár-ban állt meg.[4934]
1902.12.06-11-én Diego Suarez-t kereste (francia Madagaszkár) fel.
1902.12.14-16-án járt Tamatava (Toamasina, Madagaszkár)-ban.
1902.12.12-én érkezett a St. Louis szigeti Reunion-hoz, ami Madagaszkár közelében van.

[4929] Agramer Zeitung, September 1903-09-02
[4930] Pilsner Tagblatt, Mai 1913-05-18
[4931] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-09-05 / 211. szám
[4932] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-10-17 / 247. szám
[4933] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-10-10 / 278. szám
Hazánk, 9. évfolyam, 1902-10-15 / 243. szám
[4934] Arbeiter-Zeitung, Dezember 1903-12-20

 [4935]

1903.
1903.01.02-án hagyta el Reunion-t.
1903.01.08-15-én Lorenco Marquesa (Maputo, Delagoa-öböl, Mozambik) következett.
1903.01.17-26-án Durban-ba érkezett.
„Két hónappal ezelőtt a Zenta hadihajó Dél-Afrika felé indult és magával vitte a fiumei bizományos kereskedők képviselőjét, Münz urat. Ez a megbízott most levelet küldött haza, amelyben azt írja, hogy a hadihajó durbáni tartózkodása alatt Münder konzul a tisztek tiszteletére nagy bankettet rendezett, amelyen több délafrikai nagykereskedő is részt vett. A nagykereskedők a bankett alkalmával lelkesen éltették a lovagias magyar nemzetet és a magyar iparnak Délafrikában történt térfoglalását -kimondták. Más egyéb nem igen történt.”[4936]
1903.01.28 – 1903.04.02-ig Kelet London-ba (Dél-Afrika) érkezett.
1903.02.05-12-én Porth Elisabeth következett.
1903.02.14-1903.03.07-én Fokváros (Cape Town)-ben volt. itt a hajó kapitánya az angol kolóniától egy porcelán tea és kávéskészletet kapott tiszteletük jeléül.
1903.03.10-14-én Swakopmund-ban (Namíbia, Walvis-öböl) állt meg.[4937]
1903.03.20-26-án San Paul de Loanda (Luanda, portugál Angola) következett.[4938]
1903.03.28-29-én Banana-nál és Boma-ban (Kongo) járt.
1903.04.01-én felhajózva a Kongó folyón, Matadi-ba érkezett.[4939]
1903.04.11-17-én Szent Ilona szigetén kötött ki. (Egykor ide száműzték Bonaparte Napóleont.)

„Josef Kolars hadnagy, a "Zenta" hadihajó kapitánya megkapta a Felkelő Nap Rend japán kitüntetését. A jeles alkalomból a hadnagy pilseni sört is kóstálhatott.[4940] Valójában, ő nem volt a hajó kapitánya, ha csak nem Eduard Thomann von Montalmar halála után 1900-ban, átmenetileg, mint sorhajóhadnagy.

1903.04.26-án Santos-ban (Brazília) kötött ki, ahol 7-8 napig maradt.[4941]
1903.05.08-20 között Montevideo-ban (Uruguay) vetett horgonyt.[4942]
1903.05.20- 1903.06.06-ig Buenos Aires-ben (Argentína) volt. Itt nagy estélyt rendeztek, amin a hajó tisztjei is részt vettek.[4943]
1903.06.07-én megérkezett Rosario-ba a Paraná folyón felhajózva (Argentína).[4944]
1903.06.12-14-én visszatért Buenos Aires-be.
1903.06.16-21-én meglátogatták a brazíliai Paranaguában kikötőt és a Curity-ben lévő osztrák kolóniát. Ez az első eset, hogy osztrák-magyar hadihajó érkezett ide. A helyi sajtó így számolt be a látokatásról: A „Zenta” június 18-án, kedden délután 2:30-kor érkezett Paranaguába. Délután 4:00-kor a fogadóbizottság, az osztrák konzul, a katonai és polgári hatóságok, valamint a sajtó képviselői, akik

[4935] https://esstre.pl/wrecks/CR/zenta.php
[4936] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-03-06 / 64. szám
[4937] Neue Freie Presse, März 1903-03-12
[4938] Neue Freie Presse, März 1903-03-21
[4939] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta
[4940] Pilsner Tagblatt, April 1903-04-18
[4941] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-04-28 / 116. szám
[4942] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-05-10 / 110. szám
[4943] Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1903-09-06
[4944] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1903-06-10

Curitibából különvonattal érkeztek 12:00-kor, gőzhajóról szálltak fel a hadihajóra, miután az lehorgonyzott Porto d'Agunában. A fedélzeten nagyon szívélyes fogadtatásban volt részük. Franz Scaffer úr az osztrák-magyar gyarmat (település) nevében üdvözölte a bátor honfitársakat; az elnök nevében Dr. Viktor de Amaral szólalt fel. A hajó parancsnoka őszinte köszönetét fejezte ki (franciául), és pohár pezsgővel kedveskedett vendégeinek. Utasok és sör is kaptak. Naplemente után a „Zenta" elsütötte a szokásos tisztelgő lövéseit, majd a fogadóbizottság és a többi vendég egy szívélyes „Jó éjszakát! Holnap találkozunk!" köszönéssel búcsúzott el. Aznap este 9 órakor a Varanaguában tartózkodó színtársulat előadást tartott a tisztikar és a jelenlévő többi vendég tiszteletére. Szerda reggel (június 19-én) a bizottság ismét a fedélzetre lépett, ahol a parancsnok és a tisztek a legudvariasabban megmutatták a látogatóknak a büszke torpedócirkáló felszerelését. A legénysége létszáma 320 fő. Sajnos a parancsnok csak 10 tisztet, 6 altisztet és a 8 fős zenekart engedhetett meg Curitybába utazni.
Ott az ünnepség 10 óra után kezdődött. A vasútállomáson vidám dallamok szólaltak meg. A fenséges Serra-hegység a merészen megépített Gifenbahnnal, a mérnöki tudomány remekművével, lenyűgöző hatással volt az idelátogatókra. Hajnali 3 óra után tíz perccel megérkezett Curitybába a régóta várt vendégeket szállító különvonat.
Szokatlanul nagy tömeg, becslések szerint 3000 fő gyűlt össze az állomáson és a Rua Liberdade-n. A vonat érkezésekor az állami csapatok zenekarai eljátszották a meghatóan szép osztrák himnuszt, majd az osztrákok, akik még mindig a vonaton voltak, elénekelték a brazil himnuszt. Dr. Bertoni konzul bemutatta a "Zenta" parancsnokát, Edlen von Böckmann lovagot a katonai és polgári hatóságok képviselőinek, majd megtörtént az üdvözlés. Az urak csak nehezen érték el a várakozó kocsikat. A parancsnok és két másik tiszt Dr. Bertoni konzullal utazott az osztrák konzulátusra, míg a többiek a menetet megelőzve Salon Hauerbe utaztak, ahonnan a vendégeket a magánszállásukba kísérték.
A "Zentát" kísérő kereskedelmi konzul is velük tartott. Mivel a Parana folyón uralkodó köd okozta kétnapos késést itt kellett bepótolni, és a "Zentának" vasárnap folytatnia kellett világ körüli útját, a bátor tengerészek szombaton délután 2 órakor hagyták el a vendégszerető Curitytát. A tervezett programot ezért még távolról sem tudták végrehajtani; szerdán egy kellemes estét töltöttek ifjabb Heinrich Henke cukrászdájában. Csütörtök folyamán a vendégek először a különböző kvartetteket, majd a város különböző ipari létesítményeit, valamint a katonai és polgári hatóságokat látogatták meg. Este 7 órakor ünnepi bankettre került sor a "Salon Hauerben", amelyen a brazil katonazenekar mellett a "Zenta" zenekar is fellépett. A jelentés nem megy tovább, de azt bizonyítja, hogy a curitybai osztrák emigránsok nagyszerű fogadtatásban részesítették honfitársaikat, és hogy – amint az ottani legfelsőbb tisztviselők közreműködéséből is kitűnik – az osztrákoknak a távoli Brazíliában is sikerült tekintélyes pozíciót kivívniuk maguknak. Azt, hogy a katolikus ügy az ottani telepesek körében is virágzik, bizonyítja az is, hogy a fent említett „Iránytű" július óta hetente kétszer jelenik meg.[4945]
1903.06.22-28-án Rio de Janeiro (Brazília) következett.[4946] Itt a hajó kapitányát fogadta az államelnök.
1903.06.30 – 1903.07.04-ig Bahia (Brazília) következett.[4947]
1903.07.06-án Pernambuco-ban kötött ki.[4948]
1903.07.22-27-én Sierra Leone-ban (Freetown) járt.[4949]
1903.07.29 – 1903.08.05-én Dakar-ban (Szenegál) kötött ki.[4950]
1903.08.08-14-én Teneriffe-ben (Kanári-szigetek) volt.[4951]
1903.08.15-22-én Funchal, Madeira volt a megállóhelye.[4952]
1903.08.25-29-én befutott Cadiz (Spanyolország)-ba.[4953]
„A Zenta czirkálóhajó balesete. Cadixból jelentik, hogy a Zenta nevű osztrák-magyar czirkálónak egy csolnakja, melyen 11 ember volt, a kikötő közelében felborult. A benülőket transzatlanti társaság egy

[4945] Neue Freie Presse, Juni 1903-06-19
Das Vaterland, Juli 1903-07-30
[4946] Neue Freie Presse, Juni 1903-06-24
[4947] Neue Freie Presse, Juli 1903-07-02
[4948] Neue Freie Presse, Juni 1903-06-18
Neue Freie Presse, Juli 1903-07-08
[4949] Agramer Zeitung, Juni 1903-06-27
[4950] Neue Freie Presse, Juli 1903-07-05
[4951] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-08-11 / 218. szám
[4952] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-08-17 / 223. szám
[4953] Neue Freie Presse, August 1903-08-26

hajója mind megmentette. A tengerészeti miniszter, ki a megmentettek megérkezésekor a kikötőben volt gratulált a tranzatlanti gőzös parancsnokának a szerencsésen végrehajtott mentéshez."[4954]
1903.09.01-05-én volt Tanger-ben.[4955]
1903.09.06-án érkezett Malaga-ba.
1903.09.09-14-én futott be Tunisz-ba. „Böckmann lovag fregatt kapitány és a Zenta hadihajó tisztjei az osztrák-magyar konzulátus vezetője által fogadtattak és azután látogatást tettek a helyőrség parancsnoki tábornokánál és a tuniszi kormány főtitkárnál."[4956] „Tudsz, szeptember 20. A Zenta hadihajó és a Miaules görög hajó tisztjei részére tegnap az itteni katonai kaszinóban fogadás volt, melynél Larrivet tábornok és a két hajó parancsnokai felköszöntőket mondtak a három állam államfőire és tengerészetére."[4957]
1903.09.22 – 1903.10.01-én volt Korfu-ban.[4958]
1903.10.02-06-án Triesztben volt az SMS Erzherzog Karl vízrebocsátásakor.
1903.10.06-án futott be Polába.
1903.10.10-én leszerelték.
Később felszerelték és besorolták a Torpedó Flottillához. [4959]

SMS *Zenta* Pula kikötőjében, képeslap [4960]

A hajó déli földgömbön megtett útját a sajtó így foglalta össze:
„A déli félgömb a világforgalomban. — A «Zenta» hadihajó tanulmányútja. — Budapest, április 11. 1902 október 16-án a Zenta hadihajó a pólai hadikikötőből kifutva egy majd 1 évi útra indult, mely alatt érintette Délafrika keleti és nyugati s Dél- Amerika keleti partvidékét, úgy a magyar, mint az osztrák kereskedelmi minisztérium megbízásából a hadihajón utazott Piskó Gyula konzul kereskedelmi szakelőadó. A konzul most egy vaskos kötetben, melynek címe: «A déli félgömb a világforgalomban», számol be a Zenta útjáról. Elsősorban természetesen úgy Délafrika, mint Délamerika kereskedelmi viszonyainak ismertetésére fekteti a fősúlyt, nagykereskedőink és nagyiparosaink részére igen sok tanulságos és hasznos dolog foglaltatik benne, mert egyúttal felvilágosítást ad, hogy miképp kell kereskedelmi összeköttetést létesíteni az illető országokkal. A Zenta 1902 október 16-án futott ki a pólai kikötőből Beckmann lovag fregattakapitány parancsnoksága alatt. A hajón volt 13 tiszt, 4 gépvezető, 10 kadét és 300 főnyi legénység. Az utca Egyptom néhai kikötőjének és Adennek érintésével a keletafrikai partok mentén, mindenütt 8–14 napi tartózkodással: Zanzibáron, Madagaszkáron, Mauritiuson, Réunionon, Laurenzo-Marquezon, Port-Natalon, Port-Elizabeten, East Londonon át Fokvárosba, ottani hosszabb időzés után a délnyugati partok mentén felfelé a Bálna-öbölbe, San Paolo di Londán át Kongóba vezetett. A Kongó torkolatától az óceánon át vezetett az útja Szent Heléna-sziget érintésével Santosba, Montevideoba, Buenos-Ayresbe, Rio de Janeiroba, Bahiába és Pernambukóba Dél-Amerika

[4954] Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-09-01 / 523. szám
[4955] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-09-03 / 207. szám
[4956] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-09-17 / 254. szám
[4957] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-09-21 / 258. szám
[4958] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-09-24 / 261. szám
[4959] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[4960] https://esstre.pl/wrecks/CR/zenta.php

keleti partvidékein. Pernambukóból ismét az óceánon az észak-nyugati afrikai partvidékre kellett fordulnia s Sierra Leone, Teneriffe, Madeira, Tunis és Korfu érintésével visszatérni Polába. Ezt a majd negyvenezer kilométernyi utat közel egy év alatt tette meg a »Zenta«. Útja második napján nagy vihar lepte meg, amely negyvennyolcz óra hosszáig tartott s a legénység nagy része is megkapta a tengeri betegséget, azután csendes tenger mellett haladt a Zenta Port-Saidig, majd Adenig és Mombassáig. November 19-én áthaladt az egyenlítőn s azokon. akik először haladtak keresztül, végrehajtották az ünnepélyes keresztelést. A víg ünnepnek azonban szomorú vége volt, egy fiatal tiszti szolga a tengerbe bukott , minden fáradozás daczára a legénység meg nem menthette. November 21-én Kilindini tengeri szorosban, amely Mombassat Afrikától elválasztja, horgonyt vetettek s ezzel megkezdődtek a kereskedelmi tanulmányozások. Az angol eszme: Afrikát angollá tenni Fokvárostól a Nílusig, nincs már messze a megvalósítástól. Vaskövetkezetességgel valósítja meg Anglia ezt az eszméjét, amely a világkereskedelemnek nem sejtett perspektívát nyújt. Kereskedelem és forgalom ezen az óriási területen mindig növekvőben van, angol, franczia és olasz kereskedelmi házak gyarmatokat és fiókokat létesítettek itt s az évi forgalom sok millióra rúg. Magyar vagy osztrák kereskedelmi telepet nem lehet látni. Majdnem ugyanilyen sivár viszonyokat talált Pisko konzul a többi vidéken is. Mombassából Zanzibárba, a kelet-afrikai partvidék egyik kereskedelmi góczpontjába jutott a Zenta. Itt sem volt magyar vagy osztrák kereskedelmi ház, már pedig a magyar és osztrák exportőrök érdekeit nem képviseli úgy egy idegen, külföldi, mint egy hazai cég. Zanzibár évi kereskedelmi forgalma vagy 70 millió korona, ebből csak 80,000 korona esik Magyarországra és Ausztriára, A hogy a magyar és osztrák kereskedelem és kivitel oly kevéssé tud gyökeret verni Dél-Afrikában, annak oka Pisko konzul szerint, hogy nincs alkalmas hajóösszeköttetés. 1902 óta az osztrák Lloyd ismét járatja hajóit az afrikai vizekre, de magyar hajójárat még ma sincsen. Nemcsak a néptömegek nem ismerik ezért a magyar és osztrák hajókat, de még a polgári és katonai hatóságok sem. így mikor Pisko konzul, Boekmann fregattakapitány és a Zenta több tisztje a Madagaszkár szigetén fekvő Tamatore hatóságai szívélyes meghívásának eleget tett, a franczia parancsnok magyar és osztrák zászlókat akart a hatósági és kormányzósági épületekre kitűzni, de nem ismerték ezeket s lexikonból kellett kikeresni a zászlók rajzát s ez mán készíteni. De Magyarország és Ausztria felől épp annyit tudtak, mint zászlóinkról, sőt megkérdezték még azt, hogy az osztrák hasonlít-e a némethez. Ilyen és ehhez hasonló kérdéseket intéztek hivatalnokok tengerésztiszteinkhez, ami más hatalmak haditengerészetével meg nem történik sehol a világon. 1903. január 3-án a Delogoa-öbölben Laurenzo Marquez előtt vetett horgonyt a Zenta. Szintén igen fontos kereskedelmi kikötő s csak nyer fontosságban az által, hogy a johannesburgi aranymezők nem messze fekszenek s hogy most új vasutat építenek innen Afrika belsejébe. Itt sincs nagy részesedésünk a kereskedelemben. Most czukrot, hajlított fabuszot, fát, burgonyát, fényűzési czikkeket visznek ki leginkább oda Magyarországból és Ausztriából. A kivitelre a viszonyok kedvezőbbek Pisko konzul szerint Johannesburgban és Délafrika más nagyobb városaiban. Kivitelünk, bár csak kisebb üzleteink vannak ott, ma is meglehetős jelentékeny, s mindenesetre még jócskán kiterjeszthető. De itt ismét hangsúlyozza Pisko konzul, hogy nincsenek pontos hajójárataink. Sok johannesburgi kereskedő kijelentette Pisko előtt, hogy csak azért nem rendelnek árukat Magyarországból és Ausztriából, mivel nem ismerik hajóink rendes indulási és érkezési idejét. Egy másik fontos kellék, ha kivitelünket Dél-Afrikában fel akarjuk lendíteni, az alkalmazkodás a dél-afrikai kereskedelmi szokásokhoz. Csak a legjobbat beszélik: Dél-Afrikában kereskedő cégeink szolidságáról és az áruk minőségéről, de sokat panaszkodnak a nehézkes érintkezési mód, az elégtelen kezdeményezés, rossz pakolás, nem elég körülményes levelezés stb. miatt. A mi cégeink mindig követelik, hogy előre fizessenek, ilyesmihez pedig Dél-Afrikában nincsenek hozzászokva. — A mi fizetési feltételeinkkel mindig meg vannak elégedve az angolok, a francziák, a németek, az olaszok, a belgák — mondták Pisko konzulnak — minket nem szabad összetéveszteni Perzsiával. Ha velünk üzleti összeköttetésbe akarnak lépni, akkor viselkedjenek úgy, mint a többi nemzetek. Pisko konzul megjegyzi, hogy a legtöbb dél-afrikai kereskedelmi czég igen hitelképes, fizetési feltételeiket egészen nyugodtan el lehet fogadni. Mindenek fölött szükséges ezenkívül, hogy czégeink angol árjegyzékeket csináljanak s az árakat Afrikába partra szállítva számítsák, mert azt a fáradságot nem veszi magának egy dél-afrikai czég, hogy az árjegyzéket átfordíttassa angolra s az árakat átszámítsa. Durban, East London, Port Elisabet és Fokváros felkeresése után, ahol Pisko konzul hasonló viszonyokat talált, mint Johannesburgban, a Zenta a Bálna-öbölbe, majd San Paolo di Loanda után a Kongo-államokba ment, ahol hosszabb ideig időzött. Könyvében igen behatóan tárgyalja Pisko konzul a Kongo-állam kereskedelmi viszonyait. Március 30-án Bornóba, a fővárosba érkezett a Zenta, majd a folyón felfelé Matadiba ment. Első ízben jelent meg ily nagy hadihajó

ezen a vidéken. Kongó elhagyása után Szent Heléna-sziget érintésével Dél-Amerika felé vette útját a Zenta s ápril 26-án Santos kikötőjébe futott be. A kereskedelmi viszonyokat itt sem találta Pisko konzul kedvezőbbeknek, mint D-Afrikában, bár ha kivitelünket San Paoloba és Samosba 8 és fél millió koronára becsülik, de ez még nagyban fokozható. Megbeszéli könyvében Piska igen világosan a kivitel nehézségeit s egyúttal irányításokat, útmutatásokat, tanácsokat ad, amelyek nagy értékkel bírnak azokra, akik Dél- Amerika városaival kereskedelmi összeköttetésbe akarnak lépni. Buenos Airesben konstatálta Pisko konzul, hogy kivitelünk Argentínába jóval nagyobb, mint gondolták. Június 6-án a Parana-folyón felfelé haladt a Zenta Rosario di Santa Feig, majd Paranaguág vitorláztak, ahonnan a tisztek Curytibba fővárosba rándultak ki. Június 22-én Rio de Janeiroba futott a Zenta. Az út végén Bahia és Pernambuco városokat érintették s julius 15-én kelet felé vette útját a Zenta, az északnyugati afrikai partok, majd hazafelé. Könyve végén felemlíti Pisko konzul, hogy igyekezett könyvében bebizonyítani, hogy iparunknak, kereskedelmünknek jó hírneve van a külföldön, de hátramaradásunk oka érdekeink nem ismerése az internaczionális kereskedelmi viszonyokban. Ezen lehet segíteni szakiskolák felállítása által, de gyökeresen csak akkor lesz segítve a bajon, ha fiatal embereink maguk kimennek a külföldre s ott letelepednek mint kereskedők."[4961]

A sajtóban vität eredményezett a hajó útjának kereskedelmi hasznossága. „Vagy tavaly januárban a Durbanba érkezett „Zenta" hadihajón egyéb cókmók között volt egy dologtalan, úgynevezett tartalékos osztrák konzul is. Ez az úr meglátogatta a magyar szubvenciós ügynököket és „Bericht"-et kért tőlük a magyar kivitel hogylétéről. Nemrég olvastam, hogy ez az úr a budapesti kereskedelmi és iparkamarában felolvasta ezeket a jelentéseket. Ettől a felolvasástól aligha hízott a magyar kiviteli ügy, mert a jelentések tartalma nem annyira a magyar gyárak irányítására törekvő fölbuzdulás, mint inkább a reményeikben csalatkozott ügynökök panaszszózata, akik kiküldetésük sikertelenségében ösztönszerűleg védekeznek az ellen, hogy otthon kétségbe vonják képességüket és ügybuzgalmukat. A külföldön kelendő iparcikkek ismertetését a drága állami pénzen, messze, idegenben kutató magyaroktól is lehetne várni. Ehelyett kapunk felolvasásokat, amelyekből megtudja a hallgató és az olvasóközönség, hogy a pápuák üvegcseréppel borotválkoznak, a Nemzeti Múzeum pedig kap néhány Németországban gyártott és újguineai kecskébe mártott harci dárdát. Vagy milyen nagy, vezércikkeket szülő port vert fel az a megváltó hír, hogy egy Japánban élő magyarunk valódi magyaros pofákra bukkant a mikádó országában, — de arra bizonyosan egyszer sem fog az a mindenesetre derék és tudós úriember gondolni, hogy a tokióiteaházakban francia cognacot, angol whiskyt és német Luccát szolgálnak fel — magyar árut semmit. Persze nálunk azt vallják, hogy a tudós vagy diplomata nem kalmár, annak szerintünk nem szabad olyan alantjáró dolgokkal foglalkozni, mint az ipar és kereskedelem. Ellenben figyeljük meg a külföldet s azt találjuk, hogy minden expedíció hoz haza gyakorlati haszonnal járó tapasztalatokat is, melyeket rendesen követ egyik vagy másik új ipar vagy kiviteli ág megnyílása. Lám a német császár maga, amikor a török szultánnál vizitelt, nem átallott ügynöknek felcsapni és csinos megrendeléseket vitt haza a német iparnak. Mindezek után nem marad más hátra, mint az információkat más után beszerezni. A legcélszerűbb az volna, ha az iparvállalatok a kivitelre kiszemelt világrészben kikutatnának hozzáértő honfitársakat, kik az ottani szükséges cikkekkel, hitelviszonyokkal stbvel ismerősek s kiket azután a helyszínen beszerzett mintákkal és ismeretekkel hazahozatnának. Ha pedig nem akadnak ilyenekre, úgy e célból hazulról küldenének ki hozzáértőket, ismétlem hozzáértőket. Ez a költségeskedés bizonyosan nem volna meddő. A magam részéről szívesen szolgálok ingyen bármely hozzám forduló magyar gyárnak módomban levő felvilágosításokkal. Piet-Retief, Transvaal, 1904. március 18-án. E. Betien:[4962]

1904.
1904.01.01-1904.06.15-ig az aktív flotta torpedónaszád flottillájának a zászlóshajója.

Egy téves híradás a Zentáról: „A Zenta nevű osztrák-magyar hadihajó elindult a kelet-ázsiai vizekre, hogy felváltsa az ott czirkáló Aspern nevű hajót. Mindkét hajó harmadik osztályú czirkáló."[4963] Valójában a hajó nem ment ekkor a kelet-ázsiai vizekre.

[4961] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-04-12 / 87. szám
[4962] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-04-17 / 107. szám
[4963] Magyar Nemzet, 23. évfolyam, 1904-01-05 / 4. szám

„A keletázsiai fenyegető helyzetre való tekintettel Magyarország és Ausztria is küldtek hadihajót a Sárga-tengerre. Előbb csak az Aspern nevű cirkálóhajó ment ki, s ott is van már vagy egy hete. Időközben a háború veszedelmének növekedtével indulási parancsot kapott a Zenta is, amely egyszer, a kínai boxer-lázadás idejében már volt a Sárgatengeren. Úgy látszik azonban, hogy a japánorosz viszályban váratlanul oly hirtelen fordulat állott be, hogy a Zenta nevű hadihajónk kiküldése elkésett intézkedésnek bizonyult volna. Ezért a hadügyminisztérium az Ausztrália felé útban levő «Erzsébet» nevű cirkálóhajónknak küldött távirati parancsot, hogy azonnal induljon Japán felé."[4964]

1904.01.06-án Polban volt. [4965]

„Változások haditengerészetünk körében. Mint a Magyar Tengerpartinak Pólából jelentik, haditengerészetünk körében az újév beálltával nagyobb mérvű változás állott be. Eszerint Kneissler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alá a következő hadihajókból álló flottát rendelték: Első hadiosztályba a Habsburg és Monarch tornyos hajókat, a Zenta torpedóhajót, a Satellit torpedóütőt és a XXI-XXX. számmal jelzett harmadosztályú naszádokat, mint kiegészítő torpedóflottillát. Külön missziószolgálatra rendelték a Kaiserin Elisabeth torpedóczirkáló tornyoshajót, mely e hónap 2-án Pólából az ausztráliai partokra 14 hónapig tartó missziókra indult. Legközelebb az Aspern torpedóhajó indul a kínai vizekre és egy torpedóhajó és kilencz torpedónaszád kisebb czirkáló útra. Egy állomáshajó Konstantinápolyba, egy másik hadi jacht Zárába kerül állomáshajóul. A Frunnsberg korvett vitorlás csatahajó a haditengerészeti akadémia növendékeivel az ioniai és égei tengerre megy tanulmányútra. Ez a hajó több görög és török kikötőben is meg fog fordulni, Pireuszban és Szmirnában hosszabb ideig fog tartózkodni."[4966] A sajtóban ekkor teljes a káosz arról, hogy hová is fog menni az SMS Zenta. Bár már bejelentették az új hajóraj felállítását az Adrián, több lap még mindig Kelet-Ázsiába küldené a hajót. Úgy tűnik, hogy a szerkesztőségek között igen lassú volt az információcsere, és egymás lapjait sem olvasták. Még január 12-én a távoli vizekre való kiküldéséről írtak, noha már 8-án tudták, hogy az utat lefújták.

1904.01.20-án két torpedóhajóval együtt kereste a Magyar Adria Navigációs Társaság SS Matlekovic gőzösét, amely január 16-án indult Velencéből és elveszett. A keresés során rábukkantak a Fiumébe befutott SS Matlekovicra.
A hajónak a viharos időjárás előtt néhány napig menedéket kellett keresnie a Vrulje-öbölben. Utána a cirkáló Dalmáciába ment.

Haditengerészetünktől. A kiképző század, amely az új "Habsburg", "Árpád" és "Monarch" csatahajókból, a "Zenta" cirkálóból, a "Satellit" torpedóvető járműből és kilenc torpedónaszádból áll, a jövő hónap közepén indul Görögországba, és Korfu, Zakinthosz, Patrasz és Pireusz kikötőit érinti. Június végén a kiképző század visszatér Polába, majd teljes erővel nagyobb hadgyakorlatokra indul.[4967] Az előző évekhez hasonlóan a "Zenta" torpedóflottilla parancsnoki hajó nem vesz részt a külföldi körúton, de további manővereket hajt végre az Adrián.[4968]

1904.04.30-án Triesztben volt.[4969]

1904.06.15 – 1904.09.15-ig ismét az aktív flotta torpedónaszád flottillájának a zászlóshajója.
Az 1904.06.15-én kezdődő flottagyakorlat alkalmából a torpedó-flottila parancsnokává Mauler József sorhajókapitányt nevezték ki. A flottilához osztották be a Zenta torpedó-cirkálót, a Satellit, a Meteor és a Komat torpedóhajókat, két síktengertjáró és több elsőosztályú torpedó-naszádot.[4970]

„A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottilája tartozik, Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flottila hajói: a Satellit, Meteor, Komet és a Zenta. Ez utóbbi a kisebb

[4964] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-01-07 / 7. szám
[4965] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-01-06 / 5. szám
[4966] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-01-08 / 7. szám
[4967] Reichspost, März 1904-03-09
[4968] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1904-03-10
[4969] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1904-04-28
[4970] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-26 / 145. szám

torpedócirkálók csoportjába tartozik. Van rajta nyolc 12 cm.-es Skoda gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete kétszáznyolcvanhárom ember. „[4971]

1904.08.17-i hír: „Triesztből jelentik: A császári és királyi nyári hajóhad, mely Ripper Gyula ellentengernagy vezénylete alatt áll, szerdán reggel vet horgonyt Trieszt előtt. A hajóhad a Habsburg nevű csatahajóból mint a parancsnok zászlóshajójából, az Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest csatahajókból, a Zenta cirkálóból, a Meteor, Satellit és Komt nevű torpedóhajókból és 12 torpedónaszádból áll. A hajóhad valószínűleg három-négy napig horgonyoz itt.”[4972]

1904.08.19-én a «Zenta» sérülése. A Fiume és Trieszt partjain a napokban dühöngött óriási viharban a Zenta osztrák-magyar hadihajó nagy sérüléseket szenvedett. A szerencsétlenség úgy történt, hogy az Epidaura raguzai kereskedőhajó nagy viharban szaladt be a kikötőbe, amelyben több hadihajó horgonyzott. A behaladás pillanatában azonban az Epidauro gépezete elromlott és ámbár a kapitány rögtön horgonyt akart vettetni, a hajó mégis nekivágódott a «Zenta» hadihajónak, amely erős sérüléseket szenvedett az orrán és két mentőcsónakja is összetört. Az «Epidaurot», mely szintén léket kapott, az Audax mentőhajó vontatta be a kikötőbe. A megejtett vizsgálat megállapította, hogy a sérülést az «Epidaura» horgonya okozta, amely beszakította a «Zenta» oldalát.[4973]

A brit királyi haditengerészet (HMS Bulwark pre-dreadnought, Furious és Pandora cirkálók és a Speedy torpedónaszád) Triesztbe látogató egységeinek fogadásánál jelen volt.

Triesztben összeütközött egy kereskedelmi gőzössel és megsérült az orra. Ezért az év hátralévő részét dokkban töltötte. Kicserélték az orrfedélzeti 12 cm-es löveget, továbbá kapott egy rádiókészüléket.

„(Egy matróz regénye.) Paichból jelentik: Négy esztendővel ezelőtt, 1900-ban a Zenta magyarosztrák hadihajón Kelet-Ázsiába indult Pavich Máté matróz is, aki Thomann fregatta-kapitány szolgája volt a hajón. Thomann a boxerek ellen vívott harcban elesett s Pavich kevéssel utóbb nyomtalanul eltűnt. Társai azt hitték, hogy a boxerek megölték s nem is keresték többé. Pavich azonban Port-Arturba szökött, ahol pálinkamérrát nyitott s feleségül vett egy orosz leányt. Üzlete gyorsan virágzásnak indult s rövid idő alatt szállótulajdonos lett belőle s jelentékeny összeget tehetett félre. A japánok ostroma miatt nemrég meg akart szökni Port-Arturból, de egy japán torpedóhajó elfogta. A japán hatóságok előtt kijelentette, hogy osztrák alattvaló s hogy a Zenta hadihajó szökevénye. Erre átadták a jokohamai magyar-osztrák konzulnak, a ki az Aspern hadihajóra szállította. Az Aspern hajón most Pavich Pólába érkezett s beszállították a tengerészet börtönébe. Felesége, a kinek sikerült Port-Arturból elmenekülnie, szintén útban van Póla felé.”[4974]

Az első hadosztály, a nehézhadosztály, a Julius von Ripper századparancsnok irányítása alatt álló új "Habsburg", "Árpád" és "Babenberg" csatahajókból áll. A második hadosztályt, amely a "Monarch", "Budapest" és "Wien" parti páncélosokból áll, Dr. Miecislaus Dr. Pietruski ellentengernagy irányítása alatt. A harmadik hadosztály parancsnoka Guido Couarde ellentengernagy, aki a "Zenta" és a "Szigetvár" cirkálók, a "Satellit" és "Meteor" torpedónaszádok, a "Cobra" és "Phython" mélytengeri torpedónaszádok, valamint tizenkét kisebb torpedónaszád felett parancsnokol. Szeptember elején a század egy része nagyszabású támadást hajtott végre Pola fő hadikikötője ellen, amely célból Pola védelmének a gyakorlása volt a szárazföldi csapatok részéről.[4975]

1904.12.08-án a következő kötelék tagja: SMS Habsburg, SMS Árpád, SMS Babenberg páncélosok, SMS Aspern, SMS Szigetvár, SMS Zenta cirkálók és az SMS Satelit torpedóhajó.[4976]

[4971] Hazánk, 11. évfolyam, 1904-07-03 / 157. szám
Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám
[4972] Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-08-17 / 197. szám
[4973] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-08-22 / 873. szám
Arbeiter-Zeitung, August 1904-08-20
[4974] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-11-30 / 331. szám
[4975] Grazer Tagblatt, Juni 1905-06-15
[4976] Die Zeit, Dezember 1904-12-08

1905.
1905.01.01-től az aktív flotta torpedónaszád flottillájának (9 db torpedónaszád) a zászlóshajója.[4977]
1905.05.21-én jelen volt az SMS Erzherzog Ferdinand Max vízrebocsátásánál.
Ebben az évben a nyári flottilla torpedó flottillájának a zászlóshajója 1905.06.15-1905.09.15-ig.[4978]

Fiumébe jelentik 1905.07.01-én. „A hadi gyakorlatra ideérkezett flotta egy napi késéssel ma kötött ki az itteni kikötőben. A késés oka az volt, hogy a Zenta gyakorlatozás közben Zaravecchiánál zátonyra került, de nem szenvedett komolyabb sérüléseket és rövid idővel a flotta ideérkezése után a Zenta is beérkezett."[4979] „A 3. hadosztály vezérhajója a Zenta, hozzátartoznak még a Setally és Komet torpedónaszádok.[4980]
Ez után tartalékba helyezték.

1906.
A Nyári Hajóraj 2. osztályánál szolgált 1906.06.15-1906.09.15-ig. Parancsnoka a hajónak Jehtner Mihály fregattkapitány. [4981]
Ekkor már a Zenta, Aspern és Szigetvár sebessége ellen kifogások merültek fel.[4982]
1906.08.17-én Fiumében volt.[4983]
„Részt vett a nyári kombinált flottagyakorlaton. „A király előtt végbemenő tengerészgyakorlatok előjátéka még augusztus második felében játszódott le Póla és Cattaro körül, ahol szintén partraszállási gyakorlatokat folytattak. A hadgyakorlat idejére a hajóhad két hajóhadosztályra oszlott. A támadó hajóhadosztály a Habsburg, az Erzherzog Karl és az Árpád sorhajókból, a Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálókból, az Aspenn, Szigetvár és Zenta cirkálókból és a torpedónaszád-flotillából állott és hadműveleti bázisul Lussinre jelölték ki. A támadó japán taktika szerint járt el. És idején, minden világítás nélkül nyomultak be az ellenséges hadihajók a polai vizekre. A védelmezők az ellenség hadimozdulatait léghajóról figyelték meg és úgy sikerült nekik a mintegy 8—10 tengeri mértföld távolságból közeledő hajókat észrevenni. Az ellenséges hajók közeledtéről az összes erődítményeket távirati úton értesítették, amire rögtön kigyúltak a villanyos fényszórók és rávilágítottak az ellenséges hadihajókra. E mellett azonban szigorúan ellenőrizték a kikötő bejáratát is, hogy az ellenséges torpedócsónakok befutását megakadályozzák. Mikor az ellenség látta, hogy manővere fel van fedezve, nagyobb távolságra visszavonult a nyílt tengeren és délnek fordult.. A védelmezők azonban tisztában voltak, hogy ez csak szívleges manőver és hogy rövid időn belül új támadásra lehetnek elkészülve. Úgy is történt. Alig másfél óra múlva ellenséges torpedóhajók közeledtét jelezte. A fényszórók újra működni kezdtek, két torpedócsónaknak azonban mégis sikerült észrevétlenül a kikötőbe nyomulni, ahol egy portyázó gőzöst meg is torpedóztak. A torpedócsónakokat, azonban a védelem bekényszerítette a kikötőbe és foglyul ejtette. A többi torpedó támadását meghiúsították. Ezenközben a támadó flotta kint a nyílt tengeren két részre oszlott, amelyek közül az egyik csoport, rögtön támadást intézett, de heves tüzelés után visszavonulásra kényszerittetett. Manővírozás közben a 26-ik számú torpedó megsérült s így a küzdelmen kívül került. A második gyakorlati napon a támadók csapatokat akartak partra szállítani, hogy az erősséget a szárazföld felől támadják meg. A partraszállás azonban nem sikerült. 17-én a bádói kikötőben nagy partratétel manőverek voltak, amelynél a csontokat tutajokon és csónakokon szállították a szárazföldre. A 10-én kezdődő raguzai gyakorlatok azért bírnak nagy érdekességgel és fontossággal, mert költséges voltuk miatt csak ritkán ismétlődhetnek meg."[4984]
1906.09.15-én részt vett a Calamotta közelében megtartott flottaszemlén.
Ez után tartalékba helyezték.
Ebben az évben a torpedócsöveit áthelyezték és 3,7 cm -es szórólövegekkel látták el.

[4977] Die Zeit, Januar 1905-01-05
[4978] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-08-13 / 222. szám
[4979] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám
[4980] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám
[4981] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám
[4982] Reichspost, Juli 1906-07-06
[4983] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám
[4984] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám
Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

1907.
„Az eddigi megállapodás szerint a „Zenta" és „ Aspern“ czirkálókat küldik ki Jamestownba. Az indulás ideje még nincs megállapítva. A jubileumon részt vesz Németország és Anglia is. Az utóbbi nemcsak hadihajókkal, hanem szárazföldi csapatokkal is képviselteti magát.”[4985] Végül a Zenta nem hajózott el a nemzetközi flottaszemlére.

1907-ben a nyári hajóraj tagja.
„Pólából írják nekünk: E héten a magyar-osztrák haditengerészet hajóraja nagyobb harcszerű flottagyakorlatot végez Montecuccoli gróf tengernagy, a haditengerészet főparancsnoka tegnapelőtt vezérkarával Pólába érkezett, s onnét a Lakroma jatton a gyakorlatra megy. A flottagyakorlaton a Károly herceg, Frigyes herceg, Monarch, Babenberg, Bécs (Wien) és Budapest páncélos csatahajók, Szent György, Aspern, Károly császár, Zenta és Szigetvár páncélos cirkálók, Mágnes (Magnet), Darabont, Villám, Streiter, Ulánus és Wildfang torpedóhajók, tizenkét torpedónaszád és két szállítóhajó — a Pelikán és Basilisk — vesznek részt. Ez a legnagyobb hajóraj lesz, amelyet ez ideig nálunk gyakorlatra összeállítottak.”[4986]
„A magyarosztrák haditengerészet nyári hajóraja június 15-én kezdte meg idei gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával. A nyári hajórajhoz beosztott hajókból két divíziót, egy cirkáló- és egy torpedóflottilát alakítottak. Az első divízió az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajókból, a második a Monarch, a Wien és a Budapest csatahajókból áll. A két divízió jelzőhajója a Zenta cirkáló. A cirkálóflottilla a St. Georg, Kaiser Karl VI., Aspern és Szigetvár cirkálókból áll, a torpedóflottilla pedig hat torpedóhajóból, hat torpedónaszádból és hat második osztályú torpedónaszádból. A nyári gyakorlat szeptember 15-éig fog tartani s befejezése után a hajók egy részét kivonják a használatból.”[4987]

Baleset a Császári és Királyi Hajóraj éjszakai gyakorlata során. Polából kapott információk szerint a múlt héten taktikai éjszakai gyakorlatok során a "Zenta" hadihajó, az 1. Nehézhadosztály jelismétlő hajója, súlyos balesetet szenvedett Sebenicóból kiindulva, ami szükségessé tette a cirkáló dokkba állítását. A balesetet egy, a tengerészeti térképeken nem kellően jelölt zátony okozta, amelybe a hajó viszonylag gyors, szélnek és áramlatnak kitett útvonalon belefutott. A Zenta hadihajó azonban saját erejéből el tudott hajózni Polába, ahol jelenleg a dokkban van. A kár egy közepes mértékű víz alatti szivárgásból és több hajócsavarlapát töréséből áll. A sérüléseket hamarosan kijavítják, és a hajó hamarosan újra csatlakozik a harci századhoz. [4988]
A javítás miatt az év hátralévő részében alig volt szolgálatban.

1908.
Ebben az évben alig végzett aktív szolgálatot.
1908.01.18-án Polában, Troendo-nál volt kikötve.[4989]

„A Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és czirkáló, s a törpedó flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot.”[4990]
1908.10.10-én Polában, a „Zenta, Szigetvár és Aspern nevű hadihajók teljesen felszerelve várják a parancsot az indulásra.[4991]

1908.11.22-én a Wien, Budapest, Monarch páncéloshajók és a Zenta cirkáló Cattaro felé hajóztak, feltehetőleg a montenegrói helyzet romlása miatt.[4992]
1908.12.10-én a Tartalék Hajóraj állományába került.[4993]
1908.12.31-én bevetésre felszerelték a hajót.

[4985] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-02-19 / 43. szám
[4986] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-08 / 109. szám
[4987] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[4988] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1907-08-07
[4989] Salzburger Chronik für Stadt und Land, Januar 1908-01-18
[4990] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám
[4991] Ellenzék, 29. évfolyam, 1908-10-10 / 232. szám
[4992] Vorarlberger Volks-Blatt, November 1908-11-22
[4993] Reichspost, Dezember 1908-12-18

1909.
1909-ben a Tartalék Hajóraj tagja.
Egy mélytengeri torpedónaszád balesete. Polából,1909.01.04-én jelentik: A "Zenta" hadihajó Lesina vizeiről indult, hogy megpróbálja kiemelni a zátonyra futott mélytengeri torpedónaszádot. [4994]

1909.03.13-tól a torpedóflottila zászlóshajója.

1909.04.22-én (23-án reggel 6 órakkor) Polából a levantei vizekre indult, hogy csatlakozzon egy nemzetközi flottatüntetéshez.[4995]
A magyar kötelék része még az SMS Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló és a Magnet torpedónaszád.[4996]
1909.04.26- 1909.05.02-án Pireusz-ban volt az SMS Kaiser Karl VI.-al együtt.[4997]
1909.05.03-án hajózott át Mersin-be.[4998]
1909.05.12-én Messzina-ban (Merzina, Mersin Törökország déli részén a Földközi-tenger partján) volt a török partvidéken.[4999] „A Zenta nevű osztrák és magyar cirkáló parancsnokának Merzinából az itteni császári és királyi nagykövetséghez intézett távirata szerint tegnapelőtt kilencszáz főnyi gyalogság és tizenkét üteg Dedeagacsból Merzinába érkezett. Merzinában nyugalom van. Tegnap a Zenta parancsnoka, valamint a többi hadihajó parancsnokai bemutatkoztak az adanai katonai parancsnoknak.”[5000]
1909.05.13-14-én az Antiókhia öbölbe érkezett a török vizek felügyelete során. Alexandretta (Iskenderun)-ban kötött ki.[5001] 1909.05.15-én visszarendelték Pireuszba, mert az adanai és aleppói vilajetekben helyreállt a nyugalom.[5002]
1909.05.16-17-én befutott Zante-ba (Zakinthosz szigete, Görögország). Ekkor kapott visszatérési parancsot Pireuszba.[5003]
1909.05.19 – 1909.06.05-ig Pireuszban járt.
1909.06.08-án érkezett meg Teodo-ba (Montenegró).[5004]

1909.06.15-1909.08.31-ig az aktív flotta része, és részt vett a nyári flottagyakorlatokon, például az augusztus 24-i kétéltű kiképző hadgyakorlaton. 1909.06.15-én Polában a levantei vizekről hazatérő hajók horvát legénységénél hamis pénzeket találtak. A hamisított arany pénzeket Görögországban kapták.[5005]

1909.07.03-án Triesztben volt az SMS Radetzky vízrebocsátásánál, majd tartalékba került.

1909.08.21-i hír: Polában 14 hajó részvételével tengeri lövészverseny volt júniusban. Ennek most lett meg az eredménye:
Minden osztályban van egy ezüst pajzs formájú kitüntetés, amelyet az adott évben a legjobb tüzelési teljesítményt nyújtó hajó kap. Tavaly 1908-ban, akárcsak idén, az első osztály kitüntetett hajója az "Erzherzog Friedrich" csatahajó, míg a második osztályban tavaly a "Magnet" torpedóvető hajó, idén 1909-ben pedig a "Pelikan" torpedóraktár-hajó győzött.
Minden hajón az egyes ágyútípusok (ezek közé tartoznak a nehéz, közepes és könnyű ágyúk, gyorstüzelő ágyúk és mitrailleuse-ek) két legjobban parancsnokló tiszt pénzdíjat kap; ezen felül az egyes ágyútípusok legjobb lövésze egy jól látható jelvénnyel kerül elismerésre, amelyet a hajóra szállás során

---

[4994] Arbeiterwille - Neue Zeit, Januar 1909-01-06
[4995] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám
Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-24 / 97. szám
[4996] Az Ujság, 1909. április/2, 7. évfolyam, 1909-04-24 / 97. szám
[4997] Az Ujság, 1909. április/2, 7. évfolyam, 1909-04-28 / 100. szám
[4998] Agramer Zeitung, Mai 1909-05-04
[4999] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-05-04 / 104. szám
[5000] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-05-09 / 109. szám
Grazer Tagblatt, Mai 1909-05-09
[5001] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-05-12 / 111. szám
[5002] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-05-16 / 115. szám
Die Zeit, Mai 1909-05-12
[5003] Arbeiterwille - Neue Zeit, Mai 1909-05-16
[5004] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5005] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-15 / 140. szám

viselhet. Végül a legmagasabb díjak a két rajdíj, amelyeket ágyútípusonként azoknak az ágyúvezetőknek ítélnek oda, akik a hajórajhoz tartozó összes hajó közül a legjobb találati eredményeket érték el.
A század hajóin a következő eredményeket érték el:
Nehézágyúkkal felszerelt hajók eredményeinek sorrendje: 1. Frigyes főherceg, 2. Károly főherceg, 3. Max Ferdinánd főherceg, 4. V. Károly császár, 5. Árpád, 6. Habsburg, 7. Babenberg.
Nehézágyúk nélküli hajók eredményeinek sorrendje: 1. Pelikan, 2. Meteor, 3. Zenta, 4. Komet, 5. Pandur, 6. Magnet, 7. Turul.
A század díjait a következőképpen osztották el:
24 cm-es ágyúk: első és második helyezett a " Erzherzog Friedrich" csatahajó;
19 cm-es ágyúk: első és második helyezett a " Erzherzog Friedrich" csatahajó;
15 cm-es ágyúk: első és második helyezett a "Árpád" csatahajó, második holtversenyben a "Babenberg" csatahajó;
12 centiméteres ágyúknál: első és második helyezett a "Zenta" cirkáló;
7 centiméteres ágyúknál: első és második helyezett a " Erzherzog Friedrich" csatahajó;
47 milliméteres ágyúknál: első "Erzherzog Friedrich" csatahajó, második az "Erzherzog Ferdinand Max" csatahajó;
37 milliméteres ágyúknál: első "Erzherzog Karl" csatahajó, második "Habsburg" csatahajó.
Az első raj díjai a következők voltak:
24 centiméteres ágyú esetén nyolc lövésből öt találat, (62,5%)
19 centiméteres ágyú esetén hét találat hét lövésből, (100%)
15 centiméteres ágyú esetén kilenc lövésből hét találat, (77,7%)
12 centiméteres ágyú esetén tíz lövésből kevesebb, mint 3 találat, (30%)
7 centiméteres ágyú esetén húsz lövésből 3 találat, (15%)
47 milliméteres gyorstüzelő ágyú esetén huszonkét lövésből egy találat, (4,5%)
37 milliméteres mitrailleuse-ek esetén 48 lövésből 28 találat. (58.3%)
Meg kell jegyezni, hogy a tüzelésre szánt idő „jelentősen" csökkent a korábbiakhoz képest. Az előző évekből származó lövészeti gyakorlatokról mutatják annak fontosságát, hogy a hajókat a lehető leghosszabb ideig és a lehető legtöbb alkalommal teljesen felszerelt állapotban tartsuk, mivel a hosszabb átszerelési időszakok után – ahogyan az a politikai helyzet miatt idén tavasszal is történt – mindig jelentősen megnő a találati arány, és így a harci hatékonyság is.
A brit flotta ragyogó tüzelési eredményei a hadosztályok folyamatos szolgálatban tartásának is tulajdoníthatók, mivel a legképzettebb legénység legjobb elméleti kiképzése soha nem érheti el célját állandó, átfogó tüzelési kiképzés nélkül. Ezért egészen természetes, hogy az „Erzherzog osztály" első csatahajó-hadosztálya, amely az egész télen folyamatos szolgálatban volt, lényegesen jobb eredményeket ért el, mint a többnyire Polában állomásozó hadosztályok.[5006]

1910.
1910-ben a Tartalék Hajórajba került.
Februárban a Chersonál (Kerzó) a heves viharban a Terej nevű zátonyra futott 2-es számú torpedónaszád mentési munkálataiban vett részt. „A szerencsétlenül járt torpedóhajó segítségére Pólába kirendelték a „Zenta", „Plútó" és a „Dromedár" nevű haditengerészeti gőzösöket, amelyek tegnap (1910.02.17-én) egész nap folytatták a mentési kísérleteket. Azt hiszik, hogy a zátonyra került torpedóhajót aligha menthetik meg."[5007]

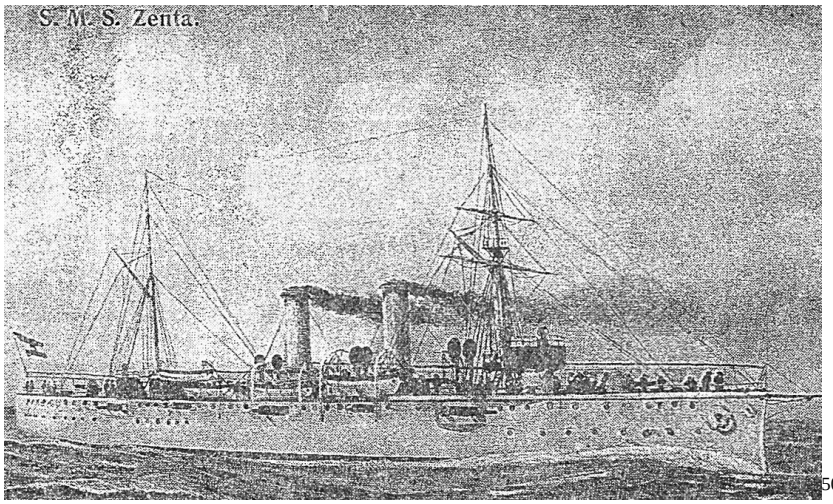
1910.03.01 – 1910.04.30 között Triesztben volt. „Triesztből jelentik. A haditengerészet parancsnokságának rendeletére tegnap Pólából odaérkezett a Zenta harmadik osztályú cirkáló, amely az Aspern cirkálót váltja föl és Trieszt állomáshajójául fog szolgálni. A Zenta 305 főnyi személyzetével a san-marcói hajógyár előtt fog állomásozni."[5008]

Triesztben 1910.03.23-án a kikötőben kigyulladt Lloyd Tebe gőzös oltási munkálatainál segédkezett.
1910.04.12-én ott volt az SMS Zrínyi vízrebocsátásánál.

[5006] Reichspost, August 1909-08-21
[5007] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-18 / 41. szám
[5008] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-03-03 / 52. szám

A "Zenta" hadihajón Schauer főmérnököt ma holtan találták kabinjában. Tegnap este már megszúrta magát a kardjával, és valószínűleg elmezavarban követte el a tettét. [5009]
1910.05.02-től az Adrián volt gyakorlaton.[5010]

1910.07.14-én Fiumében volt a megerősített Nyári Hajóraj tagjaként.[5011]
1910.11.11 – 1910.12.12. között Triesztben volt.



[5012]

1911.
1911-ben a Tartalék Hajóraj része.
1911.05.14-i hír: „A tengerbe esett a polai kikötőben a „Zenta" hadihajóról egy Urai nevű magyar haditengerész a kötelek átvetése közben. Gyorsan utána bocsátották a mentőcsónakot, de a matróz nyomtalanul eltűnt a hullámok közt.”[5013]
1911.06.15-től az I. cirkálóflotta tagja, majd ismét a Tartalék Hajóraj része.
Zára, 1911.07.03-i hír: A Spaun, Zenta és Szigetvár cirkálók a torpedó-flotillával elhagyták a kikötőt.[5014]
1911.07.24-én Triesztben volt az SMS Viribus Unitis vízrebocsátásakor.
1911.08.31-én leszerelték a hajót.
Ebben az évben a hajó új rádiót kapott.

1912.
Az évet tartalékban töltötte.
1912.11.13-án Polában ismét hadrendbe áll az SMS Zenta és az SMS Szigetvár.[5015]
„Az adriai cirkáló flottilla St. Georg zászlóshajója mellé most osztották be szolgálatra a Zenta és a Szigetvár cirkálóhajókat. Ez a hajóosztály egyelőre nem hagyja el a dalmát partokat.”[5016]

A hadikikötő parancsnokának tegnapi parancsa értelmében a leszerelt Szigetvár a cirkálóflottába, a Zenta pedig a tartalékhajóraj kötelékébe sorozandó, hogy felszerelésük után a déli vizekre induljanak. A Zenta parancsnokává Indrák János fregattkapitány, orvosává dr. Moser Albert neveztetett ki. Ezenkívül a hajón hat tiszt és hat gépésztiszt teljesit szolgálatot.[5017]

[5009] Salzburger Volksblatt, Juni 1910-06-15
[5010] Reichspost, Mai 1910-05-07
[5011] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám
[5012] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989)4. szám / Közlemények / Kopeczky Győző: A ZENTA elsüllyesztése, 1917. augusztus 16. – 1989. 521. p.
[5013] Népszava, 39. évfolyam, 1911-05-14 / 114. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1911-05-16
[5014] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-07-04 / 156. szám
[5015] Die Neue Zeitung, November 1912-11-14
[5016] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-15 / 270. szám
[5017] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-16 / 271. szám

1912.11.20-án a hajónak volt egy Prohászka nevű fregattkapitánya, aki „fregattkapitány, ezidő szerint a Zenta hadihajó fedélzetén, Szaloniki előtt van. A kapitányt a chinai boxerlázadás idején chinai fölkelők elfogták és három hónapig fogva tartották.”[5018]
1913.
Von Kloß kapitány egy háromnapos vakáció után érkezik Polába, és a "Zenta" hadihajóra szállt fel.[5019]

1913.03.19-én kifutott Polából és Meljine-be (Montenegró) ment egy nemzetközi flottatüntetés tagjaként, mivel Scutari kikötőjét Montenegró megszállta. Ezt a flottatüntetést első balkáni háború indokolta. A hajó Scutari és Meljine között járőrözött.
Ebben az évben új rádióállomást kapott.

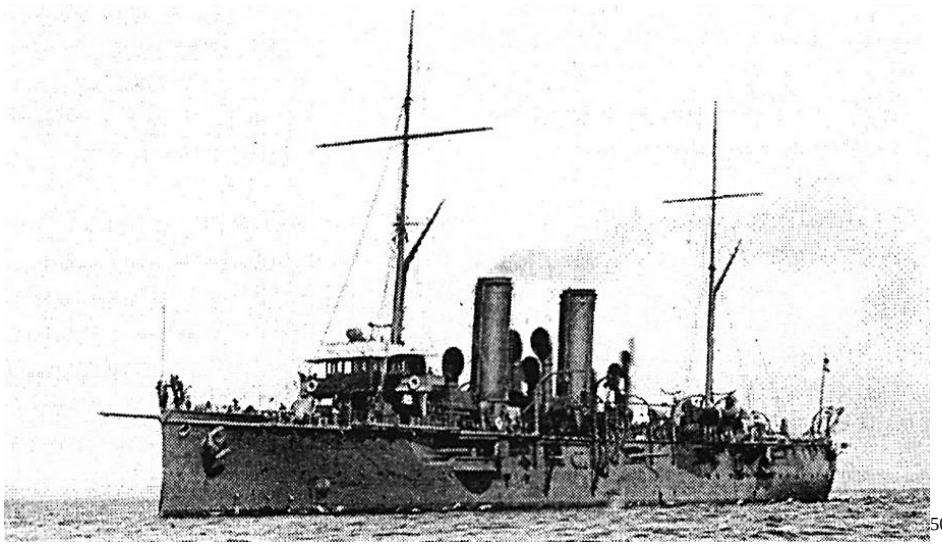
1914.
1914.03.30- 1914.07.17-ig az Adrián cirkált, kadétokkal a fedélzetén. Ekkor együtt hajózott az SMS Monarch és az SMS Babenberg partvédő hajókkal. A hajók fedélzetén összesen 240 kadét tartózkodott. 1914.04.10-én Gravosa-ban volt, mikor fedélzetén egy tengerész agyhártyagyulladást kapott. Őt másnap Raguzában partra tették. 1914.05.01-én szintén evvel a betegséggel tett partra egy tengerész Cattaro-ban. Ezért a Zenta visszatért Polába, ahol karanténba került a Fasana csatornában. Negyven kadétot partra küldtek kórházi kezelés végett, míg 60 főt a Spalato kórházhajó vett át. A többiek a fedélzetet fertőtlenítették. A karantént 1914.05.17-én oldották fel.[5020]
„A Zenta hadihajón — mint Pólóból táviratozzák — a legénység közül többen nyakszirtmerevedésben megbetegedtek. Egy matróz meghalt. A hajót elkülönítették és vizsgálat alá vették.”[5021]
A Zentára a kadétok a "Schwarzenberg" kiképzőhajóról szálltak át. Először Weber kadét betegedett meg.[5022]

„Fiuméból jelentik 1914.06.16-án: Haditengerészetünk iskoláhajóraja, mely a Monarch, Babenberg és Zenta hadihajókból áll, napok óta itt tartózkodik Stupar Pál hajórajparancsnok vezetésével. A hajókon az említett iskolának mintegy 400 növendéke tartózkodik. Stupar parancsnok hivatalos látogatást tett Wickenburg István gróf kormányzónál, a ki e látogatást tegnap viszonozta a Babenberg hadihajón, mely a kormányzó tiszteletére 19 üdvlövést adott. A hajóraj e hónap 17-ig marad itt. A napokban ideérkezik a VII. Károly és a Zára nevű hadihajó is, a melyek a tengerészeti akadémia növendékeit viszik tanulmányútra.”[5023]

„Fiuméból jelentik 1916.06.18-án: A Babenberg, Monark és Zenta hadihajókból álló iskolahajóraj több napi itteni tartózkodás után tegnap elindult Dalmácia felé.”[5024]

1914.07.28-án kitört az I. világháború. Ekkor 6 rombolóval együtt Cattaróba került őrszolgálatra.
Az első cirkálóhadosztályhoz osztották be az SMS Sant George, SMS Kaiser Karl VI., az SMS Mária Terézia, az SMS Zrínyi és az SMS Aspern cirkálók mellé. A köteléket Paul Fiedler altengernagy vezényelte.
1914.08.08-án az SMS Zenta és az SMS Szigetvár cirkáló az Uskoke romboló és a TB 72 torpedónaszád lőtte az Antivari rádióállomást és a vasútállomást[5025]. Ez után a cirkálóhadosztály blokád alá vonta Montenegró partvidékét.
1914.08.13-án a parancsnokságot Paul Pachner fregattkapitány vette át.
1914.08.15-től Montenegró blokádjában vett részt, de estére mindig visszatért Cattaróba.

[5018] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-20 / 275. szám
[5019] Die Neue Zeitung, Januar 1913-01-10
[5020] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta
Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, -05-23 / 120. szám
[5021] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-05-16 / 115. szám
[5022] Die Zeit, Mai 1914-05-13
[5023] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-06-16 / 139. szám
[5024] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-06-18 / 141. szám
[5025] https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru

 [5026]

Az Antivári csata

1914.08.16-án 4 órakkor ismét kifutott. Szélcsendes időben haladt. 7,45-kor a Volovica és a Menders fok között járt. Az SMS Ulan romboló kísérte. Ekkor észleltek déli irányban füstoszlopot. Megállapította a Zenta kapitánya, hogy túlerejű ellenséges kötelék közeledik, ezért Cattaro felé vették az irányt. Pár perc múlva, nyugati irányból francia csatahajók, cirkálók és rombolók jelentek meg, így harapófogóba fogták a két osztrák-magyar hajót. Az SMS Zenta és az SMS Ulan a part közelében hajózott, hogy megnehezítsék a hajók bemérését. Az SMS Ulan-t nagy sebességgel segítségért Cattaro-ba küldték. Az SMS Zenta rádión jelezte, hogy 17 ellenséges hajó üldözi. A tűzharc 12 000 m-ről vette kezdetét. Ekkor a franciák vak lőszerrel a hajó elé lőttek és megadásra szólították fel. Paul Pachner ezt elutasította és felvonatta a harci lobogót. Az SMS Zenta 12 cm-es lövegei csak 10 000 m-ről tudtak a támadókra tüzet nyitni. Mind a 17 hajó tüzet nyitott 8,50-kor. 9 órakkor egy 30,5 cm-es lövedék eltalálta a gépházat és szétrombolta a fő gőzvezetéket, így a hajó mozdulatlanná vált. Az ott szolgálatot teljesítő 60 fűtőből csak 6 maradt életben. Az újabb találatoktól a hajó kigyulladt 9,15-kor. Kiégett a hajókórház és az elsősegélyhely, a rádiókabin. A hajó elülső részét teljesen átlyuggatták, a hidat részben lerombolták. Óriási repedések ásítoztak a hajótörzsön, az ütegeken, a kézikormány helyiségén és a fűtők mosodájában. Csak a zászlók, az árbocok, a kémény felső része, továbbá a felső kormányfedélzet kis része volt sértetlen. „Az elsőtiszt minden igyekezete ellenére a tüzet tovább már nem lehetett megfékezni. A szivattyúk felmondták a szolgálatot, a víz- és gőzvezetőcsövek a villanyvezetékekkel együtt szét voltak rombolva. Az elülső kazánházat ért újabb találat a víz gyors behatolását eredményezte. Az itt tartózkodó Schuss gépész őrmesternek a gránátrepeszek mindkét lábát letépték, esés közben így kiáltott fel: „Éljen Ausztria!””[5027] A hajó tovább tüzelt, -„a többi ágyú annyira megrongálódott, vagy teljesen használhatatlanná vált, hogy csak a II. számú maradt működőképes, tűzéreink eleste után Albert Homayr sorhajóhadnagy tüzér tiszt tovább kezelte egészen a hajó elhagyásáig”- de a vízvonal alatti találatok miatt süllyedni kezdett. A süllyedő hajót látva a támadók 9,20-kor beszüntették a tüzelést. Ekkor Paul Pachner kapitány a hajó elhagyására adott parancsot. A legénység úszva menekült, mert a mentőcsónakokat szétlőtték. A vízben úszó kapitány észlelte, hogy a hajó a tatfedélzeten emberek vannak, így visszaúszott a hajóhoz és azokat is a hajó elhagyására utasította. Csak azután ugrott megint a vízbe, hogy meggyőződött arról, már senki nincs a hajón. A hajó 9,30-kor süllyedt el orrát 45%-ban felemelve tattal hátra felé, 5 mérföldre délnyugatra Castellausta-tól (Petrovac). Az SMS Zenta a csatában 120 lövést adott le, találatot nem ért el. A lövések 3-400 m-rel (980 – 1310 láb) rövidebbek voltak a kelleténél.

Egy tiszt és 173 főnyi legénység vesztette életét az ütközetben. Az elesettek között 49 magyar volt. Megmenekült 14 és 130 főnyi legénység. A sajtó szerint „11 havidíjas és 170 főnyi legénysége, köztük

[5026] Hadtörténelmi Közlemények, 115. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Pécs, 2002)1. szám / Forrásközlemények / Merényi-Metzger Gábor: A Zenta kiscirkáló elektrotechnikusa, Stein József visszaemlékezése montenegrói hadifogságára.-visszaemlékezések - 2002. 196. p.

[5027] https://delhir.info/2018/08/16/93676/

50 sebesült, Montenegró partján megmenekült."[5028] Utóbb már csak mint egy 150 főről szólt a híradás. [5029]

A francia flotta parancsnoka megparancsolta a brit rombolóknak, hogy vegyék fel az úszókat, de a britek nem értették a jelzéseket (vagy nem akarták megérteni), és a túlélőket a vízben hagyták. Azok öt órai úszás után értek partot Montenegróban, ahol hadifogságba estek. Montenegró partjai előtt mentésükre a helyi halászok futottak ki csónakjaikkal. A tengerészek végül a Sv. Nedelja zátonyon szálltak ki a csónakokból. A montenegróiak, miután fogságba ejtették őket, ellátták a sebesülteket és ruhát adtak nekik.

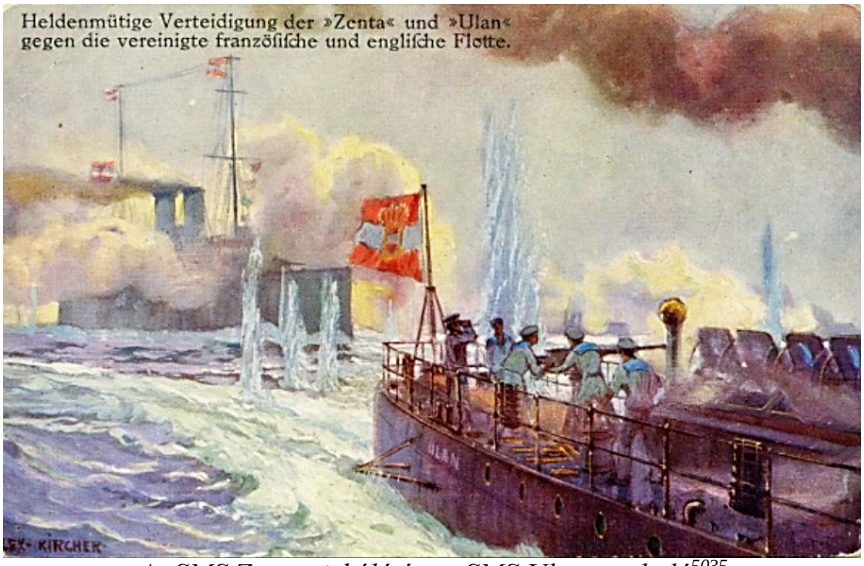
Egy hőstett menekülés közben, amit „Déry Ernő tengerészzászlós hajtott végre, pedig megtörtént, olyannyira, hogy Déry ezért megkapta az akkori rangjában adományozható legmagasabb kitüntetést, az arany vitézségi érmet. Déry ugyanis, miután a cirkáló elsüllyedt és a hajótöröttek úszni kezdtek a közel 7—8 kilométerre fekvő part felé, észrevett egy sebesültet, s azt kimentve, azzal úszott addig, míg partot nem ért. Így mondták el nekem azok, akik ismerték Déryt, együtt szolgáltak vele később a folyami erőknél. Csakhogy ugyanezt az esetet a Déry-családban úgy ismerik, hogy a fiatal tiszt az idősebb — 44 éves — és kimerült parancsnokát, Pachner Pál fregattkapitányt mentette meg és úszott vele a partig. Melyiket fogadjuk el valóságnak ? És miért nem említik ezt az olyannyira pontos és aprólékos osztrák szerzők ? Még Pachner életrajzában sem szerepel. Tehát mégis a fűtőt mentette volna ki Déry ?"[5030]

A fogoly legénység származása szerint állt Blato na Korčuli, Šolta, Tisno, Biograd na Moru, Bogomolje, Rab, Imotski, Hvar, Trogir, Split, Šibenik, Vela Luka, Sali és Zadar szigetéről származó horvátokból, valamint két montenegróiból akik Grbaljból és Perastból származtak.
A hadifogjok 1916. január 15-én, Montenegró kapitulációja után szabadultak ki.[5031]
A csatának igen nagy irodalma van, illetve regény is jelent meg róla. Az egyik legjobb összefoglaló írás: Kopeczky Győző: A ZENTA elsüllyesztése, 1917. augusztus 16, Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 4. szám.

A sajtó, még 1914.08.19-én is igyekezett eltitkolni a hajó elsüllyedését.[5032]
Sokáig kerete a sajtó a felelőst a veszteségért. Több hajó parancsnokát is megvádolták avval, hogy cserben hagyta az SMS Zenta-t. Valójában a Monarchia flottája nem volt felkészülve egy ilyen meglepetésszerű támadásra. Elmaradt a léghajós és repülőgépes felderítés is.

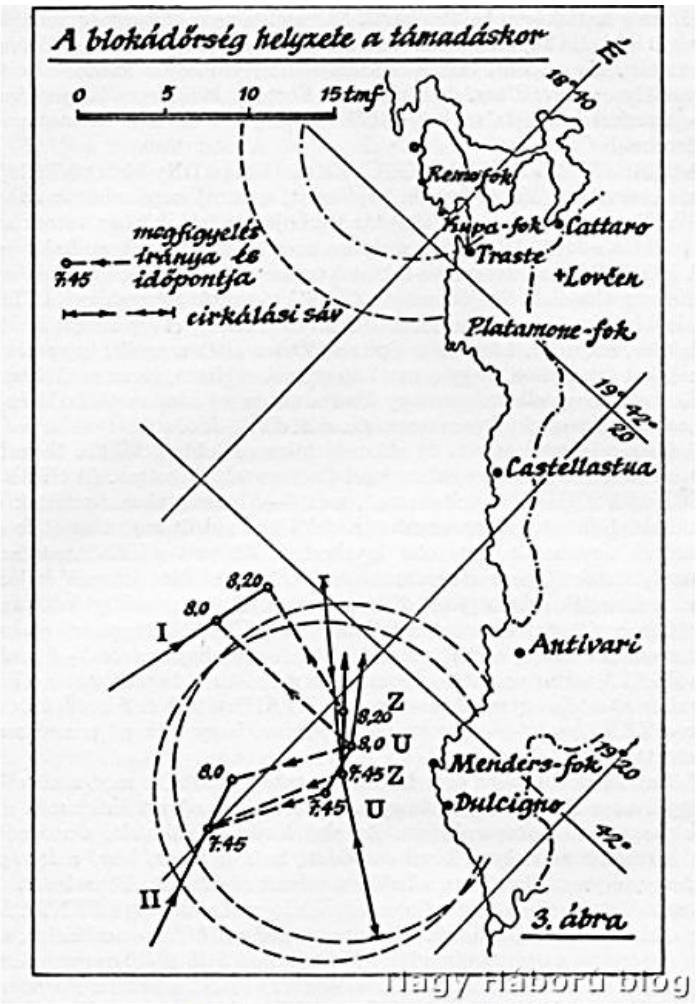
A csatával kapcsolatban, még 1987-ben is vita folyt Kopeczky Győző és Csonkaréti Károly között arról, hogy a Zenta ért-e el találatot a támadó hajókon, vagy sem. A vita szerintem ma már eldönthetetlen. [5033] A vita tárgya, hogy a Condorcet 2 db 24 cm-es lövege, illetve a Justice 1 db 19 cm-es lövege a Zenta találatától vált használhatatlanná. [5034] Az SMS Zentának nem volt esélye a fenti hajók páncélját 10 000 m-ről átlőni. De ha azok közelebb jöttek esetleg az álló, de még tüzelő magyar hajóhoz, mondjuk 5 000 m távolságra, akkor már az SMS Zenta érhetett el szerencsés találatot. Ezek azonban lényegében csak kis sérülések lehettek s ezért is nevezték a francia tengerészek ezt az ütközetet gúnyosan a flotta „negyedik lőgyakorlatának".

[5028] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-08-24 / 210. szám
[5029] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-08-24 / 204. szám
[5030] Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 2. szám / Visszaemlékezések / Vashegyi Endre: Hazától hazáig. Kalandozó magyar honvédek 1944–1945-ben. – 1987. 331. p.
[5031] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Zenta
[5032] Somogyvármegye, 10. évfolyam, 1914-08-19.
[5033] Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 2. szám / Vita / Csonkaréti Károly : Válasz Kopeczky Győzőnek. – 1987. 325. p.
[5034] Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985) 2. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. – 1985. 295. p.



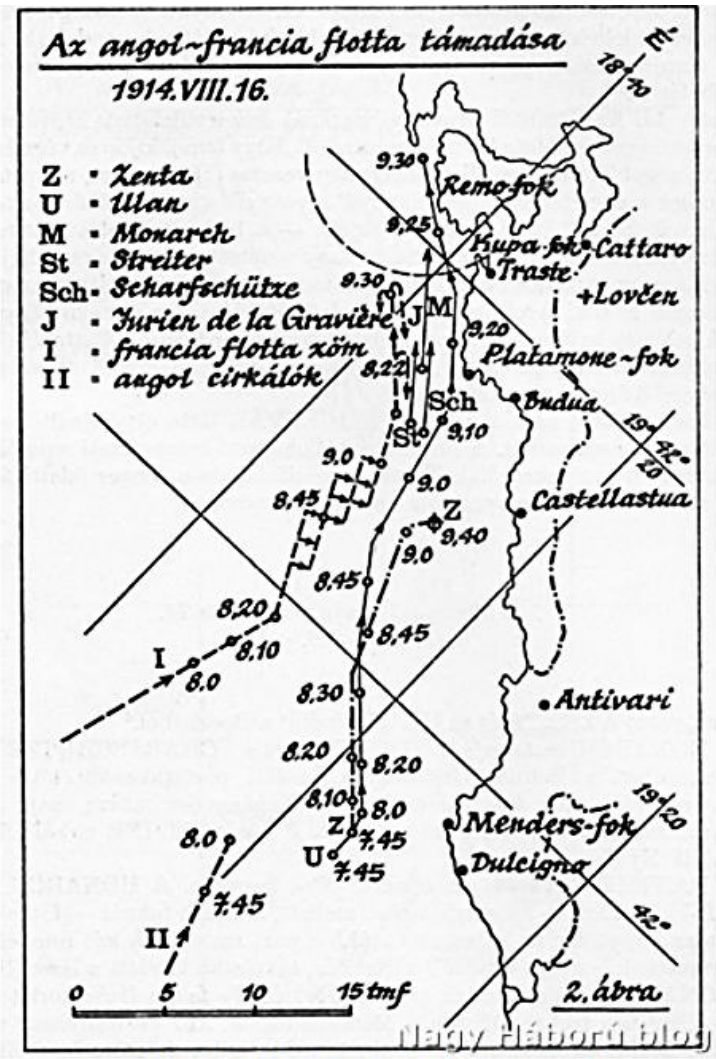
Az SMS Zenta cirkáló és az SMS Ulan romboló[5035]

A csata során az SMS Zenta cirkáló a csata során körülbelül 120 lövést adott le.[5036]



A blokádőrség helyzete a támadáskor
(Kopeczky Győző: A Zenta elsüllyesztése 1914. augusztus 16. In: Hadtörténelmi Közlemények 1989/4 szám. Budapest, 1989.)

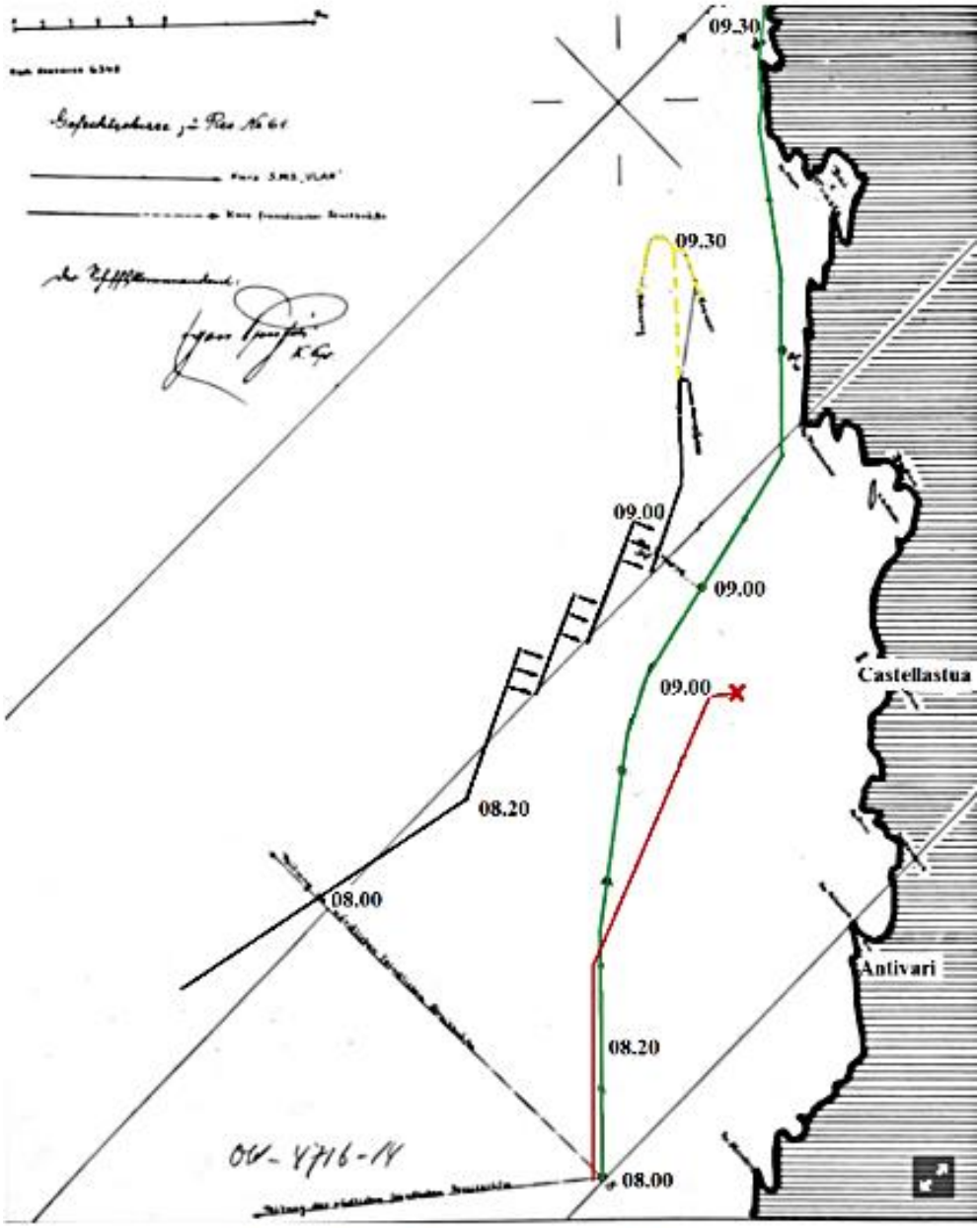
[5035] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30
[5036] Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-07-11 / 156. szám



Az angol-francia flotta támadása 1914. augusztus 16-án
(Kopeczky Győző: A Zenta elsüllyesztése 1914. augusztus 16. In: Hadtörténelmi Közlemények 1989/4 szám. Budapest, 1989.)

5037

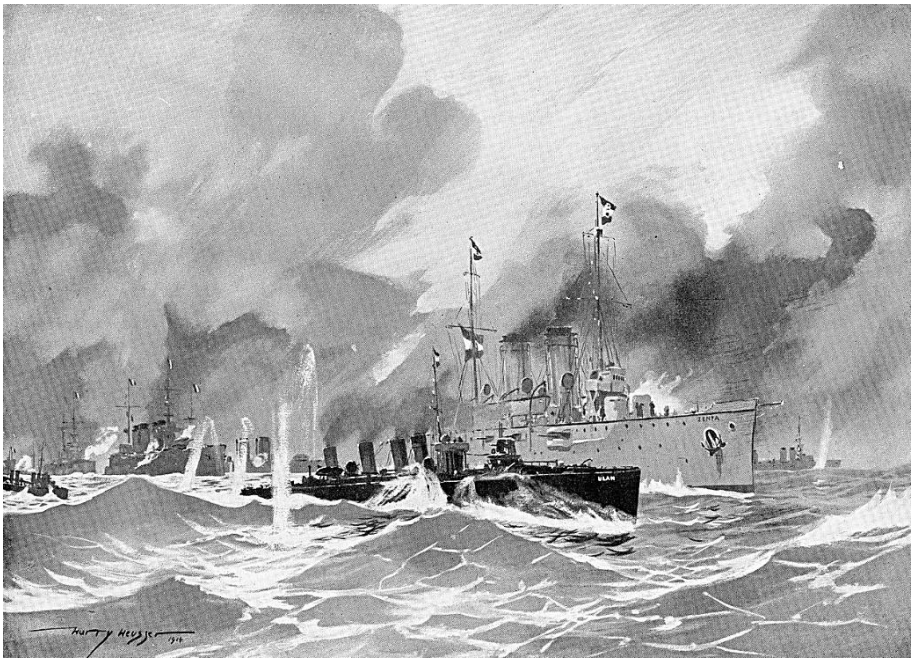
[5037] https://delhir.info/2018/08/16/93676/



Az összecsapás vázlatrajza. Pirossal kiemelve a Zenta, zölddel az Ulan útvonala. A francia csatahajók fekete, a rombolók sárga színnel vannak jelölve.

[5038]

[5038] https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru



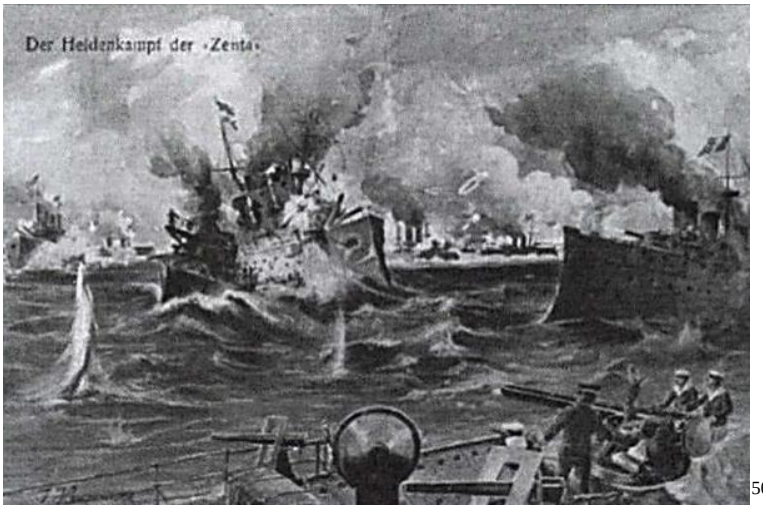
[5039]

A csatában a következő egységek álltak egymással szemben:

Francia Haditengerészet	**Osztrák – Magyar hajók:**
Courbert dreadnought csatahajó, zászlóshajó Jean Bart dreadnought csatahajó Voltaire pre-dereadnought csatahajó Vergniaud pre-dereadnought csatahajó Diderot pre-dereadnought csatahajó Danton pre-dereadnought csatahajó Condorcet pre-dereadnought csatahajó Vérité pre-dereadnought csatahajó Justice pre-dereadnought csatahajó Démocratie pre-dereadnought csatahajó Patrie pre-dereadnought csatahajó République pre-dereadnought csatahajó Victor Hugo páncélos cirkáló Jules Ferry páncélos cirkáló Jurien de la Graviere védett cirkáló 5 rombolóraj **Brit Királyi Haditengerészet** HMS Warrior páncélos cirkáló HMS Defence páncélos cirkáló 3 rombolóraj	SMS Zenta védett cirkáló SMS Ulan romboló **Osztrák – Magyar tartalék kötelék még a térségben:**[5040] SMS Monarch partvédő páncélos SMS Wien partvédő páncélos SMS Budapest partvédő páncélos SMS Panther cirkáló SMS Szigetvár cirkáló Uskoke, Streiter rombolók TB 64,68,70,72 torpedónaszádok A csata menetét a tartalék bevetése nem tudta volna megváltoztatni. Ekkora támadó flottával nyílt ütközetben a Monarchia csak 1916-tól tudott volna nyílt vízen eredményesen szembeszállni.

[5039] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta#/media/File:SMS_ZENTA_und_SMS_ULAN_im_Gefecht_vor_Castellastual._Adria,_am_16._August_1914.jpg

[5040] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 4. szám / Közlemények / Kopeczky Győző: A ZENTA elsüllyesztése, 1917. augusztus 16. – 1989. 521. p.



[5041]

A ZENTA cirkáló volt tisztikara 1916-ban

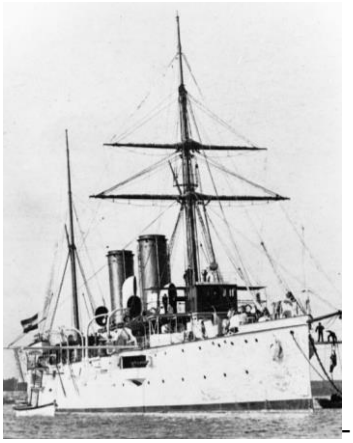
Balról jobbra: Siesz János tengerészkadét, Cerri Károly sorhajóhadnagy, Maximilian Kramer von Drauberg tengerészzászlós, Albert Homayr sorhajóhadnagy, Emil Berner tengerészkadét, Déry Ernő tengerészzászlós, Paul Pachner fregattkapitány, Ferdinand Herold von Stoda tengerészkadét, Franz Freiherr von Leonhardi sorhajóhadnagy, Johann Bonne vagy Friedrich Stengel II. osztályú gépüzemvezető, Albert Raschendorfer I. osztályú gépüzemvezető, Johann Bonne vagy Friedrich Stengel II. osztályú gépüzemvezető

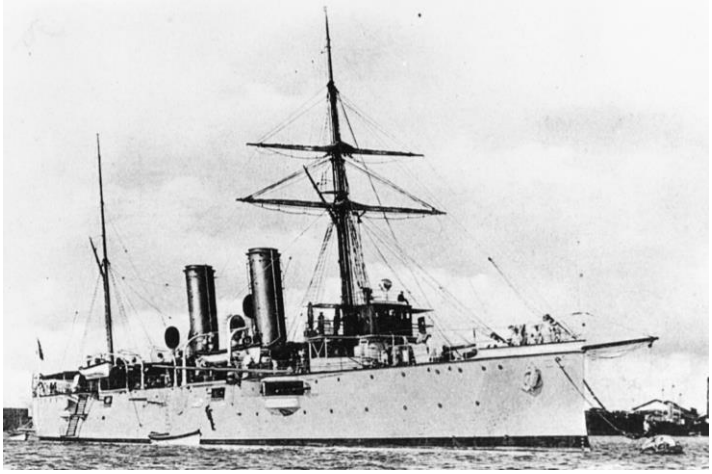
[5042]

Visszatérve a ZENTA cirkálóhoz, lássuk, pontosan milyen tiszti beosztások voltak rendszeresítve, és kik töltötték be azokat 1914. augusztus 16-án.12 Parancsnok: Paul Pachner fregattkapitány Első tiszt: Franz Freiherr von Leonhardt sorhajóhadnagy Tüzértiszt: Albert Homayr sorhajóhadnagy Navigációs tiszt: Cerri Károly sorhajóhadnagy Torpedótiszt: Cerri Károly sorhajóhadnagy Rádióstiszt: Maximilian Kramer von Drauberg tengerészzászlós Beosztott tüzértiszt: Déry Ernő tengerészzászlós Első kadét: Ferdinand Herold von Stoda tengerészkadét Navigációs kadét: Emil Bemer tengerészjelölt Beosztott kadét: Siesz János tengerészjelölt Hajóorvos: dr. Schummel Rudolf fregattorvos Gépüzemvezető: Albert

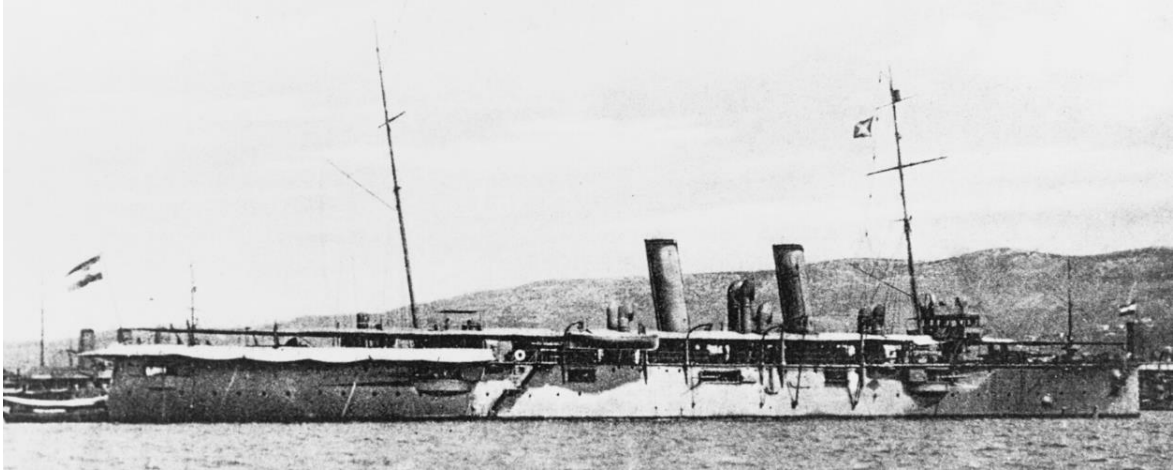
[5041] Haditechnika 38. (2004) 2004 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[5042] Hadtörténelmi Közlemények, 122. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2009) 2009 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Merényi-Metzger Gábor: A ZENTA cirkáló személyzete 1914. augusztus 16-án

Raschendorfer I. osztályú gépüzemvezető Gépüzemvezető-helyettes: Friedrich Rotter I. osztályú gépüzemvezető Beosztott gépüzemvezetők: Johann Bonne és Friedrich Stengel II. osztályú gépüzemvezető Hajószámvivő: Gustav Mikesch I. osztályú tengerészbiztos





Merényi-Metzger Gábor kutatásai szerint a fent említett szolgálatoknak 1914. augusztus 16-án a ZENTA cirkálón a következő személyek voltak a vezetői:18 Fedélzeti szolgálat: Josef Krismanic hajómester Tüzérszolgálat: Josef Kaiser hajómester (lövegmester) Torpedószolgálat: Josef Simunic hajómestersegéd (torpedómestersegéd) Aknaszolgálat: nincs pontos adatunk, talán Friedrich Calligaris I. osztályú aknász matróz Kormányszolgálat: Franz Horaбeк hajómester (kormányosmester) Távírász szolgálat: Emil Worm hajómestersegéd (távírászmestersegéd) Fegyverszolgálat: Marko Kamenko hajómestersegéd (fegyvermestersegéd) Gépészszolgálat: Ernst Zertal főtörzsgépgondozó Elektroszolgálat: Franz Novak törzselektrogondozó Élelmezési szolgálat: Wenzel Dänemark címzetes negyedmester Konyhaszolgálat: nincs adatunk Egészségügyi szolgálat: nincs adatunk A karbantartó szolgálatoknak nem voltak vezetői, mivel azokon belül olyan ágak is voltak, amelyeket összesen egy-egy személy látott el. Annyi bizonyos, hogy a ZENTA fedélzetén tüzér-, torpedó-, búvár-, gépész-, elektro-, vitorlakészítő- és hajógyári munkások voltak. 1914. augusztus 16-án a ZENTA-n - mint már említettük - 309 tengerész teljesített szolgálatot a következő, rendfokozat szerinti megoszlásban: volt két törzsaltiszt (Ernst Zerjal főtörzsgépgondozó és Franz Novak törzselektrogondozó), öt felsőbb altiszt (Josef Krismanic fedélzeti hajómester, Josef Kaiser lövegmester, Franz Horacek kormányosmester, Rudolf Cech és Marcello Grisan gépgondozók), 71 alsóbb altiszt, akik közé 12 hajómestersegéd, illetve gépészsegéd (Franz Dunda fedélzeti hajómestersegéd, Josef Simunic torpedómestersegéd, Emil Worm távírászmestersegéd, Marko Kamenko fegyvermestersegéd, Victor Lukó, Josef Maskarin, Rudolf Past, Alfred Schnell, Schulz Béla, Josef Sedlak, Anton Spalt és Maximilian Wurzinger gépészsegédek), valamint a fedélzeti, tüzér-, torpedó-, kormány-, távírász-, fegyver-, gépész-, elektro-, élelmezési, konyha- és egészségügyi szolgálatban 16 negyedmester, egy címzetes negyedmester, 33 árbocos, illetve főfűtő és kilenc címzetes árbocos. A legénységi állomány 221 tengerészből, pontosabban 42 I. osztályú matrózból, illetve I. osztályú fűtőből, 66 II. osztályú matrózból, illetve II. osztályú fűtőből, 48 III. osztályú matrózból és 54 IV. osztályú matrózból állt. Rajtuk kívül a fedélezeten volt még kilenc osztálymegjelölés nélküli matróz (három kormányos, öt gépész, egy élelmezési), egy fűtő és egy címzetes (élelmezési) matróz. Végezetül az úgynevezett karbantartó szolgálatot 10 személy, egy tüzérmunkás, egy torpedómunkás, két búvármunkás, három gépészmunkás, egy elektromunkás, egy vitorlakészítő munkás és egy hajógyári munkás látta el.



5043

[5043] https://www.youtube.com/watch?v=5wUZT0F9vds

Az SMS Zenta hősi halottjainak a névsora:

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Alinč, Josef	Licomělic (Csehország), 1889.	*II. osztályú fedélzeti matróz*
Andrian, Gino	Fiumicello (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Babic, Alois	Krainburg (Krajna), 1897.	gépész árbocos
Babic, Josef	Decani (Tengermellék), 1889.	főfűtő
Bacalja, Mate	Zara (Dalmácia), 1889.	főfűtő
Belich Antal	Fiume (Magyarország), 1889.	II. osztályú hajógyári munkás
Berger, Karl	Elsarn (Alsó-Ausztria),1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bernič, Ivan Antun	Selve (Dalmácia), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Besenböck, Alois	Traiskirchen (Alsó-Ausztria), 1897.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bestulić, Johann	Parenzo (Tengermellék), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Biró Imre	Balatonkeresztúr (Magyarország, Somogy vm.), 1885.	II. osztályú fedélzeti matróz
Bogdán Atanáz	Resicabánya (Magyarország, Krassó-Szörény vm.), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bohač, Josef	Jung-Bunzlau (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Brandenburg Frigyes	Resicabánya (Magyarország, Krassó-Szörény vm.), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bratič, Joso vagy Mate	Scardana (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Bregar, Josef	Hötisch (Krajna), 1894.	II. osztályú fűtő
Budicin, Franz	Rovigno (Tengermellék), 1888.	fedélzeti árbocos
Bumba, Vize vagy Krste	Sebenico (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fedélzeti matróz

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Caleta, Joso	Sebenico (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Calligaris, Quirino	Ronchi (Tengermellék), 1889.	III. osztályú fedélzeti matróz
Carić, Stipan vagy Jakov	Lesina (Dalmácia), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Catela, Anton	Barbona (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Cečez, Dusan	Dlnjeselo (Hercegovina), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Cech, Rudolf	Trautenau (Csehország), 1887.	gépgondozó
Chersanáz, Matheus Anton	Lovrana (Tengermellék), 1889.	főfűtő
Cocianich, Andreas	Trieszt (Tengermellék), 1887.	III. osztályú fedélzeti matróz
Corić, Mate Ante vagy Ivan	Vodice (Dalmácia), 1888.	III. osztályú fedélzeti matróz
Corradin, Anton	Capodistria (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Czéda István	Vonyarcvashegy (Magyarország, Zala vm.), 1891.	II. osztályú fűtő
Dänemark, Wenzel	Zizkow (Csehország), 1889.	címzetes élelmezési negyedmester
Danyi István	Temerin (Magyarország, Bács-Bodrog vm.), 1887.	fedélzeti árbocos
Deák Sándor	Csanytelek (Magyarország, Csongrád vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Degenhart, Johann	Wien (Alsó-Ausztria), 1890.	konyhai árbocos
Demeter Márton	Vice (Magyarország, Szolnok-Doboka vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Depauli, Girolamo	Dignano (Tengermellék), 1889.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Deutsch Rudolf	Rumpód (Magyarország, Vas vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Druzić, Jerko vagy Peter	Krajina (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Dudine, Josef	Umago (Tengermellék), 1891.	I. osztályú vitorlakészítő munkás
Dunatov, Jakob vagy Josip	Vodice (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Durin, Johann vagy Josef	Pola (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fűtő
Egger, Leopold	Strazesce (Krajna), 1894.	gépész negyedmester
Eiben Gyula Miklós	Gyertyánliget (Magyarország, Máramaros vm.), 1889.	I. osztályú torpedó munkás
Erlich Mihály	Rados (Magyarország, Nagy-Küküllő vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Favro, Franjo vagy Marko	Blatta (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Fazekas I. Ferenc	Szeged (Magyarország, Csongrád vm.), 1890.	II. osztályú fűtő
Fekete Dezső	Sárvár (Magyarország, Vas vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Fekete Gyula	Élesd (Magyarország, Bihar vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Ferluga, Albert vagy Jakob	Trieszt (Tengermellék), 1890.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Fontanini János	Fiume (Magyarország), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Foric, Johann vagy Peter	Arbe (Dalmácia), 1886.	I. osztályú fedélzeti matróz
Gallistl, Wenzel	Krumau (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Gallo, Viktor	Trieszt (Tengermellék), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Grozdanic, Ivan vagy Filip	Scardona (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Grubisič, Ivan	Kraljevice (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Grünberg, Natan Karl	Stanislau (Galícia), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Gulin, Nikolo vagy Joso	Sebenico (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Guttmann, Karl	Radkersburg (Stájerország), 1897.	címzetes gépész árbocos
Heller, Roman	Schalchen (Felső-Ausztria), 1890.	kormányos negyedmester
Hnilička, Julius	Wolkersdorf (Alsó-Ausztria), 1892.	gépész árbocos
Houser, Anton	Kamenitz (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Hradrovsky, Anton	Nucic (Csehország), 1891.	fedélzeti árbocos
Hrovatin, Mathias	Trieszt (Tengermellék), 1888.	fedélzeti árbocos
Ilič, Anton Toma	Udbina (Horvátország), 1888.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ilukic, Gijordijo vagy Ilija	Guber (Bosznia), 1889.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Jovanović, Josip vagy Mate	Stretto (Dalmácia), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Juraga, Marko vagy Mate	Stretto (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Jurčič, Anton	Kastua (Tengermellék), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Kandutsch, Johann	Trieszt (Tengermellék), 1892.	III. osztályú gépész munkás
Kantor, Ferdinand	Ostrau (Morvaország), 1891.	gépész negyedmester
Karakas István	Szeghalom (Magyarország, Békés vm.), 1890.	I. osztályú fűtő
Karas, Raimund	Selesowic (Morvaország), 1893.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kinkela, Vjekoslav	Kastua (Tengermellék), 1889.	főfűtő
Kiss Gyula	Berettyóújfalu (Magyarország, Bihar vm.), 1888.	fedélzeti árbocos
Kober, Karl	Reichenberg (Csehország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Končar, Anton	Trebelen (Krajna), 1882.	II. osztályú fedélzeti matróz
Koppányi Lajos	Mezőtelegd (Magyarország, Bihar vm.), 1890.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Kotzbek, Wando	Radkersburg (Stájerország), 1893.	III. osztályú fedélzeti matróz

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Kovács Ferenc Károly	Cinkota (Magyarország, Pest vm.), 1891.	gépész árbocos
Kovács Ignác	Magyarkeszi (Magyarország, Tolna vm.), 1887.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kovács István	Jászberény (Magyarország, Szolnok vm.), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kölbl, Jakob	Neudorf (Alsó-Ausztria), 1896.	gépész árbocos
Kristen, Egon	Höflein (Morvaország), 1895.	elektro árbocos
Krsul, Anton	Kastua (Tengermellék), 1890.	II. osztályú fűtő
Kühn, Wilhlem	Wien (Alsó-Ausztria), 1890.	gépész negyedmester
Kuvik István	Magyarkeszi (Magyarország, Tolna vm.), 1885.	II. osztályú fedélzeti matróz
Lázárucz Gyula	Mezőbánd (Magyarország, Maros-Torda vm.), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Leitner, Franz	Millstatt (Karintia), 1891.	elektro negyedmester
Lerch, Rudolf	Gastorf (Csehország), 1890.	I. osztályú fűtő
Leschinger, Wilhelm	Göding (Morvaország), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Lesević, Niko vagy Silov	Giupana (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fűtő
Ljubičič-Scrobe, Johann	Fianona (Tengermellék), 1888.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ljunjanovics András	Baja (Magyarország, Bács-Kiskun vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Lorenzin, Nikolaus	Pola (Tengermellék), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Lučič, Nikolaus	Kastua (Tengermellék), 1891.	II. osztályú fűtő
Lukanic, Josef	Krasica (Horvátország), 1887.	II. osztályú fedélzeti matróz
Marasović, Jure vagy Ivan	Polija (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fűtő
Marendic, Nikolai vagy Bozo	Muc (Dalmácia), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Marohnic, Stefan	Kraljevica (Horvátország), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Maskarin, Josef	Pola (Tengermellék), 1889.	gépészsegéd
Massarotto, Marcello	Rovigno (Tengermellék), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Mihály József	Szilágykövesd (Magyarország, Szilágy vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Miletic-Mimic, Nikola vagy Martin	Vallegrande (Dalmácia), 1889.	I. osztályú fűtő
Mirosevic-Dubaj, Vizko	Vallegrande (Dalmácia), 1889.	II. osztályú búvár munkás
Mišetić, Andrija vagy Ivan	Polijca (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Mizsery József	Pozsony (Magyarország, Pozsony vm.), 1890.	gépész negyedmester
Moser, Franz	Wallsee (Alsó-Ausztria), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Nagy Imre	Devecser (Magyarország, Veszprém vm.), 1888.	fedélzeti árbocos
Novak, Franz	Znaim (Morvaország), 1888.	törzselektrogondozó
Ortner József	Stájerlakanina (Magyarország, Krassó-Szörény vm.),1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Pandurics János	Vízvár (Magyarország, Somogy vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Parthen, Emil	Altstadt (Csehország), 1890.	főfűtő
Past, Rudolf	Wien (Alsó-Ausztria), 1892.	gépészsegéd
Pauer András	Beodra (Magyarország, Torontál vm.), 1888.	főfűtő
Pavichieaz, Anton	Pola (Tengermellék),1888.	I. osztályú fűtő
Perghofer, Johann von	Egg (Karintia), 1897.	gépész matróz
Perić, Ivo vagy Ante	Arbe (Dalmácia), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Pohárkovics Mihály	Hódmezővásárhely (Magyarország, Csongrád vm.), 1891.	II. osztályú fűtő
Poldrugo, Jakob	Albona (Tengermellék), 1889.	I. osztályú fűtő
Polič, Jure vagy Bozo	Lecevica (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fűtő
Posselt, Franz	Reichenberg (Csehország), 1891.	elektro árbocos
Pozru, Anton	Pangnano (Tengermellék), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Prem, Franz	Korneuburg (Alsó-Ausztria), 1896.	elektro árbocos
Prockl, Johann	Neudorf (Csehország), 1891.	gépész negyedmester
Radovčic, Peter vagy Sime	Zlarin (Dalmácia), 1889.	főfűtő
Rajczi Sándor	Újdombóvár (Magyarország, Tolna vm.), 1885.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ravnič, Johann	Burbana (Tengermellék), 1889.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Rocco, Stanko Franjo	Buccau (Horvátország), 1890.	címzetes kormányos matróz
Rovis, Jakob	Gimino (Tengermellék), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Rukavina, Anton	Sv. Juraj (Horvátország), 1888.	főfűtő
Ruzić, Franz	Kastua (Tengermellék), 1891.	II. osztályú fűtő
Sanader, Ante vagy Jure	Lecevica (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Sansone, Silvio	Capodistria (Tengermellék), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sardelič, Bernardo Marko	Blatta (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fedélzeti matróz
Scheidl Kálmán	Meszlen (Magyarország, Vas vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Schnell, Alfred Franz	Wien (Alsó-Ausztria), 1886.	gépészsegéd
Schusz Béla	Piskitelep (Magyarország, Hunyad vm.), 1890.	gépészsegéd

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Sedlak, Josef	Grosslippen (Csehország), 1891.	gépészsegéd
Separovic-Burcina, Johann	Blatta (Dalmácia), 1887.	I. osztályú fedélzeti matróz
Simunić, Josef	Brlog (Horvátország), 1890.	torpedóhajómestersegéd
Sinković, Ante vagy Luka	Poljica (Dalmácia), 1891.	II. osztályú fűtő
Smoljić, Ante vagy Marko	Trau (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fűtő
Souček, Josef	Pecka (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Sršen, Georg	Waltersdorf (Csehország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Sustar, Jakob	Kastua (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Svoboda, Rudolf	Zbraslau (Morvaország),1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Szabó Zsigmond	Érsemjén (Magyarország, Bihar vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Szendrei Mihály	Sárospatak (Magyarország, Zemplén vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Szűcs Mihály	Csóka (Magyarország, Torontál vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Tabi József	Lovasberény (Magyarország, Fejér vm.), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz
Tarbuk, Gjuro	Bovic (Horvátország), 1882.	főfűtő
Tinhof, Johann	Wiener-Neustadt (Alsó-Ausztria), 1888.	gépész negyedmester
Tipić, Ivan vagy Ante	Komiza (Dalmácia), 1888.	I. osztályú fűtő
Todor András	Dicsőszentmárton (Magyarország, Kis-Küküllő vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Tompalski, Franz	Borszczow (Galícia), 1891.	címzetes kormányos árbocos
Topf, Franz Othmar	Pfaffstetten (Alsó-Ausztria), 1888.	gépész negyedmester
Travaglia, Alois	Canfanaro (Tengermellék), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Veljak, Josef	Trieszt (Tengermellék), 1890.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Verbanaz, Marko	Albona (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Vidas, Toma Josef	Pago (Dalmácia), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Vilem István	Gajar (Magyarország, Pozsony vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Vojnovic, Pavel	Scardona (Dalmácia), 1889.	fűtő
Vorel, Josef	Kratenau (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Vostelt, Josef	Nixdorf (Csehország), 1891.	II. osztályú fűtő
Vysin, Simon	Obecnici (Csehország), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Wagner, Anton (II.)	Blaschko (Morvaország), 1897.	címzetes fedélzeti árbocos
Wawrik Árpád Ferenc	Resicabánya (Magyarország, Krassó-Szörény vm.), 1892.	gépész negyedmester

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Weidinger, Karl	Allhaming (Felső-Ausztria), 1897.	gépész matróz
Wonner Mihály	Szászapátfalva (Magyarország, Nagy-Küküllő vm.), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Zgur, Marijan	Rozmanici (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ziegler, Wenzel	Damnau (Csehország), 1891.	gépész negyedmester
Zivkovic-Sinjorica, Gaspar vagy Stipe	Sebenico (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Zmuk, Nikola	Semovec (Horvátország), 1886.	fedélzeti árbocos
Zumpf János	Határfő (Magyarország, Vas vm.), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz

A ZENTA életben maradt legénységének névsora[41]

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Bačić-Posinak, Ivan vagy Peter	Blatta (Dalmácia), 1892.	*III. osztályú fedélzeti matróz*
Balikas, Leonardo	Sebenico (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fűtő
Ban, Franz	Malerija (Tengermellék), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bartoš, Johann	Dobrzan (Csehország), 1895.	címzetes fedélzeti árbocos
Bauer, Ernst	Pustritz (Karintia), 1896.	címzetes fedélzeti árbocos
Berger, Ferdinand	Kremsbrücke (Karintia), 1893.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Blagaič, Buric vagy Nicola	Solta (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bonifaccio, Nikolaus	Pirano (Tengermellék), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Boros Ferenc	Nagydoba (Magyarország, Szilágy vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Borski, Johann Hugo	Windrim (Szilézia), 1892.	I. osztályú gépész munkás
Brandstetter, Franz	Bad Kreuzen (Felső-Ausztria), 1892.	fedélzeti árbocos
Brejcha, Ladislaus	Praha (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Brković, Ivan vagy Andrija	Perasto (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Buča, Wenzelslav	Zaravecchia (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Calligaris, Friedrich Vincenz	S. Canciani (Tengermellék), 1888.	I. osztályú aknász matróz
Car, Micho	Cirkvenica (Horvátország), 1889.	I. osztályú búvár munkás
Carboncich, August	Isola (Tengermellék), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Cič, Karl	Teschen (Szilézia), 1894.	fedélzeti árbocos
Corkola, Krste vagy Sime	Stretto (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Črtalič, Rudolf	Raun (Stájerország), 1895.	gépész matróz
Csillag Ferenc	Eger (Magyarország, Heves vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Curbič, Marko vagy Joso	Stretto (Dalmácia), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Čurin, Vinko	Bogomolje (Dalmácia), 1892.	I. osztályú gépész munkás
Dabis István András	Zenta (Magyarország, Bács-Bodrog vm.), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Darasz Ferenc	Pered (Magyarország, Pozsony vm.), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Domin, Vrekoslav	Samobor (Horvátország), 1893.	III. osztályú fedélzeti matróz
Dostal, Friedrich	Ober-Suchau (Szilézia), 1893.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Droppa Péter Pál	Budapest (Magyarország), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Dumič, Ioan vagy Krste	Arbe (Dalmácia), 1887.	II. osztályú fedélzeti matróz
Dunda, Franz	Imotsky (Dalmácia), 1889.	fedélzeti hajómestersegéd
Enyedi József	Dés (Magyarország, Szolnok-Doboka vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Erneckl, Willibald	Ullýn (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Ess, Johann	Klein Pöchlarn (Alsó-Ausztria), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Fednik, Franz	Wien (Alsó-Ausztria), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Filipovicz, Johann	Lemberg (Galícia), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Frank, Roman	Trieszt (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Füzi Lajos	Magyarkeszi (Magyarország, Tolna vm.), 1885.	III. osztályú fedélzeti matróz
Galli, Anton	Capodistria (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Gogola János	Mohács (Magyarország, Baranya vm.), 1889.	torpedóoktató negyedmester
Grimm, Othmar	Wien (Alsó-Ausztria), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Grisan, Marcello	Cherso-Lussin (Tengermellék), 1887.	gépgondozó
Gruber, Franz	Ungenach (Felső-Ausztria), 1896.	gépész árbocos
Gubicza Lajos	Bezdán (Magyarország, Bács-Bodrog vm.), 1888.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Harrasser, Sebastian	Innsbruck (Tirol), 1890.	III. osztályú tüzér munkás
Honeber, Franz	Sörg (Karintia), 1895.	gépész árbocos
Hora, Josef	Raudnitz (Csehország), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Horaček, Franz	Krumpisch (Morvaország), 1883.	kormányos hajómester

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Horváth József	Kám (Magyarország, Vas vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Ilič, Stefan	Rajevoselo (Szlavónia), 1885.	I. osztályú fedélzeti matróz
Kaiser, Josef	Pinzwang (Tirol), 1885.	tüzér hajómester
Kaiser, Richard Josef	Marburg (Stájerország), 1897.	gépész matróz
Kamenko, Marko	Skare (Horvátország), 1886.	fegyver hajómestersegéd
Kirič, Mijo	Krapje (Szlavónia), 1886.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Klarich, Giazinto	Fiume (Magyarország), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Klier, Adolf	Kosel (Csehország), 1895.	elektro árbocos
Kniewald, Milutin	Sisek (Horvátország), 1889.	I. osztályú fűtő
Knipič, Franz	Podgaritz (Krajna), 1893.	gépész negyedmester
Kohn Sándor	Salgótarján (Magyarország, Nógrád vm.), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Kokmiš, Vazo	Jasenovac (Szlavónia), 1886.	III. osztályú fedélzeti matróz
Koubek, Karl Leopold	Herrendorf (Csehország), 1888.	fedélzeti árbocos
Kovačić, Method	St. Lucia (Tengermellék), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Kovalik, Paole	Cerevic (Szlavónia), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Kramer, Johann	Doberna (Stájerország), 1889.	fedélzeti negyedmester
Krismanič, Josef	Pisino (Tengermellék), 1881.	fedélzeti hajómester
Krupljanin, Peter	Sisuja (Horvátország), 1883.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kučel, Anton	Kastua (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Kukez, Marcello	Trieszt (Tengermellék), 1889.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kurtin, Mate vagy Lovre	Zara (Dalmácia), 1888.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Lazič, Bozo vagy Mate	Trau (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Lovrič, Pasko vagy Ante	Trau (Dalmácia), 1889.	III. osztályú fedélzeti matróz
Lulič, Victor	Susak (Horvátország), 1889.	gépészsegéd
Maratovic, Voi	Brlog (Horvátország), 1895.	címzetes fedélzeti árbocos
Marinič, Josef vagy Marian	Spalato (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Marinovič, Juraj	Vallegrande (Dalmácia), 1889.	II. osztályú fedélzeti matróz
Markoz, Josip vagy Simon	Sebenico (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Mauro, Anton	Muggia (Tengermellék), 1890.	III. osztályú fedélzeti matróz
Mayer Aladár	Kőröshegy (Magyarország, Somogy vm.), 1895.	II. osztályú fedélzeti matróz
Menyhárd Dénes	Újszékely (Magyarország, Udvarhely vm.), 1888.	fedélzeti árbocos
Mirkovič, Kasimir vagy Peter	Sale (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Motl, Wenzel	Inonic (Csehország), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz

Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Müller, Boroslav	Essegg (Szlavónia), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz
Načeta, Ivan Franz	Arbe (Dalmácia), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Neckel Alfréd Károly	Beszterce (Magyarország, Beszterce-Naszód vm.), 1893.	I. osztályú fedélzeti matróz
Nikaljević, Kosta vagy Gjuro	Grbaly (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ort, Ladislaus Franz	Kladno (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Perisity Pál	Nagykikinda (Magyarország, Torontál vm.), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Petr, Jaroslav	Zvikov (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pikon, Franz	Gäriach (Krajna), 1897.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pillepich Alajos	Fiume (Magyarország), 1889.	kormányos árbocos
Polacsek Antal	Kecse (Magyarország, Pozsony vm.), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Pothorn, Wilhelm	Wien (Alsó-Ausztria), 1897.	gépész matróz
Pravdica, Ivan	Kraljevice (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Přibil, Josef	Wolschan (Csehország), 1894.	kormányos matróz
Procházka, Jaromir	Praha (Csehország), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Ptak, Karl	Pilsen (Csehország), 1891.	fegyver negyedmester
Rak, Franz	Pola (Tengermellék), 1897.	címzetes gépész árbocos
Reistenhofer, Franz Josef	Graz (Stájerország), 1897.	címzetes gépész árbocos
Řiha, Anton	Kvetov (Csehország), 1899.	II. osztályú fedélzeti matróz
Robič, Paul	Kronau (Krajna), 1897.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sándor Bálint	Alag (Magyarország, Pest vm.), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Saricz Ferenc	Nagykanizsa (Magyarország, Zala vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sedlmayer, Friedrich	Brummenfeld (Alsó-Ausztria), 1899.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Šibenik, Johann	Adelsberg (Krajna), 1895.	élelmezési matróz
Sipos József	Ivánc (Magyarország, Vas vm.), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sirotek, Franz	Jablona (Csehország), 1892	II. osztályú fedélzeti matróz
Sivić, Michael	?	II. osztályú fedélzeti matróz
Skala, Johann	Planitz (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Skarke, Rudolf	Wien (Alsó-Ausztria), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Skroče, Ivan vagy Marko	Zara (Dalmácia), 1890.	III. osztályú fedélzeti matróz
Sobotka, Anton	Jersein (Morvaország), 1898.	II. osztályú fedélzeti matróz
Sosin, Roman Felix	Vielicka (Galícia), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz

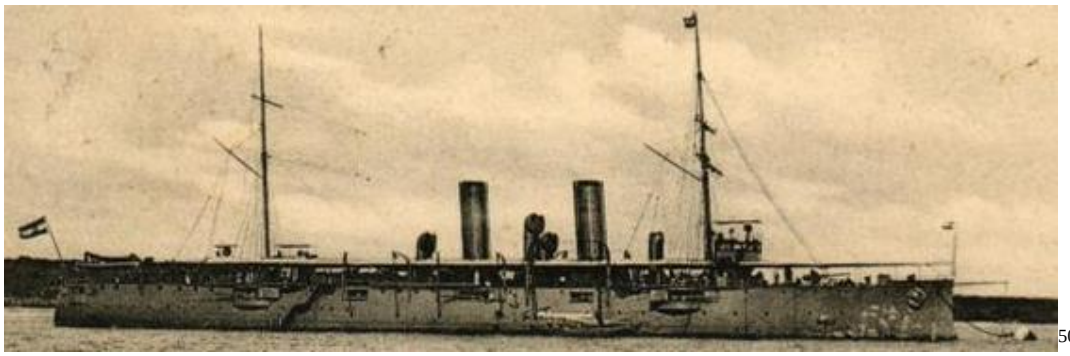
Neve	*Születési helye és éve*	*Rendfokozata*
Müller, Boroslav	Essegg (Szlavónia), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz
Načeta, Ivan Franz	Arbe (Dalmácia), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Neckel Alfréd Károly	Beszterce (Magyarország, Beszterce-Naszód vm.), 1893.	I. osztályú fedélzeti matróz
Nikaljevič, Kosta vagy Gjuro	Grbaly (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ort, Ladislaus Franz	Kladno (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Perisity Pál	Nagykikinda (Magyarország, Torontál vm.), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Petr, Jaroslav	Zvikov (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pikon, Franz	Gäriach (Krajna), 1897.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pillepich Alajos	Fiume (Magyarország), 1889.	kormányos árbocos
Polacsek Antal	Kecse (Magyarország, Pozsony vm.), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Pothorn, Wilhelm	Wien (Alsó-Ausztria), 1897.	gépész matróz
Pravdica, Ivan	Kraljevice (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Přibil, Josef	Wolschan (Csehország), 1894.	kormányos matróz
Procházka, Jaromir	Praha (Csehország), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Ptak, Karl	Pilsen (Csehország), 1891.	fegyver negyedmester
Rak, Franz	Pola (Tengermellék), 1897.	címzetes gépész árbocos
Reistenhofer, Franz Josef	Graz (Stájerország), 1897.	címzetes gépész árbocos
Řiha, Anton	Kvetov (Csehország), 1899.	II. osztályú fedélzeti matróz
Robič, Paul	Kronau (Krajna), 1897.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sándor Bálint	Alag (Magyarország, Pest vm.), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Saricz Ferenc	Nagykanizsa (Magyarország, Zala vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sedlmayer, Friedrich	Brummenfeld (Alsó-Ausztria), 1899.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Šibenik, Johann	Adelsberg (Krajna), 1895.	élelmezési matróz
Sipos József	Iváne (Magyarország, Vas vm.), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sirotek, Franz	Jablona (Csehország), 1892	II. osztályú fedélzeti matróz
Sivić, Michael	?	II. osztályú fedélzeti matróz
Skala, Johann	Planitz (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Skarke, Rudolf	Wien (Alsó-Ausztria), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Skroče, Ivan vagy Marko	Zara (Dalmácia), 1890.	III. osztályú fedélzeti matróz
Sobotka, Anton	Jersein (Morvaország), 1898.	II. osztályú fedélzeti matróz
Sosin, Roman Felix	Vielicka (Galicia), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz

5044

[5045]

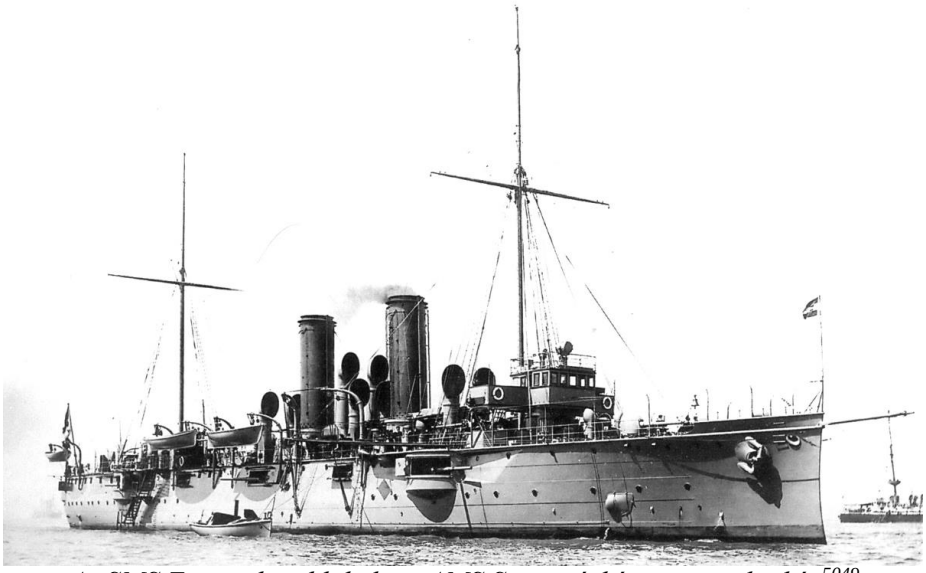
[5044] Hadtörténelmi Közlemények, 122. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2009) 2009 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Merényi-Metzger Gábor: A ZENTA cirkáló személyzete 1914. augusztus 16-án
[5045] https://www.youtube.com/watch?v=5wUZT0F9vds

Az SMS Zenta maradványai 75 méter mélyen nyugszanak a tengerben [5046]

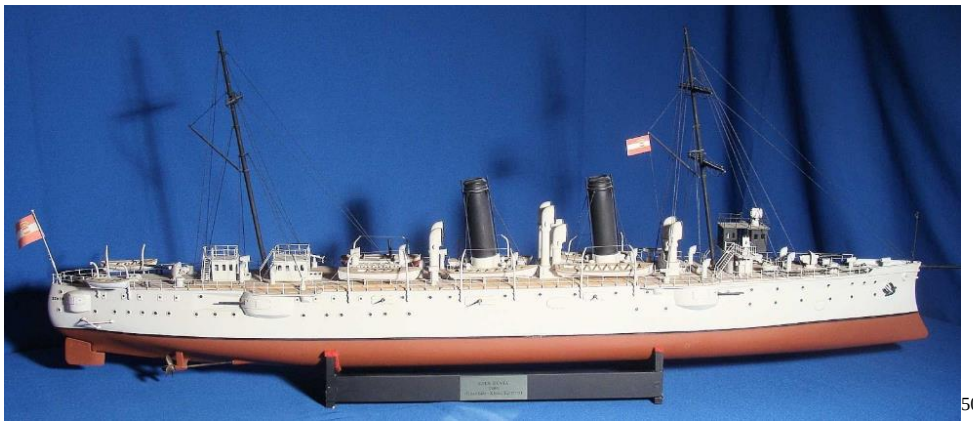

[5047]

[5048]

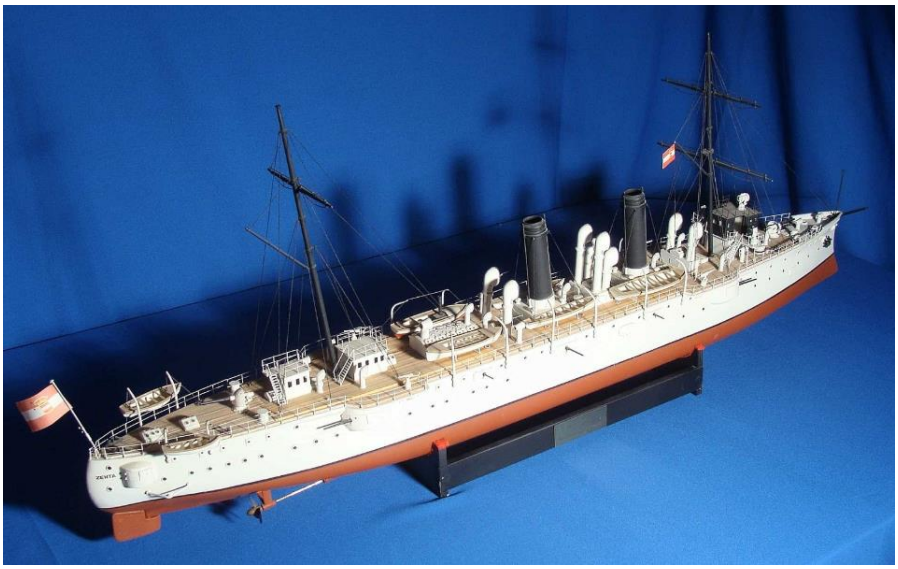
[5046] https://esstre.pl/wrecks/CR/zenta.php
[5047] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/483/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000036/1905-SMS-Zenta-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Zenta-osztalyu-vedett-cirkaloja-KuK-Kriegs~II3090570
[5048] https://lemil.blog.hu/2009/04/09/a_zenta_cirkalo_1_0



Az SMS Zenta, de több helyen AMS Szigetvárként szerepel a kép[5049]



[5050]



[5049] https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru
[5050] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ZENTA.htm

Összehasonlító táblázat a hajók lóerőnkénti sulyáról; meg a valódi és számitott értékek közti eltérésről.

Sorszám	A hajó neve	A hajó tulajdonosa	Deplacement tonna-tartalma $\frac{T}{1000}$	Fő méretek méterben: hosszúság H	szélesség Sz	merülési mélység M	Deplacement teljességi foka z	Sebesség km. óránként $3{\cdot}6\,s.$	Indikált lóerő L	Egy lóerőre eső teher: valóságos érték $t_1 = \frac{L}{T}$	A képletből számitva $t_1 = 5520\frac{H}{s^3}$	A valódi és számitott értékek viszonya	Megjegyzések	$\frac{H}{Sz}$
1	Caiman	Franczia köztársaság	7639	85	18·0	7·5	0·715	27·5	6500	1117·4	999·3	1·1175	ikercsavar páncz. czirk.	4·73
2	Kaiser Karl VI.	Osztr.-magy. monarchia	6240	112	17·2	6·2	0·524	37·0	12000	570·0	568·0	0·997	» » »	6·45
3	Budapest	»	5600	93	17·0	6·4	0·632	31·0	8000	700·0	772·0	0·908	» » partvédő	5·5
4	General Puyerredon	Argentina köztársaság	6840	100	18·1	7·6	0·466	36·0	13384	512·0	523·0	0·980	» » czirkáló	5·52
5	Kaiser Wilhelm d. Grosse	Nordd. Lloyd. (német)	20000	190	20·1	7·5	0·697	39·0	28000	715·0	762·0	0·940	ikercsavar keresk. hajó, s. czirkáló	9·45
6	Floriano	Brazilia köztársaság	3162	81	14·6	3·9	0·685	27·5	3400	930·0	999·3	0·93	ikercs. páncz. partv.	5·55
7	Esmeralda	Chile »	7000	133	16·0	6·5	0·507	40·0	16000	437·0	487·0	0·9	» » czirkáló	8·3
8	Hearty	Brit birodalom	1300	64	9·1	4·1	0·545	27·5	2100	670·0	748·0	0·895	halászhajó, kerékgőzös	7·05
9	Körös	Osztr.-magy. monarchia	448	54	9·0	1·2	0·77	18·0	1200	374·0	450·0	0·882	ikercs., dunai monitor	6·0
10	Good Hope	Brit birodalom	14100	152	22·0	8·6	0·491	42·0	30000	470·0	544·0	0·865	I. oszt. páncz. czirkáló	6·92
11	Traveller	»	700	49	7·5	3·4	0·545	24·0	1120	676·0	869·0	0·778	ikercs., nilusi shooner	6·55
12	Zenta	Osztr.-magy. monarch.	2300	92	12·0	4·3	0·485	37·0	7000	329·0	446·0	0·737	» torpédó czirkáló	7·7
13	Murature	Argentina köztársaság	110	46	4·4	1·5	0·364	44·0	1150	95·6	133·4	0·72	» torpédó-naszád	10·4
14	Charente	Franczia »	1618	65	9·4	5·0	0·536	16·5	800	2020·0	2960·0	0·683	kábelfektető hajó	6·9
15	La Plata	Argentina »	1677	57	13·0	3·9	0·58	16·5	750	2238·0	3315·0	0·678	ikercsavar, monitor	4·4
16	Gymnote	Franczia »	30	17	1·8	1·8	0·509	16·5	50	600·0	915·0	0·656	Vizalatti csónak	9·5
17	Bojarin	Orosz birodalom	3000	106	12·0	5·8	0·41	46·0	18000	166·6	272·0	0·611	II. oszt. pánczélos czirk.	8·85
18	Habsburgh	Osztr.-magy. monarchia	8340	108	20·0	7·1	0·543	33·0	11900	700·0	1094·0	0·64	ikercs. páncz. csatahajó*)	5·3
19	Goldsborugh	Észak-amerikai egy.-áll.	248	59	6·2	1·5	4·46	60·0	6000	41·3	70·7	0·585	» torpédó naszád	9·55
20	Taku	China	250	59	6·4	2·9	0·228	60·0	6500	38·5	67·5	0·571	torpédónaszád **)	9·22
21	Prutul	Románia	30	30	4·2	0·6	0·70	18·0	50	600·0	1256·0	0·478	kerékgőzös	7·15
22	Viper	Brit birodalom	350	64	6·4	3·9	0·22	62·0	11000	31·9	66·9	0·477	torpédóvadász	10·0
23	D. 1.	Német birodalom	250	54	6·5	1·5	0·475	36·0	2000	125·0	282·0	0·444	torpédónaszád	8·8
24	Gustave Zédé	Franczia köztársaság	226	49	3·2	3·2	0·509	28·0	720	278·0	624·0	0·446	vizalatti naszád ***)	15·4
25	Yatagan	»	311	56	5·9	3·0	0·32	48·0	5700	54·6	125·0	0·437	torpedó-vadász	9·5

*) A *Habsburg* ma monarchiánk legnagyobb hadihajója és még nincs teljesen felszerelve. A folyó évi május hó végén Triesztben tartott próbameneteken a számitott sebességnél jóval nagyobbat ért el, a minek legalább részben azt adhatjuk okául, hogy ezen a próbauton a hajó nem teljes megterheléssel ment, mert az ágyuk nagy része és még a pánczélnak is egyes részletei ekkor hiányoztak a hajóról. De lehetséges, hogy majd teljes megterheléssel is nagyobb sebességet fog elérni.

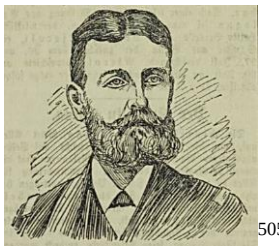
**) A németek is, meg az angolok is maguknak foglalták le, de egyik se vitte el.

***) A viz alatt csak 14 km. sebességgel jár.

5051

[5051] Polytechnikai Szemle, 6. évfolyam, 1902-11-25 / 33. szám

Parancsnokai:
1899-1900. júniusa Arthur von Raimann lovag fregattakapitány[5052]
1900. júniusától-1900.07.08+ Eduard Thomann von Montalmar (montabonari Thoman Ede) fregattkapitány


[5053]

Halála után megkapta a Lipót-rend lovagkeresztjét a hadiékítményekkel. A király a kitüntetést a kapitány özvegyének személyesen adta át.[5054]
1900.07.08-1900.09.29. Josef Kolars (Kolarz Kollár, Kolbar) sorhajó hadnagy (ideiglenes kapitány)
1900.09.29-től 1901 Skala (Scala) Károly) fregattkapitány
1902, 1903 október Wilhelm Ritter von Böckmann fregattkapitány

[5055]

1904. augusztus Freiherr v. Bourgignon fregattkapitány[5056]
1904. december Pach zu Hansenheim und HohenEppan fregattkapitány[5057]
(Robert Freiherr v. Pach zu Hanlenheim und Hohen-Eppan)
1905. február Vinzenz Edler von Bobal (Pebal) fregattkapitányt[5058]
1906. június Michael Kastner fregattkapitány[5059]
1906 augusztus Jehtner Mihály fregattkapitány[5060] (Lehet, hogy az 1906. évi két Mihály azonos személy és csak nyomdai elírás történt.)
1908. decembertől Edmund Brandmayer fregattkapitány[5061]
1909. március Ludwig Hencki fregattkapitány[5062]
1909 áprilisában Edmund Brandmayer fregattkapitány
1909. augusztus – 1910. május. Edler v. Triulzi fregattkapitány[5063]
1910. májustól Dr. Meyern-Hohenberg báró fregattkapitány[5064]
1910. november Drerel (Brezel)?? fregattkapitány[5065]

[5052] Militär-Zeitung, Januar-Juni 1899-04-30
[5053] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1900-08-05
[5054] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-10-16 / 246. szám
Hazánk, 7. évfolyam, 1900-12-12 / 293. szám
[5055] Sport und Salon, Januar-Juni 1903-02-07
[5056] Die Zeit, August 1904-08-31
[5057] Sport und Salon, Juli-Dezember 1904-12-10
Die Zeit, Januar 1905-01-05
[5058] Die Zeit, Februar 1905-02-03
[5059] Militär-Zeitung, Januar-Juni 1906-06-20
[5060] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám
[5061] Sport und Salon, Juli-Dezember 1908-12-26
[5062] Grazer Tagblatt, März 1909-03-18
[5063] Grazer Tagblatt, August 1909-08-28
Die Zeit, März 1910-03-17
[5064] Die Zeit, Mai 1910-05-06
[5065] Die Zeit, November 1910-11-28

1912. november től Indrák János fregattkapitány[5066]
1914.08.13-án a parancsnokságot Paul Pachner fregattkapitány vette át.

[5067]

Admirálisok:
1899. gróf Rudolf Montecuccoli ellentengernagy

[5066] Die Zeit, November 1912-11-14
[5067] https://www.buvarinfo.hu/zartterimerulesek/2011/201108_honaproncs_zenta.html

Kaiser Karl VI. cirkáló 1898

SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló – koshajó- torpedózúzó, vértezett cirkáló, kos orrú pánczélos czirkáló, ágyúnaszád, páncélos cirkáló[5068]

Testvérhajója nincsen, megnövelt változata a SMS Sankt Georg páncélos cirkáló.
A Monarchia harmadik páncélos cirkálója a Kaiserin und Königin Maria Theresia.
SMS = Seiner Majestät Schiff = Őfelsége hajója

Vízkiszorítása:
Üresen: 6 265,6 - 6 300 tonna (6 166 hosszú tonna)
Vízkiszorítása feltöltve: 6.864 hosszú tonna (6.973,7 t)

Méretei:
Hossza 112,2 m az egyenesek közötti hossza
117,9 m – 386 láb 10 hüvelyk a vízvonalon
118,96 m - 390 láb 3 hüvelyk[5069] a teljes hossza
Szélessége 17,27 m - 56 láb 8 hüvelyk
Merülése 6,26 m – 7,27 m (6,75 m – 22 láb)
Merülése centinként 13,88 tonna
Árbocmagasságok a főfedélzet felett: Főárboc: 25,11 m, Előárboc 25,13 m
Orrárboc a bójákhoz történő rögzítéshez: 8 m
A medersornál lengéscsillapító borda.

Meghajtása:
16 db Belleville kazán[5070] – Julien Belleville által Franciaországban kifejlesztett, korai tengeri vízcsöves kazán. Ezeket a Maudslay, Sons and Field of Britain London gyártotta. Üzemi nyomás 18,3 atm. A kazánok 54 tűztérrel rendelkeztek.[5071] (Máshol tévesen 16 db Yarrow vagy Belleville széntüzelésű kazán szerepel, 11 atm. üzemi nyomással.)
2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép
(A hajtóműveket a hajót építő trieszti Stabilimento Tecnico Triestino (STT) hajógyárban építették)
2 db 3 szárnyú, kifelé forgó, acél hajócsavar, 4,88 m átmérővel[5072]
1 db kormánylapát

Teljesítménye:
12 300 LE (9044 kW) (Máshol 12 000 LE – 8 900 kW)
1904.04.21-én: 13 753 LE

Sebessége: 20 cs (20,83 cs - 129,44 fordulatszámmal) = 38,58 km/h

Hatótávolsága: 3000 tmf, 10 cs. sebességgel
Üzemanyag: Békeidőben: 500 hosszú tonna kőszén (510 t)
Max. szénterhelése: 818 hosszú tonna kőszén (831 t)
Max. szénterhelése: 757 hosszú tonna brikett (brikett 1 022,7 m3)

[5068] Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám
Magyar Nemzet, 19. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám
[5069] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI
[5070] Magyar Polgár, 24. évfolyam, 1901-05-23 / 116. szám
[5071] https://www.armedconflicts.com/CR-SMS-Kaiser-Karl-VI-t31073
[5072] https://web.archive.org/web/20160304221556/http://kriegsmarine.hu/hk/cirkalok.pdf

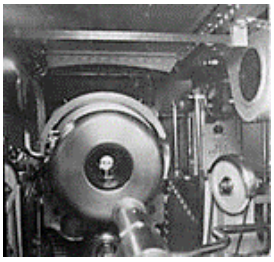
Személyzete: 1907-ben 549 fő (27 tiszt és 522 tengerész)
(535 – 550 fő pályafutása során)
A Tartalék Hajórajban 14 + 291 fő.
Felszerelési készenlétben 7 + 123 fő.
Az 1-es Tartalékban 3 + 62 fő.

Páncélzata:
vízvonalon 170 -180 mm (7,1 hüvelyk elől és hátul) - 220 mm (8,7 hüvelyk középpen a fő gépeknél és a lőszerraktáraknál)
fedélzeten 32 mm (1,3 hüvelyk) - 64 mm (2,5 hüvelyk)
kazamata lövegek 75 mm (8,1 hüvelyk) - 80 mm – 150 mm (15 cm-es ágyúknál külön-külön kazamatában)
felépítményen 200 mm (3 hüvelyk) elől és oldalt és 100 mm felül, 190 mm hátul
lövegtornyon 200 mm elől és oldalt, 180 mm hátul, 50 mm felül
barbetek 205 mm (3,9 hüvelyk)
A páncéllemezek a Witkowiß bánya- és vasműipari üzemből származnak.[5073] A páncélt sokan Harvey típusú[5074] páncélnak tételezik fel. Valójában már a Monarch osztály és a Kaiser Karl VI. is, a korszerű, Friedrich Krupp AG-féle „cementált" nikkelacélját kapták meg.
A hajótest „a legjobb Limets-Martins acélból készült. A fedélzet két oldalát 2 méter magas és 220 milliméter vastag nickel-aczél pánczél védi. A pánczéllemezek a tenger színe alatt még 115 méternyire védik a hajótestet. A középfedélzet czitadellája azonkívül még 60 milliméteres és redui-k pedig 80 milliméteres pánczél által vannak védve."[5075]

Fegyverzete 1900-ban:
2 db (2x1) 24 cm (238 mm) (9,4 hüvelyk) L/40 C/94 Krupp ágyú (Krupp K/9415 típusú ágyú) 215 kilogramm nehéz lövedékeket 700 méteres kezdetleges gyorsasággal 14 kilométernyire képes tüzelni. A két ágyúóriás önálló pánczélos toronyban van elhelyezve. A lövegtornyot kézi erővel forgatták és a lövegcsövet is kézi erővel emelték és süllyesztették. A Habsburg osztályon és a St. George-n ezeket géppel működtették. Így, azoknál 1,5-2 szerte lassabban lőtt.[5076] Van olyan forrás, pl. Storia Militarie No. 21, 1995, amely a tornyokat elektromos meghajtásúnak írja le. A lövegcsövek mozgatásáról nem ír.
Csőemelés +20 ° és - 4° Lőszerkészlet: 80 db páncéltörő lövedék és 80 db repeszgránát lövegcsövenként.

Távolság	Vaslemez	Harvey páncélja	Cementezett Krupp páncél
6000 m	430 mm	---	---
10.000 m	300 mm	180 mm	120 mm

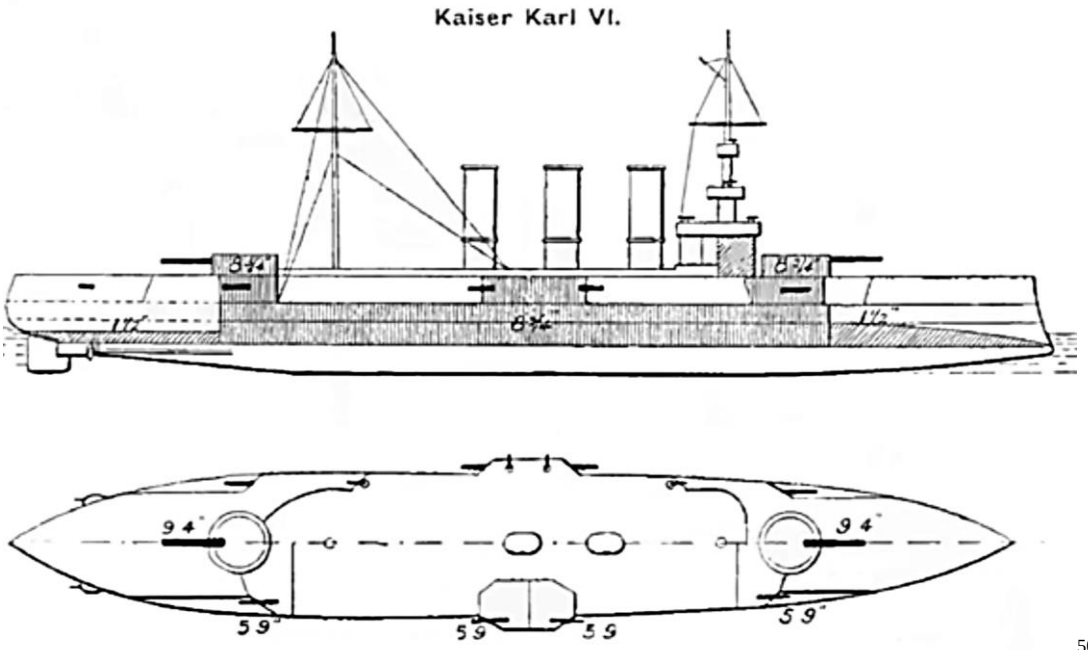
Páncéltörő képesség



A fő lövegcső hátulról nézve[5077]

[5073] Die Arbeit, Juli-Dezember 1900-07-19
[5074] Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[5075] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-09-04 / 244. szám
[5076] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898)
[5077] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898)

8 db (8x1) 15 cm (149,1 mm) (5,9 hüvelyk) L/40 K-96 Skoda gyorstüzelő ágyú
(Kettő előre néz, kettő hátra néz, kettő a jobb és kettő a baloldalon volt.)
Csőemelés + 20° és - 4° Lőszerkészlet lövegcsövenként 20 db páncéltörő lövedék, 130 db repeszgránát és 30 db shrapnel lőszer.



5078

2 db 7 cm (66 mm) (2,6 hüvelyk) L/18 ágyú csónak löveg
lőszerkészlet 70 db robbanó és 70 db shrapnel csövenként.
16 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 gyorstüzelő Skoda ágyú Csőemelés +20° és - 10°
lőszerkészlet csövenként 750 db robbanó lőszer, 100 db páncéltörő lövedék.
2 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/33 gyorstüzelő francia Hotchkiss löveg
(Az egyiket 1917-ben kicserélték 1 db 66 mm L/50 AA hazai gyártású légvédelmi lövegre.)
2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Skoda géppuska (golyószóró) Csőemelés +20° és - 17°
2 db 45 cm (17,7 hüvelyk) víz feletti torpedócső (Torpedókészlet 6 db.)
Indítási szög 32° tól 122°-ig.

Fegyverzete 1917-ben:
2 db (2x1) 24 cm (238 mm) (9,4 hüvelyk) L/40 C/94 Krupp ágyú
8 db (8x1) 15 cm (149,1 mm) (5,9 hüvelyk) L/40 K-96 Skoda gyorstüzelő ágyú
1 db 66 mm L/50 AA hazai gyártású légvédelmi lövegre.
14 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 gyorstüzelő Skoda ágyú
2 db 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/33 gyorstüzelő francia Hotchkiss löveg
1 db 0,7 cm 8 MG 07/12-es légvédelmi géppuska
2 db 45 cm (17,7 hüvelyk) víz feletti torpedócső
A hajó villamos világításra van berendezve és ezért négy 25.000 gyertyafénnyel bíró ívlámpával (kereső lámpa) és 350 izzólámpával van ellátva.[5079] A hajó minden helyiségét villamossággal világítják.[5080]

Drót nélküli telegráf van rajta 1912-ben.[5081]

[5078] https://www.youtube.com/watch?v=Lpdt6KqS8UQ
[5079] Magyar Hirlap, 8. évfolyam, 1898-09-04 / 244. szám
[5080] Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-09-03 / 243. szám
[5081] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám

Csónakok:
2 db gőzcsónak, 1 db nagybárka, 1 db I. oszt. nagycsónak, 1 db I. oszt. mentőkutter, 1 db I. oszt. kutter, 2 db II. oszt. kutter, 1 db I. oszt. gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db jollboot, 1 db jolle, 2 db kiscsónak.
Horgonyok:
3 db Tyszak típusú horgony: 4595 kg, 4595 kg, 4300 kg.
3 db Admiralitás típusú horgony: 962 kg, 514 kg, 258 kg.
Ismertető jegyek: 3 kémény, túl nagy szellőző kürtők, egy kisebb daru.
Különösen szép a tengernagyi szalon, melynek fehér alapszínét dús aranyozás ékíti. Bútorai olajzöld színűek. Van e szalonban két gyönyörű történelmi festmény is Kircher festőtől.[5082]

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino[5083] - Triesti Bauwerft STT (Stabilimento Tecnico Triestino)
Építési költsége 11 millió korona (11 018 051 korona, máshol 11 015 562 korona), ami megegyezett az SMS Kaiser Franz Joseph I. és az SMS Kaiserin Elisabeth együttes építési költségével.[5084]
Építés kezdete: 1896.06.01.
Nevének jóváhagyása: 1898.05.15. I. Ferenc József császár és király Hermann Spaun altengernagy előzetes érvelésére jóváhagyta a nevét.
Vízrebocsátás: 1898.10.04-én a császár névnapján. A keresztanya, Izabella főhercegnő, Friedrich főherceg hitvese volt. Ez volt az első háromkéményes cs. és kir. hajó, és az utolsó hadihajó, amit a San Rocco Hajógyár Ausztria számára épített. A hadihajó építést a San Marconál lévő gyár folytatta.

A vízrebocsátott hajó[5085]

A hajó felszentelése[5086]

[5082] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-03-25 / 83. szám
[5083] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévai Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984
[5084] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898)
[5085] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898)
[5086] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898)

Próbautak kezdete: 1900.03.29.
Hadrendbe állt: 1900.05.23.
Hadrendből kivonták: 1918.03.19.
Lebontották: 1922-ben Nápolyban

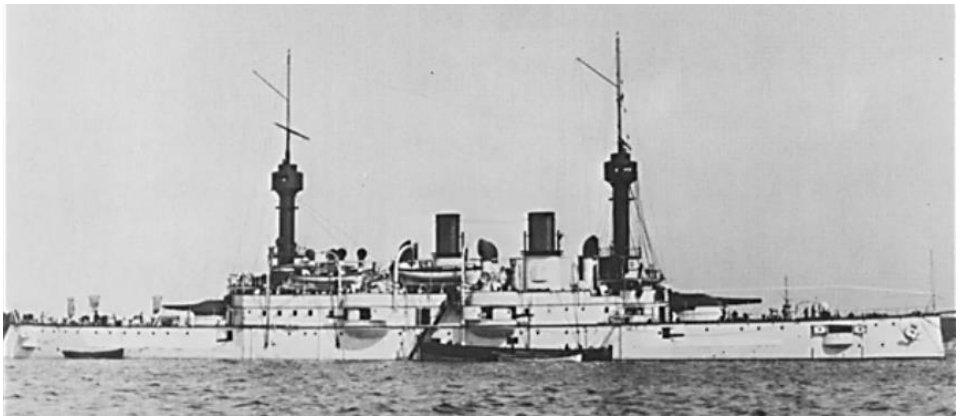
Megépítésének oka:
A fejlesztést Maximilian Daublebsky von Sterneck vizeadmirális (altengernagy kezdeményezte. Ő volt a Lissai tengeri csatában az SMS Erzherzog Ferdinand Max parancsnoka. Oka, hogy az 1890-es években a Monarchiának csak egy páncélos cirkálója volt.
A terveket **J. Kellener** hajóépítő mérnök készítette a „Rammkreuzer D" minta alapján, aki egy 6000 t vízkiszorítású, modern, erős övpáncélzattal felszerelt hajót képzelt el. A flotta további hajóit már Siegfried Popper tervezte. A hajóépítéseket Mollier Ede mérnök vezette[5087].
Építési költsége 11 millió korona (11 015 562 korona). Ebbe benne volt az SMS Kaiserin Franz Joseph I. és SMS Kaiserin Elisabeth lövegei is. Ennek oka, hogy a flotta költségvetését a magyar pénzügyi bizottság rendre gátolta. Így a flotta a költségvetésben folyton manőverezett. Például az SMS Erzherzog Ferdinand Max újjáépítésére kérnek pénzt, mert új hajó építését a magyarok nem támogatták. Végül az SMS Erzherzog Ferdinand Max esetében a felújításból ténylegesen egy új hajó épült és az SMS Erzherzog Ferdinand Max-ot kivonták a forgalomból.
Az elektromos- és tűzvezető rendszereket a Krupp szállította. Az első háromkéményes hajója a Monarchiának.
A hajó építése az olasz Vettor Pisani-osztályra volt válasz.[5088] Az olasz hajónak csak 15 db 152 mm-es lövege volt. Szintén erősebb volt a francia Joan of Arc –nál.[5089]

SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló a korábbi SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló terveinek felhasználásával készült, de annál sokkal erősebb lett a fegyverzete, páncélzata és a sebessége is nagyobb lett. Súlya pedig 810 tonnával lett nagyobb, míg sebessége csak 1,5 csomóval haladta meg elődjét[5090]. Felépítménye lényegesen kisebb, mint az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia felépítménye és a hajó két oszlopárboca is egyszerűbb lett a stabilitás végett.

A hajó történetét a korabeli sajtó segítségével próbálom teljesebbé tenni. Sajnos, a sajtó a hajó valós hollétéről gyakorta ad téves információt. Ezt igyekszem korrigálni, ott, ahol erre módom van, több forrás tükrében. Ez a KuK első háromkéményes hadihajója és egyben az utolsó nagyobb hadihajó, ami a San Rocco Hajógyár-ban épült. Ettől kezdve a nagy hadihajók a San Marcóban épültek.[5091]

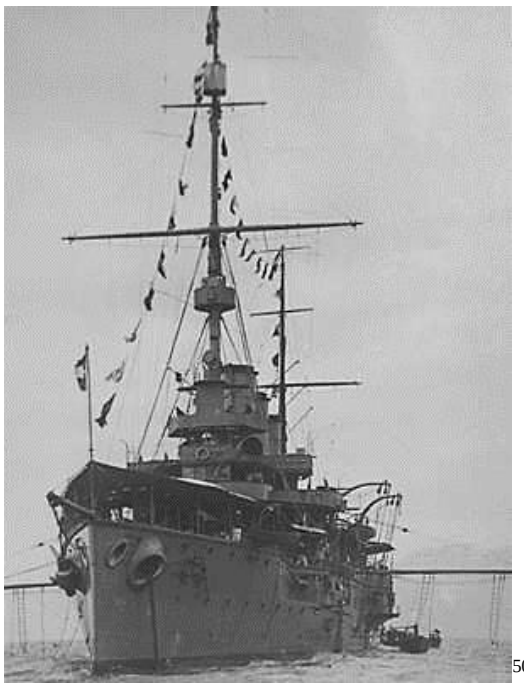
1897.
1897-ben így vélekedd róla a magyar közvélemény:
„Kaiser Karl VI. Minekutánna van Tiger, Elster, Kibitz nevű hajónk (a mienk is, teringette, mert fizetünk bele, mint a köles), leszen Kaiser Karl VI. nevű első osztályú kos orrú pánczélos czirkálónk. Azokat az igen előkelő és mély jelentőségű, csillogó elmésségű és minden honfiúi szívet megdobogtató német állatneveket csak le tudjuk valahogyan fordítani a kis Ballagiból, mi bús szittyák. De hogy kicsoda az a Kaiser Karl VI., arról nem világosit fel még a nagy Ballagi sem."[5092]

[5087] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-09-29 / 236. szám
[5088] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI.
[5089] https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html
Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)
KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálója Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben
[5090] https://ru.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898)
[5091] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5092] A Hét, 8. évfolyam, 1897-06-20 / 25. szám



SMS Kaiserin und *Königin Maria Theresia*

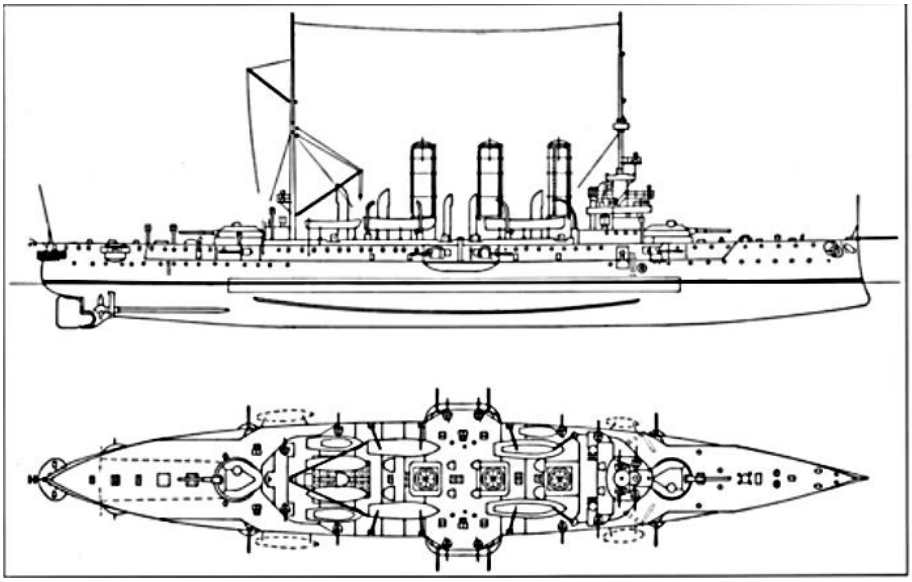
SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló



[5093]

Az év végén a hajótest 36%-ban, a motorok 57%-ban, a kazánok 36%-ban készültek el.[5094]

[5093] https://wiki.lesta.ru/ru/Navy:SMS_Kaiser_Karl_VI_(1898)
[5094] https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html
Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)
KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálója Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben



1898.

„— (Kaiser Karl VI.) Október hónap 4-én, a király nevenapján St. Roccoban, Trieszt mellett vízrebocsátják nagy ünnepséggel a haditengerészet Kaiser Karl VI. nevű új torpedó-futó hajóját. A hajó keresztanyja Izabella kir. hercegnő lesz s az ünnepségen részt vesz rajta kívül Frigyes kir. herceg, valamint a két állam kormánya s valószínűleg parlamentje. Spaun báró, a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályának feje értesítette az ünnepségről a magyar miniszterelnökséget s kijelentette, hogy kiváló súlyt helyezne arra, ha a haditengerészet ily jelentőséges ünnepét a törvényhozás tagjai is megtisztelnék jelenlétükkel s ennélfogva a miniszterelnök közvetítését kérte arra, hogy a törvényhozásnak szóló meghívását a két Ház tudomására juttassa. A miniszterelnök eleget tett e kérésnek s Spaun báró meghívóját megküldte a két Ház elnökségének, hozzácsatolván átiratához a vízrebocsátási ünnepség programjának és az új zuzóhajó leírásának egy-egy példányát is. A Kaiser Karl VI. torpedózó 6250 tonnás és 12.300 lóerejű, tehát nagy és tekintélyes hajó. Sebessége óránként húsz tengeri mérföld. Felszerelése és páncélozása oly nagyszabású és erős, hogy a hajó csaknem egyenlő értékű a valódi páncélos csatahajóval, sebessége pedig a cirkáló előnyével ruházza föl. A hajó teste Siemens-Martin-féle acélból készült. A legnagyobb hossza 118,95 méter, legnagyobb szélessége 172,1 méter, járásának közepes mélysége 6,22 méter. Két négycilinderes gőzgépe van. Fegyverzete : két 24 centiméteres Krupp-ágyú, melyek 215 kilós golyóbist lőnek húsz foknyi emelkedésnél tizennégy kilométernyire, továbbá nyolc 15 centiméteres gyorságyú, két 7 centiméteres, tizennyolc 4-7 centiméteres gyorstüzelő és két golyószóró. A hadügyminisztérium a meghívó mellé díszes füzetet mellékelt, mely leírja a héjét. E füzet címlapját csak a császári korona ékesíti s az ismertetés igy végződik : Szálljon hát ez a legfiatalabb, keményen fegyverzett cirkáló új elemére. Tegyen beszédes tanúságot a törekvő hazai iparról, hirdesse a nagy VI. Károly császár nevét és viselje a vörös-fehér-vörös lobogót, hazánk e tisztes jelvényét minden időben fényben és dicsőségben. E lelkes fölfelállásra mi magyar szempontból, fájdalom, e megjegyzéseket vagyunk kénytelenek tenni. Magyar hazánk iparáról nem tehet tanúságot a hajó, mert itt ugyan egy szögét sem készítették; a vörös-fehér-vörös zászló nem hazánk tisztes jelvénye; a VI. Károly név sem nagyon lelkesíthet bennünket, mert ez az uralkodó III. Károly néven volt királyunk. Íme öt sorban mennyi összeütközés a magyar és osztrák érzület között, mikor közös dologról van szó.”[5095]

„(Elmaradó ‚hajókeresztelő ünnep.) Bécsitől jelentik: A királyné (Wittelsbach Erzsébet – Sisi) halála miatt elmaradnak az összes ünnepségek, amelyeket a Kaiser Karl VI. nevű új torpedó-kishajó vízrebocsátására tervbe vettek. A hajót október 4-én minden ünnepség nélkül bocsátják vízre.”[5096]

[5095] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-09-03 / 243. szám
[5096] Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-09-17 / 257. szám

„A Kaiser Karl VI. vizrebocsátása. A Kaiser Karl VI. kishajónak vizrebocsátása — mint Triesztből táviratozzák — ma délelőtt történt meg a legnagyobb csendben a szokásos szertartások mellett. A vízrebocsátási ünnepélyre eredetileg Mária Terézia főherczegnő, aki a keresztanyas tisztet viselte volna, valamint Ottó főherczeg is le akart menni. Nagy fénynyel készültek megünnepelni ezt a vízrebocsátást, de Erzsébet királyné közbejött halála miatt az összes ünnepségek elmaradtak."[5097]
A hajótest 65%-ban, az erőmű 85%-ban készen áll ekkor.

Az SMS Kaiser Karl VI. építése során a munkásokat olaszok figyelték, akik a trieszti hajógyárból igyekeztek a hajóépítőket magukhoz átcsábítani Olaszországba. Célpontjaik főleg a német származású munkások voltak. Az olaszok napi 12 frank munkabért és betegbiztosítást kínáltak. Az átcsábítottaknak két hétig fizettek 12 frankot, majd pár hét alatt a bér lement 3 frank 20 centre és a betegbiztosítást sem fizették az olaszok.[5098]

Olaszország 1898 és 1902 között épített három Garibaldi-osztályú egységében reprodukálta a Kaiser Charles VI-t, de azokra erősebb fegyverzetet szerelt, egy 254 mm-es, és két 203 mm-es és tizennégy 152 mm-es löveg formájában. Jogosan vetődött fel a tervek ellopása. Erre válaszként kezdték el építeni az SMS St. George cirkálót. A páncélos cirkálók viszont a csatacirkálók megjelenésével elavulttá váltak az óceánokon. Ez azonban nem vonatkozik az Adriai-tengerre, ahol nem voltak csatacirkálók.

A Császári és Királyi Haditengerészet cirkálóinak fejlesztése kapcsán megállapítható, hogy az osztrákok az akkori haditengerészeti verseny keretében kizárólag mások kezdeményezésére reagáltak, saját stratégiai elképzelésük kidolgozása nélkül. Így a két páncélozott cirkáló, az SMS Kaiser Karl VI és az SMS St. Georg a kisebb cirkálókkal együtt a csataflottát alkotott a partvidék védelmére, de ez a védelem következetlen volt, tekintettel a különféle hajótípusokra és fegyverzetükre.[5099]

1899.
„A Ganz Villamossági Rt. 1899-ben megszerezte a KAISER KARL VI páncélos cirkáló dinamóinak megrendelését 59 440 korona értékben."[5100]
1900.
1900 januárjában a felfegyverzésére költöttek:
„1. tétel. Ágyuk stb. »Kaiser Karl. VI« (D) czirkáló kishajó felfegyverezésére; az 1.460.000 K-nyi öszszes szükséglet harmadik részlete 321.140 korona". Lőszer a »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló koshajó ágyúi részére ; az 1.200.000 K-nyi összes szükséglet második részlete 658,090 korona.[5101] 6.250 tonnára felemelt »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló kishajó, a 8.200.000 Kra felemelt öszszes szükséglet ötödik részlete 860.950 korona.[5102]
1900 áprilisában folytak a tengeri próbautak.
1900 májusában 300 000 koronát fizetnek ki az SMS Kaiser Karl VI.-ra. A flotta fenntartása és a folyamatban lévő fejlesztés ebben az évben 9 400 000 koronába kerül.[5103]

1900.05.23-án állt hadrendbe.
1900 májusában a kapitánya Köppel sorhajókapitány.[5104]
„A VI. Károly császár nevű cirkáló hadihajó, amelynek próbaútjai pompásan beváltak, legközelebb el fog indulni Cherbourgba. Ez az új hadihajó van kiszemelve arra, hogy a párisi világkiállítás alkalmából rendezendő nemzetközi flotta- szemlén képviselje az osztrák-magyar haditengerészetet."[5105]

[5097] Magyarország, 5. évfolyam, 1898-10-05 / 276. szám
[5098] Deutsche Tageszeitung, November 1902-11-04
[5099] https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html
Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)
KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálója Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben
[5100] Hadtörténelmi Közlemények, 114. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Pécs, 2001) 1. szám / Tanulmányok / Krámli Mihály: Magyarország és a cs. és kir. haditengerészet ipari megrendeléseinek kvóta szerinti megosztása, 1890-1910. - 2001. 36. p.
[5101] Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám
[5102] Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám
[5103] Pester Lloyd, Mai Jahrgang 47, nr. 1900-05-19 / nr. 120
[5104] Sport und Salon, Januar-Juni 1900-05-10
[5105] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-05-19 / 136. szám

1900-ban **Rudolf Montecuccolli ellentengernagy** zászlóshajója a Nyári Flottakötelék élén 1900.06.29-ig. Ekkor az *SMS Kaiserin* und *Königin Maria Theresia cirkálóval alkotott egy köteléket.*

1900.06.16:
Hajóépítés és gépekre: 1. tétel. 6.250 tonnás »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló kishajó; a 8.286.950 K-nyi öszszes szükséglet hatodik és utolsó részlete 300 000 korona, 1. tétel Ágyuk stb. a »Kaiser Karl.VI« (D) czirkáló kishajó felfegyverezésére; az 1.501.140 K-nyi öszszes szükséglet negyedik és utolsó részlete 64 000 korona, Lőszer a »Kaiser Karl VI.« (D) czirkáló kishajó ágyúi részére ; az 1.360.000 K-ra felemelt összes szükséglet harmadik és utolsó részlete 381 910 korona.[5106]

1900.06.20: A Kaiser Karl VI. nevű hadihajó gróf Montecuccoli ellentengernagy parancsnoksága alatt ma délután Polából Triesztbe ideérkezett, hogy **báró Krieghammer hadügyminisztert** felvegye.[5107] Ekkor a hadügyminiszter megtekintette a hajót.
1900.06.23-án még a Kínai útra készítették fel.[5108]

*1900.07.09-én angol kötelék érkezett Triesztbe. „*diszlövéseket. Sir John Fisher hajóparancsnok erre meglátogatta gróf Montecuccoli hajórajparancsnokot a Kaiser Karl VI. hadihajón, ahol valamennyi zászlóstiszt, Brosch és Sachs ellentengernagyok és az összes hajóparancsnokok várták.”[5109]
1900.07.11-én Délután 3 órakor a Kaiser Karl VI.,1Aspern és Tiger osztrák-magyar vezérhajók mindnikén lunch volt, amelyeken az angol tengernagyok és parancsnokok résztvettek.[5110] Az ebéd alatt mindenik hajón tengerész-zenekar hangversenyzett.[5111]
1900.07.14-én Triesztben Sir John Fisher altengernagy a hozzánk látogató angol kötelék parancsnoka kereste fel a hajót. Mint Triesztből táviratozzák, Montecuccoli gróf, az osztrák-magyar hajóraj parancsnoka, tegnap este fél 7 órakor a Kaiser Karl VI. fedélzetén 20 terítékű ebédet adott, amelyben sir John Fisher, az angol hajóraj parancsnoka feleségével és leányaival, lord Beresford ellentengernagy, Brosch és Sachs ellentengernagyok, Goes gróf helytartó, Lützow gróf osztályfőnök és mások vettek részt. Montecuccoli gróf Viktória királynőt, Fisher altengernagy pedig Ferenc József királyt köszöntötte fel. Az első pohárköszöntő után az angol himnuszt, a második után a Gotterhaltet játszotta a zenekar.[5112]
A Renown-t, Caesart-t és a Surprise-t, Rumilies-t ez után az SMS Kaiser Karl VI. a Trieszti-öböl partján lévő piranói magaslatokig kísérte el. Innét Dalmáciába ment, hogy folytassa a hadgyakorlatot.[5113]

1900.07.20-án Kínába kellett volna indulnia, de végül az SMS Aspern ment a távolkeletre.[5114]

„— Hadi flottánk Fiumében (1900.07.26-i hír). Fiumából telegrafálják nekünk, hogy az osztrák-magyar hajóraj, mely jelenleg gyakorlatokat végez, augusztus közepén meglátogatja Fiumét. A hajóraj két hajóosztályból áll **lovag Brosch Gusztáv ellentengernagy** parancsnoksága alatt. Fiumába jönnek a Kaiser Karl VI. (598 fő) és a Tegetthoff (578 fő) csatahajók, a Tiger, Panther és Leopard torpedó cirkálók, a Satellit, Planet és Blitz torpedóhajók, azonkívül három nagy és tizenöt kisebb torpedónaszád. A tiszteket gróf Szapáry kormányzó dejeunerre és ebédre fogja meghívni.”[5115]

1900.08.16-án befutottak Fiumába az első divízió tagjaként Kaiser Karl VI. és Tegethoff sorhajók; az előbbi 598, az utóbbi 578 főnyi legénységgel, a Satallet, Kánez és Blitz korvethajók összesen 236 emberrel, azonkívül 17 torpedónaszád 257 főnyi legénységgel.
Ekkor lovag **Brosch Gusztáv ellentengernagy** zászlóshajója a Kaiser Karl VI. A kötelék második divíziója a kikötő előtt, a nyílt tengeren vetett horgonyt.[5116]

[5106] Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-06-16 / 137. szám
[5107] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-06-21 / 168. szám
[5108] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-06-23 / 170. szám
[5109] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-10 / 187. szám
[5110] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-11 / 163. szám
[5111] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-07-11 / 188. szám
[5112] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-07-14 / 142. szám
[5113] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-15 / 192. szám
[5114] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 197. szám
[5115] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-26 / 203. szám
Pester Lloyd, August Jahrgang 47, nr. 1900-08-16 / nr. 196
[5116] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-16 / 224. szám

*1900.08.18-án a király születésnapján Fiumében volt. „*A Kaiser Karl VI. tengernagyi hajó n díszebéd volt, amelyben Szapáry László gróf kormányzó és a hatóságok főnökei vettek részt. Ma korán reggel óriási dördüléssel megszólaltak a hadihajók és a naszádkikötő ágyúi."[5117]

1900.08.23-án befutott Fiumába a flotta Nyári Hajóhada (ekkor vethetett horgonyt a kikötőben az összes hajó), ami előtte Dalmácia vizein gyakorlatozott. Az első osztályba tartoznak a „Kaiser Karl VI" (598 fős) és a „Tegetthoff" (578 fős) hajók, a „Satellit", a „Planet" és a „Blitz" korvettek 236 fős személyzettel. mint 17 torpedócsónak egy 257 fős legénységgel. A második osztályba (Commander Contreadmiral Moriz Sachs v. Hellenau) a „Tiger", „Panther" és „Leoparde" fregattok 382 fővel, a „Weihe", „Staar", „Ibise", „Bussard" 1. osztályú torpedócsónakok. , "Kranich" és "Condors", valamint hat torpedó csónak.[5118] Az SMS Kaiser Karl VI., **G. Ritter von Brosch ellentengernagy** zászlóshajója volt.
„A tengerész-templomban ma reggel (1900.08.23) 9 órakor gyászmise volt a Khinaban elesett osztrák-magyar tengerészekért….. Ott volt továbbá a Kaiser Karl VI. és a Radetzky hadihajók parancsnokainak és tisztikarának a koszorúja, a tengerészeti kaszinó koszorúja és a tengerészeti mérnöki kar koszorúja. A rekviem alatt a kikötőben veszteglő hajókon félárbocra eresztették a lobogót."[5119]

1900.09.09-én befutott Triesztbe **G. Ritter von Brosch ellentengernaggyal**, és ismét zászlóshajó. Este fogadás volt a hajó fedélzetén. [5120] A hajó hosszabb időt töltött Triesztben. Ekkor bocsátották vízre az SMS Habsburg-ot. (A fogadást eredetileg 8-ára tervezték.)[5121]

1900.10.29-én jelen volt az SMS Szigetvár cirkáló vízrebocsátásánál Pólában.

1901.
1901.03.30-ig, Polában volt az Isztriai félszigeten a Téli Hajóraj keretében, mint zászlóshajó.[5122]
1901.03.31-én vonta be lobogóját **G. Ritter von Brosch ellentengernagy**.[5123]
A hajó felszerelve marad, mert a Nyári Hajóraj tagjaként Polában marad.[5124]

1901. márciusi híradás: A flotta emberhiányára jellemző, hogy „Miután Kelet-Ázsiában a jelenleg szolgálatot teljesítő tengerész-legénység teljes fennmaradó része felszállt a négy cirkálóra, idén már nem lehet csatahajót kiképzési céllal hadrendbe állítani, és a "torpedóflottilla" megtartását is meg kell szüntetni. Ennek a cirkálószázadnak a hathetes hadműveleteit ezért elsősorban tüzelési és rakodási gyakorlatokra kell korlátozni.„[5125]

1901 áprilisában került a hajó fedélzetére Leopold Sellner korvettkapitány (mint átfogó tiszt).[5126]
Ekkor a Nyári Hajóraj tagja az SMS Kaiser Karl VI., SMS Tegetthoff stb.[5127]

1901 májusában felvetődött, hogy a hajót Spanyolországba küldik.[5128]

1901.06.03-tól a Gyakorló Hajórajhoz lett beosztva. Ekkor a nyári hadgyakorlaton **G. Ritter von Brosch ellentengernagy**, a tartalékszázad parancsnokának zászlóshajója 1901.06.03-1901.07.03-ig. Itt volt az öreg SMS Tegetthoff és az SMS Kaiser Franz Josef cirkáló is.

[5117] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-08-19 / 173. szám
[5118] Sport und Salon, Juli-Dezember 1900-08-23
[5119] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-24 / 231. szám
[5120] Sport und Salon, Juli-Dezember 1900-09-13
[5121] Hazánk, 7. évfolyam, 1900-08-30 / 204. szám
[5122] Sport und Salon, Januar-Juni 1901-03-21
[5123] Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-18
[5124] Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-18
[5125] Sport und Salon, Januar-Juni 1901-03-21
[5126] Sport und Salon, Januar-Juni 19011901-04-04
[5127] Pester Lloyd, April (Jahrgang 48, nr. 1901-04-12 / nr. 88
[5128] Pester Lloyd, Mai Jahrgang 48, nr. 1901-05-16 / nr. 117

1901.04.06-án Polában volt. „Április 6-án a Radeczky hajóról áthajóztunk a Kaiser Karl VI.-ra. Ott Bordarrest-at kaptunk, mert a hajón lopás történt. Április 23-án a Kaiser Karl VI-on kikötöttek egy matrózt két ferde vitorlakötél közé ég és föld között, kezénél, lábánál és fejénél fogva. Elájul, a legénység zúgolódik **Sellner korvett-kapitány** ellen.” [5129]

1901.06.16-i híradás: „A nyári hajóraj. Polából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári flotta már megkezdte gyakorlatait. A hajóraj, mely Brosch ellentengernagy vezetése alatt áll, a «Kaiser Karl VI.», «Franz Josef I.», «Sebenico», «Panther», «Tegethoff», Zara és «Salamander» pánczélosokból áll. A gyakorlatok folyamán fölkeresik a dalmát partokat és valószínűleg eljönnek Fiumába is.”[5130]
1901 júniusában, létszámhiány miatt a tengerészek erőnléti és úszási képzéseken vettek részt.
1901-ben az Égei-tengeren volt kiképző úton.

Kifut Póla (Pula) kikötőjéből	
1901.07.16-án kifutott (Gruž) Gravosa-ból, ahová 15-én érkezett. Ekkor a fedélzetén volt **Spaun tengernagy**.[5131] Ez Dubrovnik (Ragúza) egyik városrésze az Adriai-tenger partján. (Ma Horvátország.)	(Pula – Dubrovnik kb. 690 km)
1901. 07.16-17-én Castelnuovo (Montenegró)-ban volt.	(Dubrovnik – Castelnuovo kb. 51 km)
1901.07.18-19-én Valona (Albánia)-ban volt.	(Castelnuovo – Valona kb. 330 km)
1901.07.20-21-én Korfu (Görögország)- van volt.[5132]	(Valona – Korfu kb. 140 km)
1901.07.24-26-án Prevesa (Görögország, de akkor az osztrák-magyar Lyoyd állomáshelye a török Epiruszban, az Artai-öböl bejáratánál.) A sajtó úgy tudta, hogy az SMS Pelikan társaságában felkereste Cherson-t (Kréta) és onnét küldték őket az albán partok elé járőrözni.[5133] Nem kizárt, hogy elhajózott Krétára, de nem tudom egyértelműen ezt alátámasztani.	(Korfu – Prevesa kb. 120 km)
1901.07.28-án befutott Cattarói-öböl, Teodó-öblébe. [5134] (Tivat/Bokka)[5135]	(Prevesa – Cattaro kb. 511 km) **Összes út: 1842 km = 995 tengeri mérföld.**

[5129] Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-10-09 / 278. szám
[5130] Magyar Szó, 2. évfolyam, 1901-06-16 / 141. szám
[5131] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-16 / 194. szám
[5132] Pester Lloyd, Juli Jahrgang 48, nr. 1901-07-26 / nr. 178
[5133] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-26 / 204. szám
[5134] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-07-29 / 207. szám
[5135] https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html
Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)
KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálója Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben
https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

1901.08.04-i hír: ”Az SMS Kaiser Karl VI. és a Pelican három hétre az albán vizekre indul, ahol több kikötőt is felkeresnek. Ez a szokatlan idejű út tüntetés Montenegró és az olasz ultrák ellen Albánia kapcsán. [5136]

Az az Osztrák Gyáriparosok Szövetségét 1901.-ben arra panaszkodott, hogy az SMS Kaiser Karl VI. és több épülő hajó felszerelésének nagy része, magyar gyárakban készül. Szerintük a hajókhoz az osztrák termelést kellene felhasználni.[5137] Ugyan így sérelmezték, hogy a hajó több felszerelését külföldön rendelték meg.[5138]

Tegnap (1901.09.03-án) délben a fiumei kikötő bejárata előtt — mint ottani levelezőnk jelenti — horgonyt vetett hadiflottánk egyik nagyobb pánczélosa, a 6210 tonnás «Kaiser Karl VI.» A gőzösön, melynek parancsnoka **Schweisgut A. sorhajókapitány**, 582 főből álló legénysége van. Ezúttal Dalmácziábói jött, s három napot tölt Fiúmében. Onnét Polába megv, 11-én pedig Triesztbe, hogy jelen legyen az Árpád hadigőzös vízrebocsátásánál.[5139]
1901.09.11-én Triesztben tartózkodott az SMS Árpád hadihajó vízrebocsátásánál.
1901.09.11-től a **mozgósítási Hajóraj zászlóshajója** volt 1901.09.20-ig. Ekkor Triesztben volt.
1901.09.30-án Polában leszerelték.
1901.10.08-23-án Polában volt.

1902
1902.06.28-án 1. tétel: Ágyuk stb. a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó felfegyverezésére ; az 1,460.000 K-nyi összes szükséglet harmadik részlete 11.826,67 korona, Lőszer a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó ágyúi részére; az 1.200.000 K-nyi összes szükséglet második részlete 177.393,20 korona.[5140]
1902.09.18-án felszerelték.
Ágyuk stb. a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó felfegyverezésére ; az 1,460.000 K-nyi összes szükséglet harmadik részlete 11 826, 67 korona. és Lőszer a »Kaiser Karl VI« (D) czirkáló kishajó ágyúi részére; az 1.200.000 K-nyi összes szükséglet második részlete 177 393, 20 korona.[5141]

„Utalványforgalom berendezése „Kaiser Karl VI“ nevű cs. és kir hadihajóval. 64.914. A cs. és kir. hadihajókkal való utalványforgalom tárgyában 1901. év június hó 15-én 44.323. sz. a. kelt rendelet kapcsán (1. a „P. és T. R. T/ 1901. évf. 41. sz.) értesítem a kir. posta- és távirdahivatalokat, hogy a „Kaiser Karl VI“ nevű cs. és kir. hadihajó Kelet-Ázsiába rendeltetvén ki, utalványok fölvételére és kifizetésére fölhatalmaztatott. A kir. posta- és távirdahivatalok e rendeletet az 1901. évi kiadású „Postai Tarifák“ 1. rész II. szakaszának 12. §-ban (1. a „P. és T. R. T.“ 1901. évi 41. számát) megfelelően jegyezték elő. Budapest, 1902. október 1.”[5142]

1902.09.20-án **Richard Dreyer sorhajókapitány** parancsnoksága alatt kifutott Polából Kelet-Ázsia felé.
A hajó személyzete a tengerészeken kívül: „Parancsnok: Richard Dreyer (máshol Dreger) sorhajókapitány; továbbá a tisztikar Elemér László von Kasson-Jakabfalva, Antonio Edler von Triulzi, Ernst Freiherr von Preuschen von und zu Liebenstein, Hermann Jobst, Johann Prinz von und zu Liechtenstein, Bogumil Nowotny hajóhadnagyok.
A sorhajós „midshipmen – kadétok vagy fiatal urak” Hektor Verzegnassi, Richard Salcher, Arthur Ritter von Jettmar, Oskar Dolezal, Kajetan Alande Rivera von Roccalmare és Remus Pulgher. A midshipmen - kadét Jakob Matkovic, August Weisbach, Heinrich Freiherr von Levetzow, Hubert Schalloschek, Franz Koezelmann, Karl Kuralt, Josef Swistun, Robert Pelz, Willibald Kralik, Richard Edler Dietrich von Sachsenfels, Adam Moskwinski és Wilhelm Malek.
A hajó főorvosa, dr. Josef Klimesch, segítője Dr. Karl Bettini fregatt orvos.

[5136] Foaia poporului, (Anul 9, nr. 1901-08-04 / nr. 30
[5137] Arbeiterwille - Neue Zeit, September 1901-09-05
[5138] Pester Lloyd, September Jahrgang 48, nr. 1901-09-04 / nr. 211
[5139] Magyarország, 8. évfolyam, 1901-09-04 / 209. szám
[5140] Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám
[5141] Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám
[5142] Távirda és Posta (Magyar Királyi Posta és Távirda Rendeletek Tára, 1902-10-14 / 34. szám

Van a hajón három másodosztályú motorvezető (gépész) és három harmadik osztály gépész, egy haditengerészeti biztosi adjunktus és egy haditengerészeti rangidős biztos.
S. M. S. »Károly császár VI. egy 6240 tonnás és 12 000 lóerős döngölőhajó. Acélból készült, és 1898-ban készült el.. Jelenleg flottánk legnagyobb cirkálója, és először 1900. május 23-án állították üzembe. A cirkáló Szingapúrban találkozik a H.M. „Empress and Queen Maria"[5143]

A tisztikar a magyar újságokban: „A hadsereg rendeleti közlönyében legutóbb jelentek meg azok az intézkedések, amelyek szükségessé váltak abból az alkalomból, hogy a VI. Károly császár torpedónaszád a kínai vizekre vitorlázik, hol fölváltja a Mária Terézia császárné és királyné torpedónaszádot. A Mária Terézia több mint két évig volt a kínai vizeken. A hajó tisztikarát a következőképpen állították össze: Parancsnok Dréger Rikárd sorhajókapitány, továbbá kászonjakabfalvai László Elemér, ki az egyedüli magyar a tisztikarban, nemes Thulezi Antal, herceg Liebenstein Ernő, Nowotny Bogumil sorhajóhadnagyok; Verszegnassi Hektor, Scalcher Rikárd, Dolezsál Oszkár, Rivera-Roccalmore Kajetán és Pulgherr Remus sorhajózsózlósok; Matkovic Jakab, Weisbach Ágost, gróf Levetzow Henrik, Schalloschek Hubert, Kézelmann Ferenc, Kralik Willibald, Dietrich Rikárd, Moskorinszki Ádám és Malek Vilmos kadétok. Sorhajóorvos dr. Klmiesch József; fregattaorvos dr. Bettini Károly, továbbá három, elsőosztályú, két másodosztályú és három harmadosztályú gépész."[5144]

1902.09.25-26-án Port Said (Egyiptom)-ban volt.	(Pola – Port Said kb. 3000 km)
1902.09.27-én Szuez-be érkezett.	(Port Said – Szuez kb. 170 km)
1902.10.02-04.-én Áden-ben volt, miután áthajózott a Szuezi-csatornán.[5145] (Scalo Piroscafi (szó szerint gőzhajó móló)/Áden)	Port Said – Aden kb. 2900 km)
1902.10.12-18-án Colombo (Sri Lanka)-ban volt.[5146]	(Aden – Colombo kb. 3500 km) [5147]
1902.10.24-28.-án Szingapúr (Malajzia) kikötőjében járt. Találkozás az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresa cirkálóval, amely a Távol-Keletről ment haza Polába.	(Colombo – Szingapúr kb. 2700 km)
1902.11.03-08-án Hongkong (Kína) kikötőjét kereste fel.[5148]	(Szingapúr – Hongkong kb. 3000 km)
1902.11.13-16- Siakwan, Nanking tartomány (Kína)-ban járt.[5149]	(Hongkong – Siakwan kb. 1700 km)
1902.11.18-19-én Wuszung (Sanghaj északi része)-ban járt.[5150]	(Siakwan – Wuszung /Woosung/ kb. 300 km)

[5143] Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-11-22
[5144] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-09-05 / 244. szám
[5145] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-11-24 / 323. szám
[5146] Grazer Tagblatt, Oktober 1902-10-14
[5147] https://vk.com/wall-2169946_303374
[5148] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-11-04 / 303. szám
[5149] Die Zeit, November 1902-11-14
[5150] Die Zeit, Oktober 1902-10-09

1902.11.22.-1902.12. 04.én Csingwangtao (Csituba) (Kína)-ban volt.[5151] Ez a kikötő 1898-1914-között német gyarmat és szabad kikötő. Itt süllyed el 1914-ben a japánok elleni harcban két Osztrák – Magyar cirkáló, úgy, hogy nem álltunk hadban a japánokkal. Útja során a korábban a térségben lévő SMS Mária Terézia cirkálót váltotta fel.[5152]	(Wuszung – Csingwangtao / Qingdao/ kb. 430 km)
1902.12.05-09-én Csifu (Tichifu, Chefoo) (Kína – Pecsili-öböl, Yantai)-ben tartózkodott.[5153]	(Csingwangtao / Qingdao/ - Yantai kb. 400 km)
1902.12.11-13-án Carpenter-öböl, ekkor a Koreai Szigettenger-nél hajózott.	(Yantai – Carpanter-öböl kb. 500 km)
1902.12.15. – 1903.01.10.-án Kobe (Muko) (Japán) kikötőjét kereste fel.	(Carpanter-öböl – Kobe kb. 1200 km, attól függően, hogy melyik átjárókat használják.) **Eddig megtett út kb. 17 100 km** **(9 233 tmf)**
1903.	
1903.01.11. – 1903.02.03-án Yokohama-t kereste fel.[5154]	(Kobe – Yokohama kb. 750 km)
1903.02.04-13-án ismét Kobe-n volt.[5155]	(Yokohama – Kobe kb. 750 km)
1903.02.15-25-án Nagaszaki kikötőjét kereste fel. [5156]	(Kobe – Nagaszaki kb. 1100 km)
1903.02.27-28-án ismét Wuszung (Woosung)-ban volt.	(Nagaszaki – Wuszung kb. 2000 km)
1903.03.01-14-án Sanghaj kikötőjében volt.[5157] Ruprecht von Bayern herceg és hercegnő látogatása a hajón.	(Wuszung – Sanghaj kb. 1300 km)
1903.03.14-17-én ismét Wuszung-ban volt.	(Sanghaj – Wuszung kb. 1300 km)
1903.03.19-21-én Amoy (Emoy (Hiamum) sziget Kínában)-ban járt.[5158] (Xiamen)	(Wuszung – Amoy (Xiamen Island) kb. 500 km)
1903.03.22-én érintette Matsu (Mutsu) (Aomori)-(Shimokita félsziget)-et Japánban.	(Amoy – Aomori kb. 3000 km)
1903.03.22-27-én Fucsu (Csofu/Chofu/Fochow)-ban (Shuku közelében) volt, ami Tokió külvárosa.	(Aomori – Tokió kb. 800 km)
1903.03.27-29-én Santu Horgonyzóhely (*Santu Anchorage* egy öböl Fujian-ban, Kelet-Kínában) volt a következő állomás kb. Taipei-vel egy magasságban Kínában.	(Tokió - *Santu Anchorage* kb. 1700 km)
1903.03.29-31-én Nam Kwan (Namquan – Nan 0uan) (Kína)-ba volt.	Létező hely, de nem tudom a térképen azonosítani.)
1903.04.02-04.-án Nimrod Sound (Hsiang Shan bay)-ban volt.	(*Santu Anchorage* - Hsiang Shan bay kb. 400 km)
1903.04.04-05-én ismét Csingtao (Csingwangtao - Qingdao, Santung, Kína) következett.	(Hsiang Shan bay – Qingdao kb. 800 km)
1903.04.05-11-án befutott Wuszung-ba.	(Qingdao - Wuszung kb. 1500 km)
1903.04.13-16-án megint Csingtao-ban volt.[5159]	(Wuszung – Qingdao kb. 1500 km)

[5151] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-11-24 / 323. szám
[5152] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-11-21 / 275. szám
[5153] Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 49, nr. 1902-12-06 / nr. 280
[5154] Pester Lloyd - Abendblatt, Januar Jahrgang 50, 1903-01-12 / 8. szám
[5155] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-02-05 / 35. szám
[5156] Deutsche Tageszeitung, 1903-02-17
[5157] Grazer Tagblatt, März 1903-03-02
[5158] Grazer Tagblatt, März 1903-03-20
[5159] Deutsche Tageszeitung, April 1903-04-14

1903.04.17-22-én a koreai Csemulpo (Chemulpo - Incshoen) öbölben volt.	(Qingdao – Incshoen kb. 600 km)
1903.04.25-30-án Macsampo (Masanpo Dél-Koreában) volt a megállóhely.	Incshoen - Masanpo 90 km
1903.05.01-03-án Majashima (talán Yakashima) (Japán) következett.	Masanpo – Yakashima 900 km
1903.05.03-04-én Hozaki (Itsukushima, Itosake) (Japán) volt a megálló.	Yakashima – Itsukushima 500 km
1903.05.04-16. Kobe. Meglátogatták Osakában a kiállítást. [5160]	(Incshoen – Kobe kb. 1200 - 1490 km)
1903.05.17-25-án Yokoshima következett.	(Kobe – Yokoshima kb. 850 km)
1903.05.27- 31-én Hakodate (Japán)-t kereste fel.	(Yokoshima – Hakodate kb. 1200 km)
1903.06.02-05. Vlagyivosztok, ahol a trieszti STT által gyártott Mongólia és Mandzsúria gőzösök a szibériai vasútvonalhoz csatlakoztak. A távol-keleti útvonal a gyorsgőzösökkel folytatódott. [5161]	(Hakodate – Vlagyivosztok kb. 850 km)
1903.06.06-08-án Gensan-ban (Genzan) volt.[5162] (Talán Wonsan-hang)	Vlagyivosztok – Wonsan-hang kb. 500 km
1903.06.11-13-án Wei-hai-wei (Weihaiwei - Wiehai Kínában) következett. [5163]	(Vlagyivosztok – Wiehai kb. 1350 - 1400 km)
1903.06.13-22. Csifu (Kína – Pecsili-öböl, Yantai)-ben tartózkodott.[5164]	(Wiehai – Yantai kb. 70 km)
1903.06.23. – 07.05-én Tongku-Taku (Tanggu - Tiencsin) (Kína) volt a hosszabb pihenő. Személyzetcserét hajtott végre. Tiencsin-ben nemzetközi erők verték le a Bokszerlázadást 1901-ben. A területen az Osztrák-Magyar Monarchia is koncessziót kapott, mint azon 8 állam tagja, aki részt vett a lázadás leverésében. Utóbb az USA is szerzett itt érdekeltséget magának. A város 60%-a lett így a nyugatiaké. Az Osztrák-Magyar Monarchiának 150 (máshol 108 hektár szerepel) hektár-os birtoka volt itt.[5165] Itt, 30 000 fő, főleg kínaiak éltek, akik megkapták automatikusan a magyar állampolgárságot. Ezt a birtokot 1917.08.14-én veszítette el a Monarchia. (A kérdést végül a trianoni békediktátum zárta le.)	(Yantai - Tongku-Taku (Tiencsin) kb. 400 km)

[5160] Pester Lloyd, Mai Jahrgang 50, nr. 1903-05-09 / 110. szám
[5161] Grazer Tagblatt, Juni 1903-06-03
[5162] Grazer Tagblatt, Juni 1903-06-08
[5163] Pester Lloyd, Juni Jahrgang 50, nr. 1903-06-07 / 136. szám
[5164] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-06-15 / 162. szám
[5165] https://hu.wikipedia.org/wiki/Tiencsini_koncesszi%C3%B3s_z%C3%B3n%C3%A1k

Az Osztrák – Magyar Császári és Királyi haditengerészet katonái Tiencsin-ben 1903 körül. Itt 40 tengerész és 70 kínai katona szolgált.

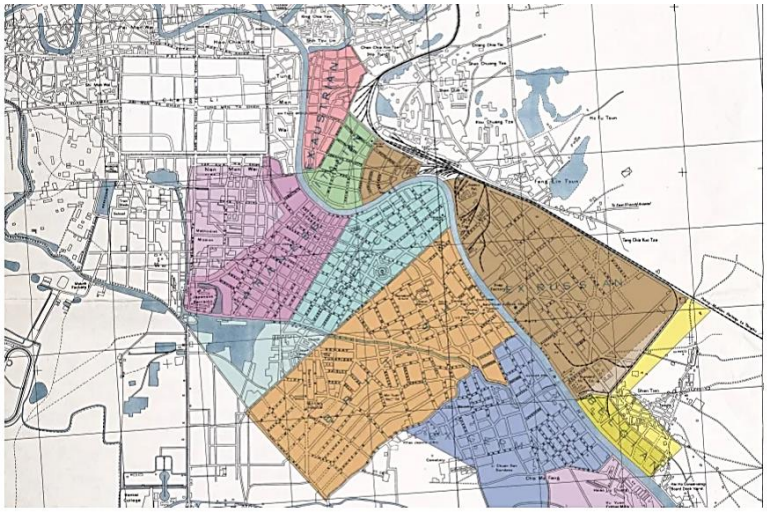
Az osztrák–magyar koncesszió önellátó terület volt, mely rendelkezett saját fürdővel, színházzal, zálogházzal, iskolával, laktanyával, börtönnel, temetővel és kórházzal is. A terület és az itt működő konzulátus is az osztrák-magyar törvények, és nem a kínai hatálya alatt állt. A fennhatóság mindössze tizenhat évig tartott, de több ma is látható építészeti emléket hagyott maga után. Jelentős volt továbbá, hogy az anyakönyvvezetést 1907-től bevezetették a koncesszióban. A közrend védelme érdekében négy rendőrőrsöt telepítettek, és a kínai gyerekek részére angol nyelvű (nem német vagy magyar) iskolát nyitottak. A közigazgatást helyi előkelőségekből válogatták, akiket az osztrák-magyar konzul és a katonai parancsnok felügyelt. Hatalmukat biztosította, hogy az önkormányzatot vezető tanácsban kettejüknek együttesen többségi szavazata volt. Az itt alkalmazott osztrák-magyar büntetőrendszer általában kisebb bűncselekményekkel foglalkozott, és azt az elvet követte, hogy az elkövetés helye alapján alkalmazták a törvényeket. Ezek szerint ha az elkövető kínai területen követte el a tettét, akkor a kínai törvényszék elé állították, ha a koncesszió területén, akkor az osztrák-magyar törvénykezési gyakorlatot követték.

Magyar konzulok listája:
Carl Bernauer (1901–1908)
Erwin Ritter von Zach (1908)
Miloslav Kobr (1908–1912)
Hugo Schumpeter (1913–1917)

„Theo dor Ritter von Kirchmayr fregattkapitány helyére, aki 1901 szeptembere óta az Osztrák-Magyar Településen lévő Tientsin tengerész-különítmény parancsnoka volt, Nikolaus Ritter von Rodakowsky korvettkapitányt nevezték ki. A leváltott parancsnok a „Kaiser Karl VI” hadihajóval tér haza. Ennek a cirkálónak az

osztrák-magyar vizekre érkezése október 1-jén várható.„[5166]	
1903.07.06-07-én Tahienkwan (Talienwan) volt. Talán Dalian-Wan.	Tiencsin – Dalian-Wan kb. 400 km
1903.07.07-11-én Dalny-ban (Far Dairen) kötött ki.	Dalian-Wan – Far Dairen 40 km
1903.07.11-29-én ismét Csifu-ban volt. Kína – Pecsili-öböl, Yantai)-ben tartózkodott.	(Tiencsin – Yantai kb. 400 km)
1903.07.31. - 08.11. Wuszung (Woosung)-ban volt.[5167]	(Yantai – Wuszung kb. 1500 km)
1903.08.14-19-én Hongkong-ban volt.	(Wuszung – Hongkong kb. 20 km)
1903.08.24-27-a visszaúton Szingapúr következett. [5168]	(Hongkong – Szingapúr kb. 3000 km)
1903.09.02-06.-án Colombo-ban volt.[5169]	(Szingapúr – Colombo 2700 km)
1903.09.14-15. Áden.	(Colombo - Aden kb. 3500 km)
1903.09.20. Szuez.	
1903.09.21-26. Port Said. Találkozás az SMS Aspern cirkálóval, amely a Távolkeletre indult.	(Aden - Port Said kb. 2900 km)
1903.10.01-06. Triesztben az SMS Erzherzog Karl vízrebocsátása alkalmából. [5170]	
1903.10.06-án befutott Polába. [5171]	(Port Said – Pola kb. 3000 km) **Összese: 55 090 km = 29 746 tengeri mérföld körül volt a hajónak ez a bevetése. Az út során minimum 10 alkalommal kellett szenet felvennie.**

1903.10.08-án leszerelték a hajót.



Térképrészleten az osztrák–magyar koncessziós terület (Exaustrian) a Hajho folyóval – Fotó: Maximilian Dörrbecker

A kínai osztrák-magyar gyarmat térképe, mely mérete 0,6 négyzetkilométer[5172]

1904.

A tűzériskola hajója a Kiképző Osztagban a három Habsburg osztályú pre-dreadnought mellett az SMS Sankt Georg páncéloscirkáló mellett.

[5166] Sport und Salon, Januar-Juni 1903-06-27
[5167] Deutsche Tageszeitung, August 1903-08-02
[5168] Deutsche Tageszeitung, August 1903-08-25
[5169] Hazánk, 10. évfolyam, 1903-09-04 / 208. szám
[5170] Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 50, nr. 1903-10-02 / 237. szám
[5171] https://web.archive.org/web/20160304221556/http://kriegsmarine.hu/hk/cirkalok.pdf
[5172] https://telex.hu/eszkombajn/2024/12/14/magyar-gyarmat-kinaban-tiencsin-tortenelem

1905.
1905-ben rádióállomást szereltek fel rá.

„A «Vittorio Emanuelle III.» 133 méter hosszú, 22 méter széles, 12,695 tonna tartalmú olasz csatahajó múltjában sötét foltok észlelhetők. észlelhetők. Felfegyverzése rendkívül erős s ha azok a bizonyos sötét foltok nem volnának, a neve «Kaiser Karl VI.» lenne s nem Olaszország kék ege alatt, hanem Triesztben a Stabilimento Tecnico hajógyárában látta volna meg a napvilágot……A «Kaiser Karl VI.» hadihajónk építésére vonatkozó terveket néhány évvel ezelőtt lopta el a trieszti hajóépítő gyár egyik hivatalnoka és eladta azt az olasz kormánynak.”[5173]

A hajó 1905-ben Polában[5174]

1905.12.13-án a hajó legénység hiányában nem tud kifutni.[5175] Tehát, a flottának még mindig nincsen annyi tengerésze, ami ahhoz lenne szükséges, hogy a teljes hajóhad bevethető legyen.

1906.
1906-ban a Nyári és a Tartalék Hajóhad tagja.
1906-ban a Nyári Hajóraj 3. Divíziójához tartozott 1906.06.20-1906.09.20-ig.

1906.07.20-án részt vett a Lissánál megrendezett ünnepségeken.
Az ünnepségen a teljes, 26 hajóból álló század részt vett Leopold Ritter ellentengernagy parancsnoksága alatt. [5176]

1906.08.16: „Fiumából jelentik, hogy csütörtökön délután három órakor megérkezett oda az osztrák-magyar hajóraj, amelyben a következő csatahajók voltak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói: Szigetvár, Zenta és Aspern, a Trabant, Hemet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók és még 9 elsőosztályú torpedónaszád. A kikötőt ez alkalommal még körülbelül 30 kisebb-nagyobb hajó kereste fel. A hajóraj három hadosztályból és a torpedóhajók osztályából áll. A flotta és az első hadosztály parancsnoka Jedina Lipót lovag ellentengernagy. Az **első hadosztályba** tartozik a Habsburg- csatahajó, amelynek Punfil Alajos sorhajókapitány a parancsnoka, azután az Árpád Baselli sorhajókapitány parancsnoksága alatt; a Babenberg Grinczenberger Frigyes sorhajókapitány vezetése alatt; az Erzherzog Karl, Schwarz és Konstantin sorhajókapitánynyal az élén; továbbá az Aspern cirkáló Kellner Lipót

[5173] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-07-22 / 172. szám
Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-16 / 194. szám
[5174] https://www.tyrol-phila.at/schiff-sms-kaiser-karl-vi-42580.html
[5175] Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 52, nr. 1905-12-13 / 308. szám
[5176] Sport und Salon, Juli-Dezember 1906-07-21

fregattkapitány vezetése alatt. A **második hadosztályba** Hauss ellentengernagy parancsnoksága alatt tartoznak: a Budapest, a Monarch csatahajók; Lányius Károly gróf sorhajókapitány vezetése mellett; a Wien, amelynek Obermüller Károly fregattkapitány; továbbá a Zenta cirkáló, amelynek Jehtner Mihály fregattkapitány a parancsnoka. A **harmadik hadosztály**, amelynek élén Pigler Lucián ellentengernagy áll, a következő hajókat foglalja magában: Szigetvár, St. Georg cirkálók, Pöschmann sorhajókapitány vezetésével, a **Kaiser Karl VI. cirkáló Tebál Vince sorhajókapitány** alatt, a Trabant torpedóhajó Janitzi Ármin korvettkapitány alatt; a Hémet topedóhajó Kail Ferenc korvettkapitány vezetésével; a Huszár torpedóhajó Raisz korvettkapitány vezetése alatt és a Kaimann torpedóhajó Topler Lajos korvettkapitány vezetésével. A látogatóba érkező hajóraj legénysége 5600 főből áll, 402 ágyúval. Az összes hajókat gróf Montecucolli Rezső tengerészeti főparancsnok vezeti, aki a Lakróna nevű yachton érkezik. A hajóraj tisztjei ma délután megérkezésük után előreláthatólag látogatást tesznek a kormányzónál. Holnap délután ebéd lesz a kormányzónál; utána 10 órakor gróf Nákó Sándor fiumei kormányzó nagy estélyt ad a kormányzói palotában. Az estély rendkívül fényesnek ígérkezik."[5177]
„A látogatóba érkezett hajóraj legénységi állománya 5600 volt 110 tiszttel. Összesen 402 ágyús volt a hajókon. A hajók csatarendben Lovrana felé voltak felállítva egymástól 150—200 lépésnyire. A hajók valamennyien sárgásszürkére voltak festve, csupán Montecuccoli tengernagy zászlóshajója volt hófehérre mázolva; ezen a törzskari tisztek, megfelelő számú legénység és egy 24 tagú tengerészeti zenekar volt beszállásolva. Közvetlenül a partok mentén csupán a kisebb torpedóhajók és a legnagyobb hadihajó, a háromkéményes Erzherzog Karl volt felállítva, utóbbi a Zichy-mólónál, azért, hogy az ott adott tengernagyi díszebédre érkezők közvetlen a szárazföldről mehessenek fel a hajó fedélzetére…..Pénteken este a kivilágítás előtt nyolc órakor a tizenhárom nagyobb hadihajó sorban 21 üdvözlőlövést tett, mire a haditengerészeti akadémia ágyúi ugyancsak 21 lövéssel feleltek. Az utolsó ágyúlövésnél a tengernagyi hajón megszólalt a Gotterhalte, amit azután a legénység tisztelegve fogadott az összes hajókon. Nyolcz óra után egy a levegőbe bocsátott röppentyű jelére a tizenhárom hadihajón kigyulladtak a több ezerre menő villamos izzólámpák……Montecuccoli tengernagy még azok közé a ténylegesen szolgáló tengerész-törzstisztek közé tartozik, kik 1866 július 22-én részt vettek a lissai diadalmas tengeri csatában, hol a "Ferdinand Max" nevű zászlóshajón volt." Montecuccoli közel 70 évesen „mint valami fiatal matróz kapaszkodott fel a több emelet magasságú tengernagyi hajóra az „Erzherzog Karl"-ra, de nem tiszti lépcsőn, hanem azon a vasházcsón, melyen a matrózok járnak fel és le a hajóról."[5178]

1906.08.13-án kezdődött a hadgyakorlat Dalmáciában.[5179] „A király előtt végbemenő tengerészgyakorlatok előjátéka még augusztus második felében játszódott le Póla és Cattaro körül, ahol szintén partraszállási gyakorlatokat folytattak. A hadgyakorlat idejére a hajóhad két hajóhadosztályra oszlott. A támadó hajóhadosztály a Habsburg, az Erzherzog Karl és az Árpád sorhajókból, a Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálókból, az Aspenn, Szigetvár és Zenta cirkálókból és a torpedónaszád-flotillából állott és hadműveleti bázisul Lussinre jelölték ki. A támadó japán taktika szerint járt el. És idején, minden világítás nélkül nyomultak be az ellenséges hadihajók a polai vizekre. A védelmezők az ellenség hadimozdulatait léghajóról figyelték meg és úgy sikerült nekik a mintegy 8—10 tengeri mértföld távolságból közeledő hajókat észrevenni. Az ellenséges hajók közeledtéről az összes erődítményeket távirati úton értesítették, amire rögtön kigyúltak a villanyos fényszórók és rávilágítottak az ellenséges hadihajókra. E mellett azonban szigorúan ellenőrizték a kikötő bejáratát is, hogy az ellenséges torpedócsónakok befutását megakadályozzák. Mikor az ellenség látta, hogy manővere fel van fedezve, nagyobb távolságra visszavonult a nyílt tengeren és délnek fordult.. A védelmezők azonban tisztában voltak, hogy ez csak szívleges manőver és hogy rövid időn belül új támadásra lehetnek elkészülve. Úgy is történt. Alig másfél óra múlva ellenséges torpedóhajók közeledtét jelezte. A fényszórók újra működni kezdtek, két torpedócsónaknak azonban mégis sikerült észrevétlenül a kikötőbe nyomulni, ahol egy portyázó gőzöst meg is torpedóztak. A torpedócsónakokat, azonban a védelem bekényszerítette a kikötőbe és foglyul ejtette. A többi torpedó támadását meghiúsították. Ezenközben a támadó flotta kint a nyílt tengeren két részre oszlott, amelyek közül az egyik csoport, rögtön támadást intézett, de heves tüzelés után visszavonulásra kényszerittetett. Manővírozás közben a 26-ik számú torpedó megsérült s így a küzdelmen kívül került. A második gyakorlati napon a támadók

[5177] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám
[5178] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám
[5179] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

csapatokat akartak partra szállítani, hogy az erősséget a szárazföld felől támadják meg. A partraszállás azonban nem sikerült. 17-én a bádói kikötőben nagy partratétel manőverek voltak, amelynél a csontokat tutajokon és csónakokon szállították a szárazföldre. A 10-én kezdődő raguzai gyakorlatok azért bírnak nagy érdekességgel és fontossággal, mert költséges voltuk miatt csak ritkán ismétlődhetnek meg. Spalotából táviratozza tudósítónk. A gyakorlaton levő hajóraj itt időzése alkalmából gróf Montecuccoli tengernagy személyesen meglátogatta a hatóságok vezetőit, csak Trumbics polgármestert nem kereste fel, hanem adjutánsa útján leadatta névjegyét. A polgármester hasonlóképpen cselekedett. Másnap az admirális hajóján lakoma volt, amelyre — a Sloboda közlése szerint — gróf Montecuccoli nem hívta meg Trumbicsot. A polgármester, aki egy ideig tagja volt az osztrák reichsválnak, vezetője a radikális horvát pártnak és a fiamci rezolució létrejövetele körül sokat fáradozott."[5180]

1906.08.16-án Fiumében volt.[5181]
A hajó és a flotta 1906.08.23-án Fiumében volt.[5182]

1906.09.12-15. partraszállási gyakorlatot hajtott végre Gravosánál.
„A dalmáciai hadgyakorlat, Budapest, szeptember 12. A mai napon megkezdődik a dalmáciai, kombinált tengeri és szárazföldi gyakorlat, mely olyan nagyszabású lesz, amilyenhez hasonló kombinált gyakorlatot még sohasem vitt véghez a monarkia hadserege. A király nem lesz jelen ezen a gyakorlaton, sőt Ferenc Ferdinánd, akit a maga helyettesítésére küldött ki, szintén nem érkezett meg a kitűzött időre Raguzába. A késedelem okát eddig nem tudjuk; valószínű, hogy a trónörökös nem marad végleg távol a hadgyakorlatoktól. Összesen huszonegyezer ember vesz részt a dalmáciai hadgyakorlatban, akik közül tizenegyezer a harminckét egységből való tengeri erőre jut. A szárazföldi csapatokból résztvesz benne a zárai 2. andwelli-gyalogezred, egy svadron dalmát lovaslövész, a 22. közös gyalogezred, valamint a 36., 42., 43., 71., 72. és 91. ezred diszlokált zászlóaljai. Résztvesz a gyakorlaton a cattaroi vártüzérezred két zászlóalja, a zárai katonai parancsnokság két hegyi dandára és két század utász. Ezek lesznek a támadók, akiket hajókon fognak az összeütközés helyére szállítani. A védősereg a mosztári katonai kerület csaknem valamennyi csapata lesz. A tengeri erő két csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt- Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van. A gyakorlat terve ez lesz: Erős támadó hajóraj Gravosától észak-keletre megveri a partvédő flottát, ágyutűzzel megtisztítja a partokat és döntő csatában levervén a tengeri védőerőt, erős sereget szállít partra, amely a Trebinje-castelnnovoi vasúti vonalat igyekszik megszakítani és ezért Uskoplijeig hatol előre. Itt azonban a nála sokkal nagyobb felmentő sereg visszaveri, a partokra űzi és kényszeríti, hogy visszaszálljon a hajóira. Ez a művelet szeptember 12-én kezdődik és valószínűleg 15-ig tart. A gyakorlat vezetősége így oszlik meg: A hadgyakorlat fővezetője gróf Beck vezérkari főnök, mellette a helyettese Potiorek altábornagy. A tengeri erő főparncsnoka: gróf Montecuccoli tengernagy. Az ítélőbírák fejei a szárazföldön báró Albori táborszernagy és Varcsanin Marián táborszernagy, a tengeren pedig Propotnik Alajos, Sobieczky Adolf, báró Bourguignon sorhajókapitányok és lovag Hoehnel fregattakapitány."[5183]

A hadgyakorlat után haditengerészeti felvonulás volt a Calamotta (Kolocep)-csatornában az Elafiti szigetnél (ma Horvátország legdélebbi lakott szigete az Adriai-tengerben).

1906.09.20-tól a Tartalék Hajórajban volt.
A főgépein nagyjavítást végeztek. Felszerelték a 7 cm/L18-as lövegeket egy 47/44-es helyett, és a 15 cm-es lövegek irányzóállását. [5184]

[5180] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám
[5181] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám
[5182] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám
[5183] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[5184] https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html

1907.
1907-ben kazán és főgép javításon esett át, továbbá kicserélték az árbocsudarait.
„Pólából jelentik nekünk, hogy május 6-ától kezdve az Adriaitengeren nagy harczszerű gyakorlatok lesznek a tartalék hajóraj és a Levantéből visszatérő hajóraj között, amelyeken részt vesz Montecuccoli gróf tengernagy, főparancsnok is. A tartalék hajóraj, amelynek Hans ellentengernagy a parancsnoka, a „Babenberg“, „Budapest“, „Monarch““ és „Wien“ hadihajókból, a „VI. Károly“ pánczélos-czirkálóból és a „Trabant“ torpedóból áll. A levantei hajóraj Ziegler ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Karl“ és „Babenberg“ hadihajókból, az „Ulan“ és „Streiter“ torpedózuzakból áll. Részt vesz a gyakorlatokon még a torpedó-flottilla is, amelyhez tartoznak az „Anakonda“, „Alligator“ és „Krokodil“ magasan járó torpedónaszádok és azonkívül még hat másodosztályú torpedónaszád. — Montecuccoli gróf tengernagy, aki a legközelebbi napokban Pólába utazik, a „Lacroma“ jachtról fogja szemlélni a hadgyakorlatokat.”[5185]

1907.06.15 – 1907.09.05. (máshol 15-ig) között a Nyári Hajórajhoz tartozott.
Ekkor a 2. nehézhajóosztály 4. különítmények a tagja.

1907.06.29-i hír: „(A nyári hajóraj gyakorlata.) A magyarosztrák haditengerészet nyári hajóraja június 15-én kezdte meg idei gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával. A nyári hajórajhoz beosztott hajókból két divíziót, egy cirkáló- és egy torpedóflottilát alakítottak. Az első divízió az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajókból, a második a Monarch, a Wien és a Budapest csatahajókból áll. A két divízió jelzőhajója a Zenta cirkáló. A cirkálóflottilla a St. Georg, Kaiser Karl VI. ‚Aspern és Szigetvár cirkálókból áll, a torpedóflottilla pedig hat torpedóhajóból, hat torpedónaszádból és hat második osztályú torpedónaszádból. A nyári gyakorlat szeptember 15-éig fog tartani s befejezése után a hajók egy részét kivonják a használatból.”[5186]

1907.07.30-i hír:” — (A nyári hajóraj Fiumében.) Fiumei tudósítónk táviratozza: Gyakorlatozó hajórajunk mi délután fél hét órakor Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt ideérkezett. A hajóraj áll Erzherzog Karl vezérhajóból, a Babenberg, Monarch, Wien, Budapest, St. Georg, Kaiser Karl VI. és a Kaiserin Elisabeth hadihajókból, további az Aspern, Pelikan, Wolfgang, Után, Stretter, Magnet, Krokodil, Waldelphia és még hat kisebb torpedóhajóból. A nagy hadihajók a kikötő előtt vetettek horgonyt, a többi a kikötőben helyezkedett el. Az ellentengernagy az Erzherzog Kari hadihajón van. A parancsnokság még ma tisztelgő látogatást tett a városi és katonai hatóságoknál. Este a hajóraj tiszteletére a katonazenekar hangversenyt adott az Adamich-téren. A hajóraj augusztus másodikéig marad Fiumében. Nagyobb ünnepségek ez alkalommal nem lesznek, mivel a kormányzó és helyettese távol van Fiumétól.”[5187]

A fenti híradás igen érdekes, mivel egy másik újságcikk szerint a hajó ekkor az amerikai Hampton-Road Bay-ben volt, ahová 1907.04.26-án futott be. Így szinte lehetetlen, hogy 30-án már Fiumében legyen. Vagy valamelyik tudósítás hibás. Lehet, hogy valójában ekkor az USA-ban járt a hajó. A hajók korabeli képeit nézve, egy USA honlap szerint az SMS Szent György volt az USA-ban ekkor.[5188] A magyar cikk szerint mindkettő Fiumében volt.

„Nemzetközi flottaparádé. Jamestown a maga nemében váratlan látványosságnak színhelye ezekben a napokban. Az Északamerikai Egyesült Államok ma ünnepeli az Atlanti-óceán partján Virginia államban fekvő Jamestown alapításának háromszázadik évfordulóját. Ebből az alkalomból jubiláns kiállítást rendeztek, amelyet Roosevelt elnök személyesen nyit meg. A washingtoni kormány egyszersmind meghívta az összes tengerjáró nemzeteket a nevezetes ünnepre. A meghívást mindenki szívesen elfogadta, úgy hogy Hampton-Road-Bay-ben a mai napra összegyülekeztek a világ összes haditengerészettel bíró államainak hadihajói, amelyek fölött Roosevelt elnök szemlét fog tartani a Mayflower yaccton. Az összes hadihajók 21—21 ágyúlövéssel köszöntik az elnököt, aki előtt az egész nemzetközi flotta díszelvonulást rendez. Este pazarul kivilágítják a hadihajókat, ami kétségtelenül mesés

[5185] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-01 / 104. szám
[5186] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[5187] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-07-30 / 180. szám
[5188] https://greatwhitefleet.us/home/world_cruise/jamestown/

képet fog nyújtani. Ezen ritka ünnepen **a magyar és osztrák flottát Kaiser Karl VI. vértes czirkáló képviseli, amely tegnap (1907.04.26) érkezett meg Hampton-Road Bay-be**. Az amerikaiak 20, az angolok 4, a francziák 3, az olaszok 2, a többi tengerjáró nemzet egy-egy hadihajót küldöttek a jamestowni jubileumra. Összesen 40 csatahajó és czirkáló, valamint számos torpedónaszád és magán-yacht horgonyoz az öbölben."[5189] Összesen 51 hajó vett részt a flottafelvonuláson.[5190] A kiküldését az uralkodó 1907.02.13 körül hagyhatta jóvá, mondván a Monarchia küld két hajót az ünnepségre. Ekkor mindenki az SMS Kaiser Karl VI.-ra gondolt, mint az egyik kiküldendő hajóra. [5191] Jamestown a James folyó torkolatánál van.

A nemzetközi flottában részt vevő Osztrák-Magyar cirkáló. Ez pedig az SMS St. George cirkáló. Tehát, nem az SMS Kaiser Karl VI. járt az USA-ban.[5192] A fő különbség a két hajó között a ponyva fölötti kis löveg

1907.07.06-án az SMS St. George és az SMS Aspern visszaérkezett az USA-ból. Az SMS Kaiser Karl VI-al megalkották a 3. hajóosztályt.

Az SMS Kaiser Karl VI az 1907 augusztusában megrendezett tengeri lövészeten a legrosszabbul szerepelt. Ez után a Tartalék Századba került.

1908.

1908-ban a Tartalék Hajórajban volt.

1908.01.16-án Pólában egy hadgyakorlaton vett részt, tavaszias időjárási körülmények között. Ekkor a Monarch csatahajóból, a Wien és Budapest partvédő hajókból, valamint a VI. Károly császár páncélos cirkálóból állt az „ellenséges" hajóraj. A védő egység a Ferdinand Miksa, St. George, torpedónaszádok stb.[5193] A hadgyakorlatot megtekintették az osztrák és a magyar hadügyi és tengerészeti bizottság tagjai, delegációi. A gyakorlat során a hajók 4000 m-ről vették fel egymással szemben a „harcot". [5194]

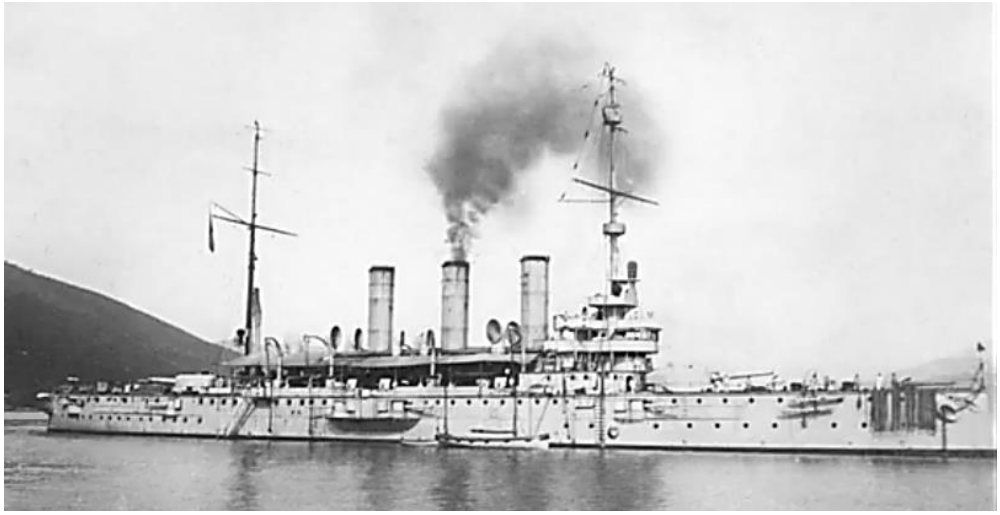
1908 májusában Polába rendelték az „Erzherzog Karl", „Erzherzog Friedrich", „Erzherzog Ferdinand Max" toronyhajókat, a „Sankt Georg" cirkálót és kilenc torpedójárművet, a tartalékszázadból a

[5189] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-04-27 / 101. szám
[5190] https://en.wikipedia.org/wiki/Jamestown_Exposition
[5191] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-02-14 / 39. szám
[5192] https://greatwhitefleet.us/home/world_cruise/jamestown/
https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_St._Georg
[5193] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám
[5194] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-17 / 15. szám

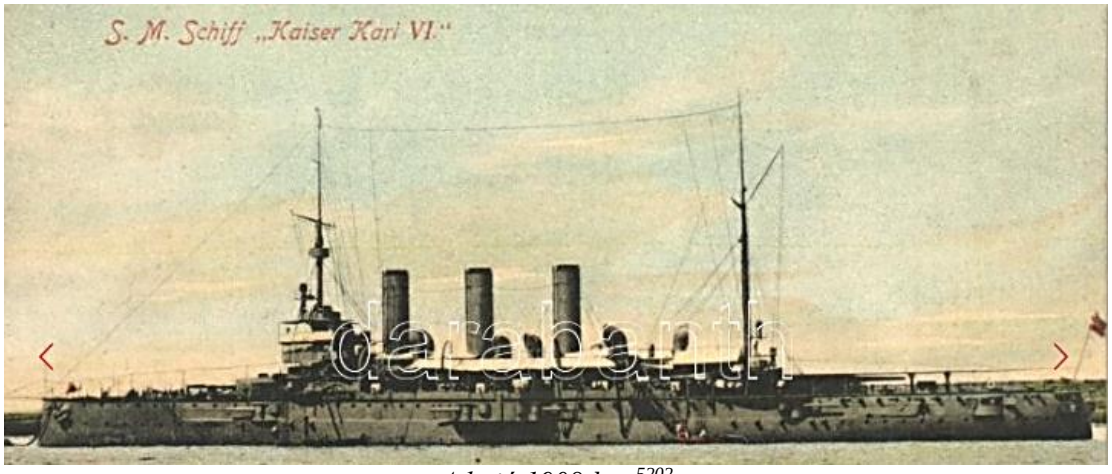
„Monarch”, „Vienna” és „Budapest” rohamhajókat, valamint a „Karl VI” és a Kaiser Wilhelm cirkálóka. Feltehetőleg ott lesz az épülő „Admiral Spaun” gyorscirkáló is. A kötelék Vilmos császár látogatására készül.[5195] Vilmos császár Pola-ban járt 1908.05.06-án.[5196]

1908.06.15. – 1908.09. 15. a Nyári Hajóraj kötelékéhez tartozott.
„A harmadik hadosztály Kunsti ellentengernagy vezetésével a Sant Georg és Karl VI. csatahajókon kívül a torpedó flotillával kiegészítve vesz részt a nyári hadi gyakorlatokon. A flotta az isztriai partok mentén fog manőverezni, majd a dalmát tengermellékre megy le, ahonnan augusztus folyamán néhány napra Fiumába is ellátogat.”[5197]
1908.07.18. – 1908.08.18. között a tiszti akadémia hallgatói tartózkodtak a hajón. Ekkor a cirkálóraj tagja az SMS St. George, SMS Kaiser Karl VI, Kaiserin Elisabeth, Pelikan, Uskoke.[5198]

1908.07.27-i hír: „(Hadihajóink Fiumében.) Fiumából jelenti tudósítónk. A tengerészeti hatósághoz érkezett hivatalos jelentés szerint a Kaiser Karl VI., St. Georg, Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinand Maksz, Kaiserin Elisabeth, Babenberg, Wien, Monarch, továbbá a Lacrema és Pelikán hadihajóból, továbbá hat óceánjáró és tizenkét kis torpedóhajóból álló nyári hajórajunk Ziegler Lucián ellentengernagy vezetésével július 29-ikén érkezik Fiumába, ahol augusztus harmadikáig marad.”[5199]
1908.08.17-én futott be Triesztbe.[5200]
1908.08.18-án a császár születésnapja alkalmából a Hajórajjal Triesztben tartózkodott. Később a Tartalék Hajórajba helyezték. Itt van még például az SMS Monarch, Budapest, Wien is.[5201]



[5195] Czernowitzer Allgemeine Zeitung, Mai 1908-05-03
[5196] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-05-07 / 110. szám
[5197] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-06-14 / 143. szám
[5198] Sport und Salon, Juli-Dezember 1908-07-18
[5199] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-07-24 / 177. szám
[5200] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám
[5201] Grazer Tagblatt, August 1908-08-28



A hajó 1908-ban[5202]

1908.08.28-án Tartalék Századba került.[5203]
1908.12.18-án aktív szolgálatba léptették az SMS St. George helyére.

1909.
1909. 01.01-1909.03.20-ig a Torpedó Flottilla zászlóshajója.
„1909. január havában a szolgálatban álló hajórajt az »Erzherzog« osztály három csatahajója, a »St. Georg« páncélos cirkáló, »Turul« és »Pandur« torpedójáróművek, továbbá a »Triton«, »Hydra«, »Scorpion«, »Natter«, »Cobra« és »Python« nyílt tengeri torpedónaszádok alkották Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt. A »tartalék hajóraj« Müller-Elblein ellentengernagy vezetése alatt a »Habsburg« osztály három hajójából, a »Kaiser Karl VI« cirkálóból, a »Zenta« kis cirkálóból és a »Magnet« torpedójáró műből állott, a »Sen« mellékhajóval együtt, mely utóbbi nem hadicélokra, hanem a vitorlázásban való kiképzésre szolgál."[5204]

1909.02.11-én a Téli Hajóraj a cattarói öbölben állomásozott. Innen indul taktikai és lövőgyakorlataira a nyílt tengerre. Hetenkint szombaton egy-egy hajó hoz a legénység számára Raguzáiból élelmet. A legénység egészségi állapota kitűnő, jóllehet az utóbbi időben viharjárás és bóra uralkodott. A téli hajóraj az Erzherzog Kari, Erzherzog Fridrich, Erzherzog Ferdinánd Max és Kaiser Kari VI. csatahajókból, a Turul és Pandúr torpedólövőhajókból, a Triton, Hydra és a Skorpión nagy naszádokból és a Boa, Kobra és Python torpedónaszádokból áll.[5205]

1909 márciusában a háborús helyzet miatt a flotta így állt fel. „A háborús eseményekre való tekintettel a haditengerészetnek egy részét mozgósították és minden eshetőségre készen megtették a szükséges előkészületeket. Az isztriai, magyar és a dalmát tengermellékről a haditengerészet kötelékébe tartozókat sürgősen behívták Bélába, ahol megkapják szolgálati beosztásukat. A már negyedik hónapja Dalmáczia határán gyakorlatokat végző hajóraj megerősítésére innen lerendelték a »Pelikan« torpedó vezérhajót, a »Satellit« torpedóvadászhajót tizenkét torpedónaszád kíséretében. A mostani flotta tehát a fenti megerősítésen kívül huszonöt torpedónaszádból, az »Erzherzog Karl«, tengernagyi hajóból, továbbá az »Erzherzog Friedrich«, »Erzherzog Ferdinand Max« és a »Kaiser Karl VI.« csatahajókból áll."[5206] „E hónap (március) 13-án a Cattaróban hónapok óta harci gyakorlatokat végző hajórajt Pólából az egész torpedóflottilával megerősítették. Az egyesített hajóraj most közvetetlenül Montenegró előtt végez folytonnosan harci lövőgyakorlatokat. A flotta lement egészen Antivariig, ahol az úgynevezett „Boote auf Kriegsfuss"-szerű gyakorlatokat teljesíti. A lövő- és célgyakorlatok egész nap folynak és éjszakánként is hangos ágyudörgések hallatszanak. A flotta mindaddig lent marad Montenegró határán. Amig Szerbiával és Montenegróval valamilyen irányban el nem dől a konfliktus. A Cattaró közelében

[5202] https://www.mutargy.com/konyv-papirregiseg/sms-kaiser-karl-vi-az-osztrak-magyar-haditengereszet-vi-karoly-osztalyu-pancelos-cirkaloja-polaban-k-u-k-kriegsmarine-panzerkreuzer-austro-hungarian-navy-sms-kaiser-karl-vi-armored-cruiser-g-costalunga-1908
[5203] Grazer Tagblatt, August 1908-08-28
[5204] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[5205] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-02-11 / 35. szám
[5206] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám

gyakorlatozó osztrák-magyar hajóraj ma (19-én) Raguzába indul, hogy itt részt vegyen a 25-ére tervezett matróz-ünnepségen. A haditengerészet vezetősége ugyanis meghagyta, hogy a szolgálatban kifáradt legénység fölvidítására sportünnepet tartsanak, amelyen az egyes hadihajók legénysége különféle sportokban fog egymással versenyre kelni. A legénységet kellemesen érintette ez az intézkedés, mert sokan közülük nagyon el vannak már keseredve és azt kívánják, hogy vagy legyen háború, vagy vigyék már el őket a határról."[5207]

1909.04.14-től a Cirkáló Flottilla zászlóshajója volt.
1909.04.23-án kifutott Polából, hogy a Levantéra menjen a keresztények lemészárlása miatt rendezett nemzetközi flottatüntetésre az SMS VI. Károly pánczélos a SMS Zenta cirkáló és az SMS Magnet torpedóhajó, fedélzetükön 1000 fővel.[5208]
„Különböző kisázsiai kikötővárosokból érkező aggasztó hírek, amelyek a csőcselékeknek durva kihágásairól adnak számot, arra bírták a tengerészeti kormányt, hogy két osztrák-magyar hadihajót, mégpedig a VI. Károly pánczélos czirkálót és a Zenta czirkálót a Földközi-tenger keleti részeibe küldje."[5209]
1909.04.26-án a híradások szerint S, M. S. „Kaiser Karl VI" **Schukic ellentengernaggyal** a fedélzetén és „Zentával" megérkezett a Biraeusba (Pireus).[5210]
1909.05.21-én Pireuszban segített eloltani egy tűzvészt.
(Több újság tévesen közli, hogy az SMS Kaiser Karl VI. és az SMS Zenta 1909.05.19-én Fiumába fog érkezni a gyakorló nyári hajóraj tagjaként.[5211])
1909.06.05-én elindult Pireuszból. Itt van még az SMS Zenta és az SMS Magnet cirkáló is.[5212]
1909.06.08-án befutott Teodóba[5213] (Tivat).
1909.06.10-én Polába érkezett.
(Pula – Dubrovnik kb. 690 km, Dubrovnik – Pireus 1300 km ha nem halad át a Korinthoszi csatornán, **Az út oda-vissza így 3 980 km = 2 149 tengeri mérföld**.)

„Tengerészek hamis pénze. Pólából jelentik: A török és görög vizeken kéthónapi cirkáló útjáról most érkezett ide a haditengerészetnek „Habsburg", „Árpád", „Babenberg", „Meteor", „Zenta", „Magnet" és a „Kaiser Karl VI." nevű csatahajója. A hajók matrózai szabadságot kapva tömegesen árasztották el a várost, de jövetelükkel különös jelenség is volt tapasztalható. A város számtalan nyilvános helyén sok hamisított arany buszkoronásokat és angol fontokat találtak, amelyeket a tengerészkatonák hoztak forgalomba. A vizsgálat megállapította, hogy a hamis pénzek a hadihajók horvát legénységétől származnak. A „Kaiser Karl VI." hadihajón rá is találtak egy matrózra, aki nyolc hamis húszkoronás birtokában volt. Vallatásánál elmondta, hogy a pénzt Görögországban kapta. Szembesítve a szárazföldön letartóztatott gyanúsított emberekkel, kitűnt, hogy mindannyian közös helyről jutottak a hamisított aranyakhoz. A hamisítványok igen sikerültek és alig lehet reájuk ismerni. Csak abban térnek el a valódi pénzdaraboktól, hogy súlyuk kisebb amazokénál. A vizsgálatot a hadihajók horvát matrózain kívül kiterjesztették több pincérre és egy mulatóhely tulajdonosára, akik a hamis pénzt forgalomba hozták, jóllehet, tudomásuk volt arról, hogy az nem valódi."[5214]

1909 júliustól augusztus 1-ig: „A politikai viszonyok tisztázódván, az úgynevezett »megerősített nyári hajóraj« három osztályból állott, és pedig : I. osztály: az »Erzherzog«-osztály (3 csatahajó); II. osztály: a »Habsburg«-osztály (3 csatahajó); III. osztály: »Kaiser Karl VI.« és »Zenta cirkálók, »Satellit«, »Magnet« és »Scharfschütze« torpedójárművek a »Pelikan« torpedóhajóval, és hat nyílttengeri torpedónaszád. Miután július hó közepétől július végéig a tengerészet parancsnokának vezetése alatt a dalmáciai vizeken gyakorlatok tartottak, melyek idejére a fiumei haditengerészeti akadémia növendékeivel úton lévő »Franz Josef« cirkáló hajó, továbbá az »Aspern« cirkáló és a »Basilisk« aknahajó 8 kis torpedónaszáddal együtt a hajórajhoz csatlakozott. A gyakorlatok tárgyát a hajóhad

[5207] Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-03-19 / 66. szám
[5208] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-04-24 / 97. szám
[5209] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám
[5210] Grazer Tagblatt, April 1909-04-27
[5211] Pécsi Közlöny, 17. évfolyam, 1909-05-28 / 13. szám (109. szám)
[5212] Grazer Tagblatt, Juni 1909-06-07
[5213] Grazer Tagblatt, Juni 1909-06-07
[5214] Pesti Napló, 60. évfolyam,1909-06-15 / 140. szám

egyesülésére irányuló problémák megoldása képezte."[5215] A kötelék Triesztből fut ki és a Dalmát partoknál és Ragúza vizein végzi gyakorlatait 1909.07.08-ig. Utána még a térségben marad és csak 1909.07.30-án tér vissza Polába.[5216]

1909.07.19-i hír: „A hivatalos Wiener Abendpost tegnap az újabb hajók kiküldésére nézve cáfolatot tett közzé, melyben azt mondta, hogy a Kaiser Karl VI. nem fog Kínába menni. Ma Bécsből az a jelentés érkezik, hogy csakugyan nem ez a hajó, hanem a Kaiserin Elisabeth torpedózuzó és cirkáló s az Aspern torpedó-cirkáló fog Kínába menni. A Kaiserin Elisabeth négyezer tonnás, nyolcezer lőerejű gépje, 2 nehéz, 6 közepes, 2 könnyű és 15 gyorstüzelő ágyúja van."[5217]

1909.08.18-án a nyári hajóraj harmadik osztálya, mely a „Kaiser Karl VI.", „Kaiser Franz Josef", „Pelikán", „Satellit", „Turul", „Komet" és „Meteor" hadihajókból, továbbá 8 torpedóhajóból áll, délután hat órakor érkezett meg Fiumába.[5218]

1909. szeptemberében a Téli Hajóraj tagja: Erzherczog Karl zászlóshajó, Erzherczog Friedrich, Erzherczog Ferdinand Max, Kaiser Karl VI (Edmund Brandmayer fregattkapitány), Csikós, Phönix, Krake, Polyp.[5219]

„A gyakorló hajóhad, mely szeptember közepéig működött, 2 sorhajó-osztályból és egy cirkáló osztályból állott. A részvevő hajók voltak: a »Főherceg-osztály« (Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinánd Max és Erzherzog Friedrich, 10.600 tonna), továbbá a Monarch, Wien és Budapest (5.600 tonna) sorhajók. St. Georg, Kaiser Karl VI. és Mária Therezia páncélos cirkáló. Elisabeth védett cirkáló, 1 torpedó-vonathajó, 6 torpedóromboló és 12 nyílt tengeri torpedó-naszád."[5220]

1909.10.21-i híradás: „(Hajórajunk látogatása Fiumében.) Mint Pólából jelentik, az Erzherzog Karl, az Erzherzog Ferdinand Max, az Erzherzog Fridrich és a Kaiser Karl VI. csatahajókból, valamint az ezekhez sorozott torpedóhajókból álló flotta e hó 30-án több napi látogatásra Fiumába megy."[5221]

Pólából 1909.10.30-án futott ki.[5222]
Fiúméból jelentik, hogy az Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Kaiser Karl VI. pánczélosokból, a Pandur torpedóhajóból és három óceánjáró torpedóból álló hajóraj Sukics ellentengernagy parancsnoklása alatt tegnap (1909.11.01) délután Fiumába érkezett –Pólából-. A hajóraj három napig fog Fiúmében időzni, ahonnan Polába megy.[5223]

1909.11.01-én futott be Fiumába.[5224] A terv szerint 5-én átment volna a hajóraj Pólába, de 1909.11.07-én még Fiumében volt a Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max és Kaiser Karl, Haus Antal altengernagy vezetése alatt. A hajók 12-én készülnek kifutni a dalmát tengerpart elé gyakorlatozni. [5225] De csak 27-én futott végül ki a kötelék.

1909.11.27-én az «Erzherzog Karl» vezérhajó, továbbá az «Erzherzog Ferdinánd Max» és a «Kaiser Karl VI. »csatahajók Pólából a dalmát partvidékre mentek, hogy ott megkezdjék a téli gyakorlatokat Néhány nap múlva követi őket az «Erzherzog Friedrich». A flotta csak deczember végén tér vissza a pólai hadi kikötőbe.[5226]

[5215] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[5216] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-07-14 / 165. szám
[5217] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám
[5218] Pécsi Közlöny, 17. évfolyam, 1909-08-19 / 167. szám
Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-08-18 / 195. szám
[5219] Sport und Salon, Juli-Dezember 1909-09-18
[5220] Magyar Katonai Közlöny, 1909 (2. évfolyam) Szervezeti és egyéb újítások fegyveres erőnkben. Ismerteti Guilleaume Árpád százados
[5221] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-10-21 / 249. szám
[5222] Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-10-21 / 249. szám
[5223] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-02 / 259. szám
[5224] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-02 / 259. szám
[5225] Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-11-07 / 264. szám
[5226] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-11-28 / 282. szám

1909.12.18-án segített kiszabadítani a Dalmatia Társaság Selve közelében zátonyra futott Sebenico gőzösét.
Ebben az évben új rádióállomást kapott. Hívójele BF PQ[5227]

Ezen évben kiváló tűzértiszti munkájáért Josef Culot főhadnagy elismerésben részesült.[5228]

A téli osztag gyakorlatai, amelyek az Adria helyi vizein zajlanak, 1910. január 1-jén érnek véget.[5229]

1910.
1910-ben Buenos-Airesben részt vett Argentína függetlenségének 100 éves évfordulóján.
(Dél-Amerikába, Brazíliába, Uruguayba és Argentínába (1910.05.25) látogatott el.)
Parancsnoka februárban László Elemér fregattkapitány.[5230]
1910.02.24-én a sajtó még azt tudta, hogy a hajó két hónapra a Földközi-tengerre megy gyakorlatra.[5231]

1910.03.01-én Polából Dél-Amerika felé indult Argentína megalakulásának 100 éves évfordulója alkalmából rendezett ünnepségre.	
1910.03.02-án kifutott Teodó-ból (Tivat)	(Pula – Teodo kb. 700 km)
1910.03.07-13. Algír[5232] (Út közben feltehetőleg kikötött Gibraltárban is.[5233]) Az újságok szerint ezen időben Maier-ben volt, ami talán Cadíz-t fedi.[5234])	(Teodo – Algír kb. 2200 km)
1910.03.14-20. Cadiz[5235]	(Algír – Cadiz kb. 700 km)
1910.03.27. – 04.01. St. Vincent (Zöldfoki-szigetek)	(Cadiz – Szt. Vincent kb. 6000 km (3239 tengeri mérföld) Túlterhelt szénrakománnyal megtehette.
1910.04.06-10. Bahia (Brazília)	(Szt. Vincent – Bahia kb. 4500 km)
1910. 04.14. – 05.05. Rio de Janeiro, ahol a köztársasági elnök látogatást tett a hajón. „A Kaiser Karl VI. osztrák-magyar hadihajó Rio de Janeiro-i időzése alkalmával a hajó magyar parancsnoka ebédet adott az ottani osztrák-magyar kolónia tiszteletére, melyen érmelléki fehér bort szolgáltatott fel. A meghívottaknak igen izlett e bor és sokan megjegyezték, hogy kár, hogy e kitűnő bor Rio de Janeiróban nem kapható, holott egy ottani magyar czég (Zsigmondy Pál) állandóan raktáron tartja e fajtát.”[5236] A magyarok sérelmezték, hogy a „felkereshették Argentína kikötőjét, egy esztendő óta e viszonylat ót az Austro Americana kiszorította a magyar hajóstársaságot. Most pedig a buenos-	(Bahia – Rio de Janeiro kb. 1300 km)

[5227] Haditechnika 28. évfolyam, 1994 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[5228] Grazer Tagblatt, Oktober 1909-10-08
[5229] Sport und Salon, Juli-Dezember 1909-09-18
[5230] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-23 / 96. szám
[5231] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-24 / 46. szám
[5232] Grazer Tagblatt, März 1910-03-08
[5233] Magyarország, 18. évfolyam, 1911-07-09 / 161. szám
[5234] Pester Lloyd, März Jahrgang 57, nr. 1910-03-08 / nr. 56
[5235] Grazer Tagblatt, März 1910-03-16
[5236] Borászati Lapok – 42. évfolyam 1910-12-18 / 51. sz.

ayresi kiállításon is nélkülünk vet részt Ausztria. Vigasztalódhatunk azonban. Az argentínai ünnepségekre a «Monarchia» képviseletében lerendelték a «Kaiser Karl VI.» hadihajót és ennek költségeiben mi is részesedünk."[5237]	
1910. 05.10-17. Montevideó (Uruguay)	(Rio de Janeiro – Montevideó kb. 2300 km)
1910.05.17. – 06.15. Buenos Aires. Itt részt vett az ünnepi megemlékezéseken.[5238] (1910.05.21-én tagja volt a flottafelvonulásnak, melyben 14 külföldi és 16 argentin hadihajó vett részt. Az USA és japán hadihajók a nagy merülésük miatt La Plata előtt maradtak. 1910.05.25-én a csaptok díszmenetet tartottak.) A német flottát a Emden és a Bremen cirkálók képviselték.[5239]	(Montevideo – Buenos Aires kb. 200 km)
1910.06.16-18. Montevideó[5240]	(Buenos Aires – Montevideo kb. 200 km)
1910.06.24-29. Santos (Brazília)	(Montevideo – Santos kb. 1900 km)
1910.07.04-05. Bahia[5241]	(Santos – Bahia kb. 1700 km)
1910.07.07-09. Pernambuco (Barnabuco)[5242]	(Bahia – Pernambuco kb. 500 km)
1910.07.15-16. St. Vincent[5243]	(Pernambuco - St. Vincent kb. 3300 km)
1910.07.21-24. Teneriffe	(St. Vincent – Teneriffe kb. 5800 km)
1910.07.29-31. Cartagena	(Teneriffe – Cartagena kb. 2100 km)
1910.08.05-én befutott a Cattarói-öbölbe (Tivat)	(Cartagena – Cattaro kb. 2000 km)
1910.08.10-én megérkezett Polába és a Hajórajjal harci gyakorlatokat folytatott.	(Cattaro –Pola kb. 700 km) **Össz út kb: 36 100 km = 19 492 tengeri mérföld** Egy újság számítása szerint a hajó körülbelül tizenötezer tengeri mértföldnyi utat tesz meg.[5244]

Ferenc Ferdinánd trónörökös, tengernagy az 1910-ben Mexikóba küldött, Kaiser Karl VI" parancsnokának, a farkasréti temetőben nyugvó László Elemér fregattkapitánynak a legszigorúbban megtiltotta, hogy az úton akár egyetlen magyar szó is essék![5245]

Pola, 1910. augusztus 17. (Eredeti távirat.) „Ma érkezett meg Argentínából a »Kaiser Karl VI.« nevű cirkálóhajó, amelyről Argentínában 38 matróz és altiszt megszökött. Voltaképpen 40 ember hiányzik ugyan a hadihajóról, de két altiszt a Tűzföldnél a tengerbe veszett. A haditengerészeti parancsnokság szigorú vizsgálatot indított a megszökött matrózok ügyében."[5246]
(Más forrás szerint a hajó már 11-én befutott Pólába.[5247])

„A »Károly VI.» cirkáló, amely a napokban érkezett vissza Argentínából, jelentést tett illetékes helyen, hogy útközben és mikor Argentínában tartózkodott, harmincnyolc altiszt és matróz megszökött. Negyven matróz hiányzott, de megállapították, hogy közülök két rovignei születésű altiszt egy csatornán való átúszás közben a tengerbe fúlt. A katonaszökevények többnyire magyar születésűek. A hadihajó argentínai útja alatt rendkívül embertelenül bántak a katonákkal, ezért megbeszélték és részletesen kidolgozták a szökés terveit. Egy magyar származású altiszt a vezetője a mozgalomnak. A többi magyar származású tengerészek és néhány horvát és osztrák is, elfogadta az ajánlatot. Egyenruháikat a vízbe

[5237] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-30 / 102. szám
[5238] Grazer Tagblatt, Mai 1910-05-19
[5239] Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-05-19 / 118. szám
[5240] Grazer Tagblatt, Juni 1910-06-18
[5241] Pester Lloyd, Juli Jahrgang 57, nr. 1910-07-06 / nr. 159
[5242] Pester Lloyd, Juli Jahrgang 57, nr. 1910-07-09 / nr. 162
[5243] Grazer Tagblatt, Juli 1910-07-18
[5244] Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-23 / 96. szám
[5245] Kapu, 1993. augusztus-szeptember (6. évfolyam, 8-9. szám) TÖRTÉNELEM / Capt. Ddr. Juba Ferenc (Bécs): Haditengerészetünk a kiegyezés után
[5246] Pécsi Napló, 19. évfolyam, 1910-08-18 / 186. szám
[5247] Grazer Tagblatt, September 1910-09-11

dobták és úszva menekültek a fedélzetről. Argentínában az ottani ültetvényesek csábító ígéretekkel csalták el a szökevényeket. A »VI. Károly» cirkáló rendelet következtében holnap Triesztbe megy és Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok fog vizsgálatot tartani a hajón."[5248]

„A VI. Károly cirkáló ma érkezett vissza Argentiniából. A hajó parancsnoka jelenti, hogy a hajóról argentiniai tartózkodása alatt 40 matróz és altiszt megszökött. A megszökésre a parancsnok szerint argentiniai magyarok bírták volna rá a katonákat, kik közül kettő szökés közben a tengerbe fúlt. A megszökött katonák mind magyarok. Montecuccoli tengernagy főparancsnokot holnapra idevárják. A főparancsnok személyesen fog a megszökések tárgyában vizsgálatot tartani."[5249]

„A lapok távirati tudósításai közölték , hogy a flottánkhoz tartozó „VI. Károly" cirkáló hajóról az argentínai vizeken harmincnyolc matróz és altiszt megszökött s állítólag az ottani ültetvényesek csábító igéretei bírták rá őket hajójuk hűtlen elhagyására. Pár hónappal ezelőtt, egy időben horgonyoztunk a la platai kikötőben a VI. Károlylyal , természetesen a kellő távolságban egymástól. Mert amint egy haditengerész tiszt le nem alázkodhatnék holmi kereskedelmi hajó tisztjeivel egy társaságba, épp úgy méltóságán alulinak tartaná egy hadihajó, a szerény eargoknak még csak a közelében is horgonyt vetni. Az ő szemükben, legyenek bár a „Mauretania" tisztjei, ezek nem is tengerészek, hanem csak . . . fuvarosok. A szökést, bárhogyan titkolták is, azonnal megtudtuk. A szárazföldi ember el sem képzelné, micsoda pletykafészek egy ilyen nagyobb kikötő. A hajók látszólag a magait dolgával elfoglalva, közönyösen állanak egymás mellett, de azért állandó a kölcsönös megfigyelés, az egymás viszonyai iránti érdeklődés , hát még a hírhordás. De nemcsak a mi VI. Károlyunkat hagyták el hűtlenül legényei; alig van hajó, amelyről Buenos Airesben egy-két ember meg ne szöknék. Osztrák és magyar hajó pedig egy sincs. A mienkről is ellépett kettő. Szökés majd minden nagyobb kikötőben fordul elő. Vagy a szárazföldre szerencsét próbálni, vagy más hajóra, jobb szolgálat reményében. Két kikötő: Kalkutta és Buenos-Aires pedig valóságos réme a parancsnokoknak, nem tudnak embereikre eléggé vigyázni. A szökés okául ezúttal is az ültetvényesek csábítását hozzák fel, azonban az inkább egy M bűvös, vonzó erejére vezethető vissza.. Nincs olyan osztrák-magyar tengerész, aki ezt az egyszerű M.-et ne ismerné. Csodálatos vonzóereje van annak minden matróz szívre. Már a montevideoi kikötőben sok hajónak, köztük nem egy hatalmas luxussal épült személyszállítónak a kéményén egy M betű ötlik a szemünkbe. Buenos Aires felé pedig lépten nyomon találkozunk minden fajtájú M.-es hajókkal, de nemcsak ott, hanem az egész dolce-maren, a hatalmas La Plata folyamon, föl egész Rosario Sta Féig s még azon túl is. Ennek az M.-nek ez a története. Vagy negyvenöt évvel ezelőtt Buenos Airesben egy fiumei vitorlásról megszökött vagy kihajózott, ma már eltérők az emlékezetek, egy Mihanovics nevű Buccari vidékéről való matróz. Ott maradt. Szerzett egy kis csónakot s utasok és podgyászok kis beszállításával foglalkozott. Vállalkozása sikerült s hamarosan neki magának már nem is kellett a lapátot forgatnia, néhány bárkának lett a gazdája. Úgy látszik, Mihanovics szerencsés pillanatban kapaszkodott Fortuna kerekének a külsőjébe, mert már jó idő óta egész flotta hordja a nevét jelző M-et. Negyvenhárom nagy gőzössel monopolizálja a személy- és áru-, kisebb gőzöseivel és bárkáival pedig a vontató és kirakodási forgalmat. Hajóparkja nagyobb, mint akár a mi Adriánké, vagy az osztrák Lloyd társaságé. De Mihanovics e mellett még egyéb is. Ez idő szerint Ausztria és Magyarország főkonzula, s nemcsak egyik leggazdagabb embere Argentínának, de számottevő politikai faktor. S hogy mekkora a tekintélye pártkülönbség nélkül, eléggé megvilágítja csak az az egy körülmény, hogy Mihanovics a köztársaság mindenkori elnökének egy teljesen berendezett kastélyt, yachtot, automobilokat bocsát rendelkezésére a megfelelő szolgaszemélyzettel, együtt, s hogy figyelmének ily módon való megnyilvánulását az állam feje, a közvélemény és a törvényhozó testület által sanctionálva elfogadhatja. Van hajógyára, elevátor raktárai, vasútja, több nagyobb iparvállalata, palotái, az övé pl. a város közepén fekvő milliókba került Palace Hotel. Birtokait csak négyszögmértföldekben emlegetik. S mindezt elérte, az írás és olvasás mesterségét is csak meglett férfi korában elsajátító karszi matróz, hazánk fia, rövid 20—25 év alatt. Senor Mihanovics ma teljes erejében levő hetvenes. Nemes érzésű, jószívű emberbarát, honfitársainak főként a karszvidékieknek hatalmas pártfogója, mindenfelé csak tisztelettel emlékeznek meg róla s kalapot kell emelni azon nem eléggé méltányolható sovinizmus előtt, hogy alkalmazottait, hivatalnokait, tisztjeit, hajósszemélyzetét, cselédeit, amennyire csak lehetséges, kizárólag honfitársaiból, különösen

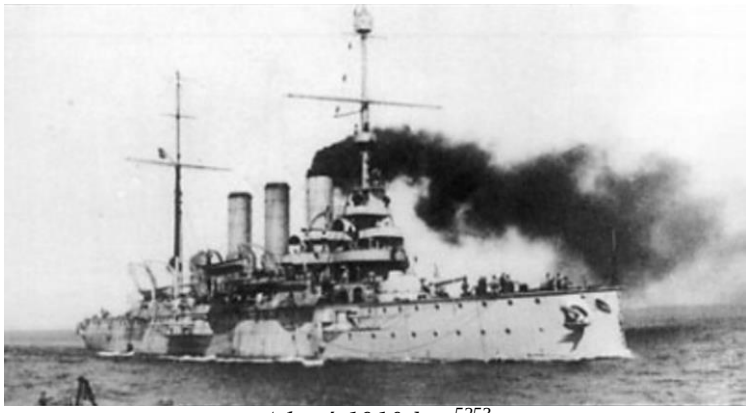
[5248] Budapest, 34. évfolyam, 1910-08-18 / 197. szám
[5249] Pécsi Közlöny, 18. évfolyam, 1910-08-18 / 190. szám

Fiume és környékebeli horvátokból válogatja. Élettörténetébe természetesen már a rege is beleszövi szálait. Esténkint, holdvilágos éjjeleken, a vénebb tengeri medvék holmi sikeres csempészkedésekről, elhagyott hajókról, azokon talált temérdek kincsről is mesélgetnek. Már ahogyan a mesemondó fantáziája győzi. De akárhogy volt is , sorsát megérdemli ! A szerencse életében mindenesetre nagy szerepet játszott, de annak főtitka mégis ... a kitartás, a munka. Mihanovics és az őt jelképező M a mi tengerészeinknek, fájdalom ami alatt még mindig csak horvát-dalmátokat érthetünk, a csábító varázs, a matróz ábrándja a3 egyik főokozója az ottani szökéseknek. Nem csoda. Hiszen lépten-nyomon ott van előtte az M. A hatalmas óceánjárókon, a kis dereglyéken, esténkint felragyog a paloták homlokzatán, az elevátorokon, az automobilok egész raján és a mindezekhez tartozó egész hadsereg alkalmazott sapkáján. S még éjjel sem hagy a malinak nyugtát. Messze beveti fényét a tengerbe a kikötővel szemben fekvő pompás Palace Hotelről. Csábos varázs ez. Erősebb az estanderók legcsábítóbb ígérgetésénél. Hiszen mind abban a reményben hagyja el a hajóját, hátha hagyott még neki is valamit Senor Mihanovics Fortuna istenasszony szarujában."[5250]

1910.08.31-én Polában leszerelték.

1910.09.11-én „Montecuccoli gróf, a császár és királyi haditengerészet parancsnoka, a Kaiser Karl VI. hadihajón Póla-ból Fiumába érkezett s a haditengerészeti akadémiában szemlét tartott."[5251]

1910 decemberében a cirkálót a dock-ba vezényelték, de csak propeller csavarján van egy kis igazítani való, ami mindössze pár órai munka.[5252]



A hajó 1910-ben[5253]

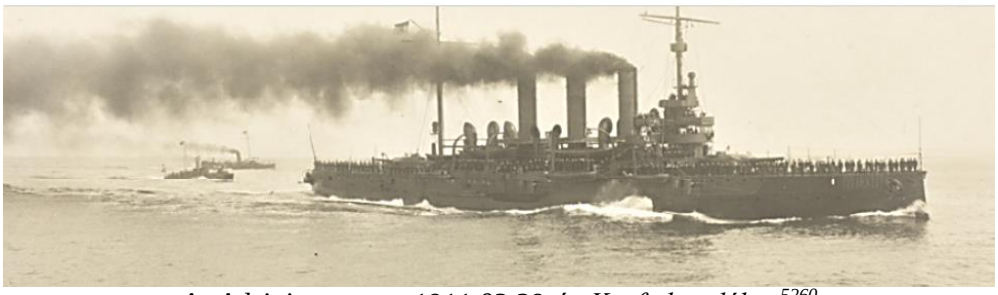
1911.

1911-ben a Hajóraj kötelékéhez tartozott, mint a rombolóflottilla vezető hajója.
A kötelék a "Erzherzog Franz Ferdinand" a "Nadessy", valamint a 10 600 tonnás "Erzherzog Ferdinand Marx" bukóhajóból áll, amelyet nyáron kiegészít a harmadik 14 500-as tonnás „Zrínyi" és a Krenzer „Kaiser Karl VI", két torpedóhajó és hat óceánjáró torpedóhajó.[5254]

1911.03.01. – 1911.04.30. között a Torpedó Flottillához osztották be.
1911.03.21-én Trieszt-be érkezett 12 torpedónaszád és 2 torpedócsónak társaságában. Feladatuk a Dalmáciába irányuló postaforgalom biztosítása.[5255] Feladatukat a kereskedelemügyi minisztérium kérésére látják el. A kérés oka, hogy a kereskedelmi tengerészek sztrájkba kezdtek.[5256] Több mint 2300 fő sztrájkolt ekkor.[5257]

[5250] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-08-26 / 203. szám
[5251] Szeged és Vidéke, 9. évfolyam, 1910-09-11 / 207. szám
Magyarország, 17. évfolyam, 1910-09-11 / 216. szám
[5252] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-12-14 / 297. szám
[5253] https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.html
[5254] Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-01-13 / nr. 11
[5255] Grazer Tagblat, März 1911-03-22
[5256] Világ, 2. évfolyam, 1911-03-22 / 69. szám
[5257] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-22 / 69. szám

1911.03.28-án **Franz Ferdinand főherceg, tengernagy** a hajóra szállt és egy kombinált köteléket vezetett II. Vilmos német császár elé. [5258]
„Póla, március 28. Ma reggel négy órakor az osztrák és magyar hajóraj elhagyta Fazanát és elébe ment a ..Hohenzollerns jachtnak, amelyen Vilmos császár utazik Korfuba. A VI. Károly hadihajó fedélzetén Ferenc Ferdinánd trónörökös utazott a német császár elé. A német császár és a trónörökös találkozása nyílt tengeren történt. Az osztrák és magyar tengerészeti zenekar a német himnuszt játszotta, a többi hadihajóról pedig üdvözlő ágyúlövések hangzottak el. Az osztrák és magyar hajóraj déli tizenkét órakor visszatért Fazanába."
„**Ferenc Ferdinánd főherceg tengernagy** rendeletére ma hajnalban Fazana előtt egybegyűltek a tartalékhajóraj, a torpedó-flotta, a központi hadikikötő kerületében szolgálatban álló és a Trieszt—Fiume és Lussinpiccolo kikötőiből ideérkezett hajók, összesen negyvenhét hajó, a többek között a „Károly főherceg", „Frigyes főherceg" és „Battenberg" csatahajók, a „VI. Károly" cirkáló, a „Szigetvár" és „Panther" kisebb cirkálók, hét torpedótűző, huszonhat torpedónaszád, két tenger alatt járó hajó és számos kisebb hajó. A tengernagy főhercegnek ez alkalommal kibocsátott napiparancsa értelmében két, lehetőleg egynemű hajóhadosztályt kellett alkotani. Az egyik hadosztály parancsnokságát a trónörökös maga vette át, a másik hadosztály parancsnoka gróf Kánus Károly ellentengernagy volt. Reggeli hat órakor felvonták a „**VI. Károly" csatahajóra a tengernagyi lobogót**. A hajók reggel hét órakor hagyták el a kikötőt. A két hadosztály megalakult. Háromnegyed tíz órakor feltűnt a „Hohenzollern" császári jacht, kíséretében a „Sleipner" és a „Königsberg" hajókkal. Azonnal megdördültek az ágyuk üdvlövései s a parancsnoki hajókra felvonták a német lobogót. A „Hohenzollern" nagy sebességgel hajózott el a két sorjában felállított hajóhadosztály között. A császár jachtjának elhajózásánál a legénység a vendégcsászárt ötszöri hurráh-kiáltással üdvözölte. A hajók zenekarai a német himnuszt játszották. A német császár maga állott hajójának parancsnoki hídján, valamivel lejebb vezérkara. Az oldvlövésekre a „Königsberg" hajó válaszolt. Amidőn a császár jachtja elhajózott a parancsnoki hajók előtt, a két hajóhadosztály is megindult, még pedig teljes gőzzel, úgy hogy csakhamar utolérték a „Hohenzollern" jachtot, amely időközben meglassította menetét. A német császár rendeletére hajója a nemzetközi hajójelzés útján a következő jelzést adta: — Köszönet a hajórajra! való üdvözlésért. A hajók pompása! Nemsokára kézijelükkel a következőket adták le: — Szívélyes üdvözlet a szépen «került hadgyakorlat alkalmából. Az elhelyezés kiváló volt. Ferenc Ferdinánd rendelkezésére a következőket válaszolták: — Mély köszönet, boldog vagyok, hogy felséged elé vezethettem a hajórait és hogy üdvözölhettem. Ezután a „Hohenzollern" jachtnak még nemzetközi jelek útján „Szerencsés utat" kívántak. A főherceg dróttalan távíró útján hosszabb táviratot intézett a császárhoz, melyben újabb köszönetet mond az elismerő nyilatkozatért és ama óhajnak adott kifejezést, hogy a császár visszatérő útjában tekintse meg a Levantén hajózó hajórait is. Ezután a hajóhadosztály újabb üdvlövések közepette délelőtt tizenegy óra tájban Verudeila közelében visszafordult, míg a „Hohenzollern" a „Sleipner"-rel és a „Königsberg"-gel folytatta útját A hajóraj délben érkezett Pólába, ahol Ferenc Ferdinánd trónörökös meg engedésének adott kifejezést a hajók legénységének magatartása felett."[5259]



Az Adriai-tengeren 1911.03.29-én Korfu közelében[5260]

[5258] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5259] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-29 / 74. szám
[5260] https://kenniscentrumhuisdoorn.nl/collection/photos/hudf-a040-43

1911.05.07-én futott be Triesztbe a Ferdinand Max és a Szigetvár társaságában. 1911.05.08-án a fedélzetükre vették q 97. gyalogezred tagjait és kifutottak az isztriai partoknál végrehajtandó partraszállási hadgyakorlatra.[5261]

1911.05.17-i hír:
A k.u.k. kikötői hajók evezős versenyén a danskaderbooten kategóriában a kihívás díjat az S.M. Erzherzog Friedrich hajó nyerte, a második díjat a Kaiser Karl VI hajó, a harmadik díjat az S.M. S. "Radetzky". [5262]

1911.06.15. –1911.08.31. között a Hajórajhoz tartozott.
1911.06.24/25-én Triesztben volt az SMS Viribus Unitis vízrebocsátásakor. Ekkor Habsburg József Ferdinánd főherceg tartózkodott a fedélzetén. Az uralkodóház többi tagja, különböző hadihajók fedélzetéről nézte végig a vízrebocsátást.[5263]

1911.07.24-én Triesztben tartózkodott.
1911.08.09-én az első tartalék kötelék része.[5264]
1911.08.18-án Abbáziában volt.
1911.08.23-án partraszállási gyakorlatot hajtott végre Dalmáciában.
„Ferenc Ferdinánd trónörökös ma hajnali négy órakor az „Erzherzog Franz Ferdinand“ csatahajón Pólából odaérkezett. Útközben éjjeli gyakorlat volt. A csatahajó kíséretében vannak a következő hadihajók: „Radetzky“, „Babenberg“, „Erzherzog Friedrich Karl“, „Kaiser Karl VI.“ és „Admiral Spaun“, továbbá két óceánjáró és hat kis torpedó. A „Lacroma“ nevű hadijachton gróf Montecuccoi tengernagy tartózkodik.” „A dalmáciai kombinált szárazföldi és vízi hadgyakorlatok, melyek Ferenc Ferdinánd főherceg megérkezése óta megkezdődtek, a cs. és kir. hajóhadat illető részekben a következő ordre de bataille mellett fognak lefolyni: Főparancsnokság gróf Montecuccolli tengernagy tengerészeti főparancsnok a „Lacroma“ cs. és kir. yachton. Támadó fél: Haus Antal altengernagy. I. nehéz osztály: „Erzherzog Franz Ferdinand“, „Radetzky“ és „Babenberg“ I. osztályú sorhajók. II. nehéz osztály: gróf Lanjus-Wellenburg Károly altengernagy: „Erzherzog Karl“, „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Ferdinand Max“, „Seehund“, „Delphin“. Védekező fél: lovag Chmearz ellentengernagy: „Sankt Georg“, „Kaiser Karl VI.“, „Kaiserin Elisabeth“ „Maria Theresia“, „Zenta“, „Szigetvár“, „Admiral Spaun“, „Gaea“, kilenc torpedóromboló és az összes hajóraj-torpedó csolnakok, továbbá a parti torpedó állomások hajói. A védelmi fél nyolc nehéz egységgel és húsz csolnakkal gyakorlatozik, a támadó fél tíz nehéz egységével és 3000 főnyi csapatával szemben.”[5265] A kötelék 24-én futott be Fiumába. [5266]

1911.08.31-én kivonták a szolgálatból, és általános nagyjavításnak vetették alá a gépi- és a kazán berendezéseit. Azután tartalékállományba helyezték. Az év végére a hajó javításának 50%-val végeztek csak.

1912.
Az év nagy részében a hajó gépeit és kazánjait javították.
1912.12.05-én beosztották az 1. Cirkáló Divízióba.

[5261] Grazer Tagblat, Mai 1911-05-09
[5262] Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-05-27 / nr. 124
[5263] Pécsi Napló, 20. évfolyam, 1911-06-24 / 140. szám
[5264] Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-08-09 / nr. 187
[5265] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám
[5266] Pécsi Napló, 20. évfolyam, 1911-08-24 / 190. szám

1912-ben Pola-ban. (A képeslapot 1914-ben adták fel)[5267]

„Az osztrák-magyar birodalom drótnélküli telegráf állomásai az adriai tenger partján feküsznek és pedig Castelnuovo, Pola, Sebenico városokban. Mind a három állomás Telefunken rendszerű. A sebenicoi 500 kilométer távolságra hat, 300 és 600 méteres hullámra állítható be. A rendes hullámhossz azonban 600 méter. Következő hadihajóinkon van drótnélküli telegráf állomás: Árpád — Aspern — Babenberg — Budapest — Erzherzog Ferdinand Max — Erzhercog Franz Ferdinand — Erzherzog Friedrich — Erzherzog Karl — Habsburg — Kaiser Karl VI. — Lakroma — Miramar — Monarch — Pelikan — Radetzky — Szigetvár — S-Georg — Wien — Zenta — Zrínyi. —„[5268]

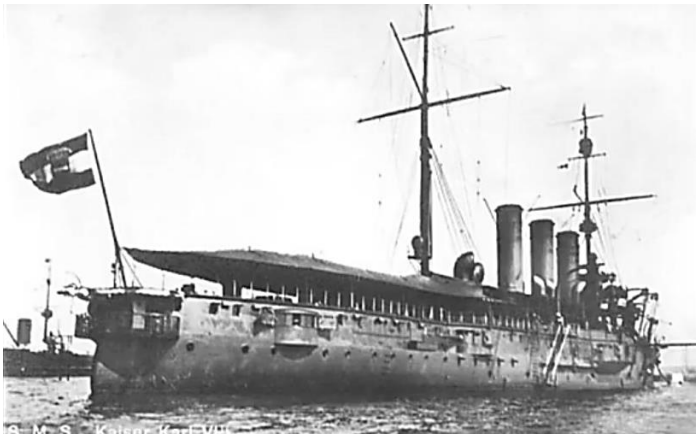
1913.
1913.03.13-án kifutott Polából.
1913.03.14-én érintette Cattarót.
1913.03.16-án Gravosa és Spalato előtt cirkált az Ombla folyó torkolatáig.
1913.03.18-án a török Hamidie hadihajó lőtte a meduai szállítóhajókat. (Március 2-án hét görög kereskedelmi hajó tett partra itt szerb csapatokat. 11 órakor lövések dördültek a Hamidiye (Hamedie) török cirkálóról, két hajó elsüllyedt, további kettő pedig zátonyra futott a parton. 20-40 ember halt meg.)
Ezzel a magában, véve is valószínűtlen hírrel szemben a Müstaerische Rundschau megállapítja, hogy a bombázás idején az osztrák-magyar hadiflotta egyetlen hajója sem tartózkodott a déldalmáciai vizeken. A VI. Károly hadihajó e hó 13-án az albán parton történtek hírére a semlegesség védelmére déli vizeinkre küldetett, de miután a török cirkáló ott nem mutatkozott, e vizeket e hó 14-én elhagyta és észak felé eltávozott.[5269]
1913.03.19-én Polába érkezett, majd még aznap kifutott Montenegró felé flottademonstráció céljából. Részt vett a montenegrói partok előtti flottatüntetésen. Biztosította Szkutari (Shkodrával) török evakuálását.

1913 november elejétől mintegy 30 ezres montenegrói és 15 ezres szerb haderő zárta körbe a főként albánok lakta Szkutari (Skhoder, Skhodra) városát, amelyet 26.000 fős török helyőrség védett. A török Porta december 3-án fegyverszünetet kötött. December 16-án Londonban összeült az európai nagyhatalmak nagyköveti konferenciája. 1913. május 30-án a hadviselő felek aláírták a londoni békét. A Török Birodalom szinte minden európai birtokát elveszítette. Szkutariban azonban az ellenségeskedések nem maradtak abba. A londoni békekonferencián a nagyhatalmak döntöttek az önálló Albánia létrehozásáról. Ezzel az Oroszországtól támogatott Szerbiát a Monarchia megakadályozta, hogy

[5267] https://www.sbazar.cz/altumpo/detail/192282823-am-bord-sms-kaiser-karl-vi-1914
[5268] Elektrotechnika, 5. évfolyam, 1912-03-15 / 6. szám
[5269] Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-03-19 / 65. szám

kijusson az Adriai-tengerre. 1913. március 22-én Londonban hathatalmi (osztrák–magyar, német, olasz, angol, francia, orosz) döntés született Szkutari Albániához való csatolásáról. Mivel a város montenegrói–szerb ostroma tovább folytatódott, Ausztria–Magyarország kezdeményezésére a nagykövetei konferencia március 29-i határozata alapján április 10. és május 14. között nemzetközi flottademonstráció és tengeri blokád kezdődött Montenegró és Észak-Albánia partjai előtt. A Monarchiát az ERHERZOG FRANZ FERDINAND, a RADETZKY és a ZRÍNYI csatahajó, az ASPERN cirkáló, a DINARA, az ULAN és a SCHARFSCHÜTZE torpedóromboló képviselte Maximilian Njegovan ellentengernagy parancsnoksága alatt. A nemzetközi flotta parancsnoka a brit Cecil Burney altengernagy lett, bázisául a cattarói osztrák–magyar haditengerészeti támaszpontot jelölték ki. A szerb kormány – ekkor még – meghátrált, csapatait április 12-től kivonta az ostromgyűrűből. Szkutarit azonban a montenegrói hadsereg Janko Vukoti vajda parancsnoksága alatt április 23-án bevette. 26-án a Burney altengernagy vezette tengernagyi tanács határozott Szkutari megszállásáról, s ehhez egy 1000 fős tengerészgyalogos kötelék összeállításáról. A Monarchia megerősítette kontingensét a SANKT GEORG páncélos cirkálóval, s május 3-án mozgósította Bosznia–Hercegovinában lévő csapatait. I. Miklós montenegrói király az osztrák–magyar csapatmozgások és az orosz csatlakozás hírére visszakozott, és május 4-én bejelentette, hogy átadja a várost a nemzetközi erőknek. Erre május 14-én került sor. A megszálló különítménybe 300 osztrák–magyar tengerészgyalogost osztottak be gróf Otto Welsersheim korvettkapitány parancsnoksága alatt, ezzel a Monarchia a legnagyobb kontingenssel képviseltette magát. Július 30-án Njegovan helyét Richard Ritter von Barry ellentengernagy vette át. Nyáron a tengerészgyalogságot szárazföldi csapatok váltották fel. Az osztrák–magyar Vezérkar a cs. és kir. 87. gyalogezred IV. zászlóalját jelölte ki. A 29 tiszt és 480 fős legénység Ottmar Kailer ezredes parancsnoksága alatt július 28-án érkezett Szkutariba. Az 1600 fős nemzetközi erőből ismét a legnagyobb létszámú kontingens feladata a rendfenntartás volt a városon belül. A bécsi politikai vezetés határozottan éreztette a többi öt európai nagyhatalommal, hogy saját befolyási övezetének tekinti a Balkánt. Ezt Berlinben elfogadták, ám ez a fajta kardcsörtetés negatív visszhangot keltett Londonban, Párizsban és Rómában, s kifjezetten rossz hatást gyakorolt Szentpétervárott. Isztambulban viszont meglepően megértőnek mutatkoztak. Már határozottan közeledett az első nagy világégés. A szkutari misszió a világháború kitöréséig tartott.[5270]

1913.03.21-én befutott a Cattarói-öbölbe.
1913.06.03-án kivonták a szolgálatból.



1914.
1914-ben Spanyolországban és a Földközi-tenger nyugati medencéjében járt.
1914.06.16-án felszerelték.
„A haditengerészet, köréből. A „Kaiser Karl VI." cirkáló, amely július 20-án indult el Fiumából Hermann fregattkapitány parancsnoksága alatt nyolc heti középtengeri cirkáló útjára, fedélzetén a tengerészeti akadémia második és harmadik évfolyamának növendékeivel, minden kikötőben, amelybe befutott, így Korfuban, Barcelonában, Toulonban stb. a legszívélyesebb fogadtatásban részesült. A

[5270] Magyarország és a Magyar Királyi Honvédség a XX. századi világháborúban 1914 – 1945: https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/magyarorszag-es-a-magyar-kiralyi-honvedseg-a-xx-szazadi-vilaghaboruban-1914-1945-BB49/a-fegyveres-semlegesseg-es-a-haboru-kozott-187/

tengerészeti akadémia növendékei több tanulmányi kirándulást tettek a szárazföldre, számos meghívásban volt részük. A cirkáló most útban van hazafelé, előbb azonban még egy Joni-tengeri és egy albániai kikötőt látogat meg."
1914.06.20-án kiképzőútra futott ki Fiuméből tisztiiskolás növendékekkel a fedélzetén.[5271]
1914.06.22-26. Korfu.
1914.06. 30. – 1914.07.05. Valencia.
1914.07.07-14. Barcelona.[5272]
1914.07.15- 19. Marseille[5273] (Máshol Toulon szerepel.[5274])
(1914.07.17-én az SMS Kaiser Karl VI. tegnap érkezett Marseille-be négynapos tartózkodásra.[5275])
1914.07.19-22. Villafranca/Nice. (Villefranche-sur-Mer)
Találkozás a Görögország felé tartó amerikai Idaho csatahajóval.
1914.07. 27-én megérkezett Fiumébe, majd befutott Polába.

Fiume – Korfu 1000 km – Valencia 4000 km (útvonaltól függően) – Barcelona 340 km – Marseille 350 km - Villefranche-sur-Mer 200 km – Fiume 1900 km – Pola 100 km.
Az út kb. 7890 km (4260 tmf). Az út során egyszer szenet kellett felvennie.

Első világháború
A Monarchia tengeri hadereje:
„Az osztrák-magyar tengeri haderő 3 Dreadnought (Viribus Unitis, Tegetthoff, Prinz Eugen, a Szent István még nincs felszerelve), 6 másodosztályú csatahajó (Erzherzog Franz Ferdinánd, Radetzky, Zrinyi, Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinánd Max), 6 harmadosztályú csatahajó (Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest), 3 páncélos cirkáló (Sankt Georg, Kaiser Karl VI., Kaiserin und Königin Maria Theresia), 11 védett cirkáló (Kaiser Franz Joseph I., Kaiserin Elisabeth, Admiral Spaun, Sa'Ida, Helgoland, Novara, Zenta, Aspern, Szigetvár, Panther, Leopárd), 6 dunai monitor (Temes, Bodrog, Szamos, Kőrös, Maros, Leitha) 25 torpedóvadász, 51 síktengertjáró torpedónaszád, 30 torpedónaszád és 6 tengeralattjáró-naszádból áll. Ezek a hajók a monarchia hadvezetőségének a Kaiser Franz Joseph I. és az oly hősies küzdelem után elsülyedt Zentai védett cirkálón kívül mind rendelkezésére állanak."[5276]

1914-ben az I. cirkálódivízió tagja az SMS Sankt Georg és a *SMS Kaiserin* und *Königin Maria Theresia* cirkálóval együtt.

1914.08.05-én Polaból Cattaróba hajózott.
1914.08.07-én kifutott a német SMS Geoben csatacirkáló támogatására, de mivel a német hajó az Adria helyett Konstantinápolyba ment, a találkozó elmaradt.
1914.08.08-án a lovcseni ágyúk tűz alá vették Katarót (Cattarót). Ekkor a nagyobb hajók közül csak a SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló volt ott.
Ekkor Cattaróban 35-40 hajó állomásozott. Közül hét hajó (a KAISER KARL VI., a BUDAPEST, a KAISER FRANZ JOSEPH I., az ASPERN, a PANTHER, a HUSZÁR, a WARAS-DINER) vett részt a Lovcen ostromában.[5277]

1914 (1915?) A cikk tévesen írhatta a dátumot).08.08-án Montenegró előtt került támadás alá a hajó. Ezt fénykép is megörökítette.

[5271] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-24 / 173. szám
[5272] Pester Lloyd, Jahrgang 61, nr. 1914-07-10 / nr. 161
[5273] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-16 / 166. szám
[5274] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-24 / 173. szám
[5275] Czernowitzer Allgemeine Zeitung, Juli 1914-07-18
[5276] Gonda Béla szerk.**:** A Tenger 4. évfolyam 1914Éves tartalomjegyzék / Bignió Gyula: A hadviselő államok tengeri hadereje (6 képpel és 14 rajzzal)
[5277] Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 4. szám / Műhely / Kopeczky Győző: A Polában megtorpedózott SZENT István. – 1987. 761. p.

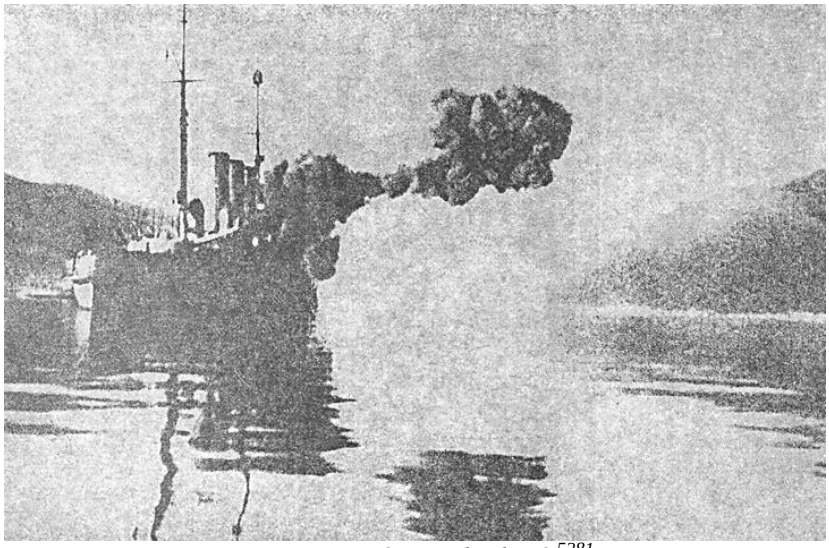
[5278]

A KAISER KARL VI páncélos cirkáló 1914.08.18-ról 9-re virradó éjjel vonult tüzelőállásba és lőni kezdte Kuk, Krstac és Pestingrad erődjeit. Először, 1914.08.12-én, a Kuk-üteg hallgatott el. A tűzvezetés addig nem tapasztalt nehézség elé állította a cirkáló tüzértisztjeit, mert ilyesmit sohasem gyakoroltak. Tengerszintről kellett ezer méternél magasabb, beásott, álcázott célpontokra lőni, nem erre szerkesztett 24 cm-es A tűzvezetés addig nem tapasztalt nehézség elé állította a cirkáló tüzértisztjeit, mert ilyesmit sohasem gyakoroltak. Tengerszintről kellett ezer méternél magasabb, beásott, álcázott célpontokra lőni, nem erre szerkesztett 24 cm-es ágyúikkal. A lövegcsöveket alig voltak képesek ennyire megemelni. Alulról nem látták a becsapódásokat s nem helyesbíthették a lőelemeket. Ezen az utóbbi, legsúlyosabb nehézségen a mozgósításkor Cattaróba szállított három csónakrepülő felhasználásával segítettek. Am a repülőknek és pilótáiknak sem volt könnyű elérni a 2000 méteres, megfigyeléshez szükséges magasságot, hiszen a repülés akkor még gyermekcipőben járt és a 2000 méter világviszonylatban is rekordmagasságnak számított. Nehezítette a repülők helyzetét a hőség és a levegő nagy páratartalma. Ennek ellenére a tüzérségi párbaj megkezdésétől naponta felszálltak és az elhárító tűz dacára pontos megfigyeléseikkel gyakorlatilag ők irányították a tűzvezetést. Bár Montenegró blokádját a ZENTA elsüllyesztése óta nem lehetett fenntartani, a montenegrói partok és kikötők ellen tovább folytak a hadműveletek. Általában a három csónakrepülő előzetesen felderítette a partsávot és a cs. és kir. egységek ezután léptek működésbe. E hadműveletekben a következő egységek vettek részt: az 5. csatahajó-osztály öreg partvédői, a velük érkezett SCHARFSCHÜTZE, a november 7-én befutó és az előbbit felváltó CSIKÓS romboló40, valamint a már a háború kezdetekor Cattaróba vezényelt ULAN, USKOKE és STREITER rombolók, a KAISER KARL VI páncélos cirkáló, a KAISER FRANZ JOSEPH I., SZIGETVÁR és PANTHER cirkálók (a ZENTA augusztus 16-áig), a 64 F, 66 F, 68 F, 69 F, 70 F, 72 F, 36 és 38 jelű torpedónaszádok, a 21. torpedónaszád-csoport, valamint az öbölbe szállingózó tengeralattjárók. [5279]

1914.08.08-án Az osztrák—magyar VI. hadsereg alárendeltségébe tartozó 3. védelmikörzet-parancsnokság kérésére a KAISER KARL VI. páncélos cirkáló kapott parancsot a tüzérségi támadás elhárításában való közreműködésre és még az éjszaka folyamán megkezdte a Kuk, Krstac és Pestingrad körzetekben levő ellenséges tüzérségi állások lövését. Ez a tüzérségi párbaj hónapokon keresztül, napról napra megújulva folytatódott, részt vettek benne a már említetten kívül a WIEN, a MONARCH és a BUDAPEST csatahajók, a KAISER FRANZ JOSEPH I. és a SZIGETVÁR cirkálók ; végül is az ügyet a RADETZKY csatahajó zárta le október 22-től október 27-ig tartó „vendégszereplésével". a KAISER KARL VI. augusztus 12-én a legmagasabban fekvő Kuk állást (1336 m) telibe is találta. Kétségtelen, hogy a magasan fekvő célpontok nehézséget jelentettek az alacsony csőemelkedésű, lapos röppályájú hajóágyúk számára, de a nehézségeket a rendeltetésszerűen nem erre a célra szolgáló technikával is megoldották, mint ahogyan azt a tények is bizonyítják. Minden eszközzel segítettek magukon, hiszen őket lőtték ! A hajók megdöntésével — amit természetesen nem a szén áthordásával, hanem az e célra beépített, üzemszerűen működtethető szivattyú-és csőrendszeren keresztül elárasztható trimmelő

[5278] https://hu.pinterest.com/pin/806285139563206220/visual-search/?x=16&y=16&w=494&h=658&surfaceType=flashlight
[5279] Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985) 2. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. – 1985. 295. p.

kamrák segítségével értek el (oldalra 6—9°, orr—tat 1—2°) —, a lövegtornyok részáró zsaluinak leszerelésével, a lőtáblázatok hiányzó adatainak áthidalásával és még egyéb ügyeskedéssel! Mind hajózási, mind tüzérségi vonatkozásban elismerésre méltó munkát végezve megoldották a feladatot. Csupán egy dolgot nem tudtak megoldani : a lövegeik holtterében levő célok elérését. Ha ugyanis lapos röppályájú löveggel olyan célpontra tüzelünk, amely a lőirányban levő terepfedezet mögött van (pl. : egy hegyháton levő mélyedésben, vagy csak valamivel hátrább a terep perem vonalától) akkor hiába tudunk átlőni a terepfedezet fölött, a célt nem találjuk el, mert a lövés hosszú lesz, ha pedig az irányzékot rövidebbre vesszük, belelövünk a hegyoldalba, a cél a löveg holtterében van. Az ilyen főfeladat a felső szögcsoportban működő lövegek (tarack, mozsár) rutinmunkája, de hajóágyúk számára, amelyektől közvetlen irányzással nagy találati pontosságot kívánnak meg és ezért még az amúgy is lapos röppálya legkisebb szórást adó, leglaposabb első szakaszát használják csak fel, nem megoldható feladat. Tudták ezt nyilván a francia tengerésztisztek is és lövegeiknek ott építettek ki tüzelőállásokat, ahol azok az öbölből fölfelé tüzelő hajóágyúk holtterében voltak.[5280]



1914.08.10-én tüzel a hajó.[5281]
A hajó a tüzelést egy idő után megdöntött állapotban folytatta, úgy hogy egyik oldalán a rekeszeit vízzel töltötték fel. Így könnyebben ágyúzhatta a hegyet

1914.08.11-én is lőtte a montenegrói állásokat. Vermakra (Vrmac-erődje Tivat közelében) 32 db 24 cm-es lövedéket lőtt ki.
1914.08.14-én befutott Pola-ba.
1914.08.21-én tüzérségi lőgyakorlaton volt.
1914.08.24-én visszatért a Cattarói-öbölbe.

1914.09.09-én a Lovcseni állásokat lőtte a Cattarói öbölben.
1914.09.13-án három Monarch osztályú hajó érkezett az erősítésére. Őt nappal később egy francia tüzérségi üteg szállt partra Montenegróban. Céljuk Cattaró elfoglalása. Ezért a Monarchia oda küldte a Radetzky pre-dreadnoughtot is.
1914.09.25-től ismét a Cattarói-öbölben volt az SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló
és a Lovcsen hegyen lévő montenegrói állásokat lőtte.

1914.10.05-06-án ellenséges állásokat lőtt.
1914.10.09., 19., 21-25. a Cook Col bombázása.

[5280] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 4. szám / Vita / Kopeczky Győző: Hozzászólás dr. Csonkaréti Károly 'Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban1 című
[5281] Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987)3. szám / Vita / Sárhidai Gyula: A tények makacs dolgok… Válasz Kopeczky Győzőnek. – 1987. 514. p.

1914.10.19-én a Lovcsen francia lövegei megkezdték a tüzelést a Vermac erőd ellen. „Délután a Karl VI. és a Monarch hadihajók tüzelést indítottak a Lovcen ellen, azután visszavonultak.”[5282]
1914.10.27-re a hajók szétlőtték a francia ütegeket és így véget ért a Cattaró-i csata.

Az SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló 1914. augusztus végén Paul Fiedler admirális cirkálói közé lett besorozva. Báziskikötője Cattaro.

1914 novemberében Montenegró blokádjában vett részt. „E hadműveletekben a következő egységek vettek részt: az 5. csatahajó-osztály öreg partvédői, a velük érkezett SCHARFSCHÜTZE, a november 7-én befutó és az előbbit felváltó CSIKÓS romboló 40, valamint a már a háború kezdetekor Cattaróba vezényelt ULAN, USKOKE és STREITER rombolók, a KAISER KARL VI páncélos cirkáló, a KAISER FRANZ JOSEPH I., SZIGETVÁR és PANTHER cirkálók (a ZENTA augusztus 16-áig), a 64 F, 66 F, 68 F, 69 F, 70 F, 72 F, 36 és 38 jelű torpedónaszádok, a 21. torpedónaszád-csoport, valamint az öbölbe szállingózó tengeralattjárók.”[5283]

1914 decemberében beteg Fielkorn Franz tengerész[5284] és Benelé Iwan[5285] Meljine-ben kórházban van.

1915.
1915. januári kórházi hírek:
Gsten Andreas 4. osztályú tengerész és Németh Johan tiszti szolga beteg és Meljine-ben kórházban van.[5286]
Cernobori Anton tengerész és Latera József tengerész beteg és Meljine-ben kórházban van.[5287]
Heinrich Franz matróz beteg és Meljine-ben kórházban van.[5288]

1915.01.15-én a Német Iskolaszövetségnek a hajó legénysége 50 koronát fizetett.[5289]

1915 februárjában beteg Berti Renáto matróz és Meljine-ben kórházban van.[5290]

1915.03.01-én a Bátorságért I. osztályú ezüst érmet kapta Josef Wald, Rudolf Kupina negyedmester és Pasko Marinov az S. M. S. „Kaiser Karl VI”-ról. [5291]

1915.03.05-én Cattaróból dokkolás céljából Polába ment (1915.03.07). 1915.03.10-27 között dokkolás, új rádióállomás telepítése, és a 240 mm-es ágyúk túlzott kopása miatt a Bokka ütegre való átállást törölték.[5292]

1915 márciusában beteg és kórházban van Schlögl Stefan haditengerész.[5293]

Majd ismét a Cattarói-öbölbe vezényelték 1915.04.21-én.

1915 áprilisában a Német Iskolaszövetségnek ismét pénzt juttattak.[5294]

[5282] Az Est, 1914-10-26 / 275. szám
[5283] Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985)2. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. – 1985. 295. p.
[5284] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1914-12-16 / 151. szám
[5285] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1914-12-11 / 139. szám
[5286] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197.
[5287] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-14 / 212.
[5288] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-27 / 247. szám
[5289] Grazer Tagblatt, Januar 1915-01-15
[5290] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-02-11 / 282.
[5291] Grazer Tagblatt, März 1915-03-01
[5292] https://evgeny-zelikov.livejournal.com/21340.htm
Storia Militare No.21 ANNO III GIUGNO 1995 ISSN 1122-5289 (Parma-Italy)
KAISER KARL VI, Az Osztrák-Magyar Haditengerészet első modern páncélozott cirkálója Erwin F. Ziche cirkálók fejlesztése a császári és királyi haditengerészetben
[5293] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-03-12 / 336. szám
[5294] Grazer Tagblatt, April 1915-04-24

1915.05.18-án Csattarónál a szárazföldi lövegektől találatot kapott és 3 tengerész megsérült, amikor a Traste-i partraszállást fedezte.
A hajó ekkor Balyak-ot lőtte 6 db 24 cm-es lövedékkel.

1915.05.23-án 15:30 perckor Giuseppe Avarna olasz követ átadta a hadüzenetet Bécsben.
1915.05.24.-én napfelkelte előtt, tehát pontosan tizenkét órával az olasz hadüzenet után a császári és királyi hajóhad egyidejűleg sikeres akciók egész sorát hajtotta végre Olaszország keleti partvidékén, Velencétől Barlettáig. Ebben a támadásban az SMS Kaiser Karl VI. nem vett részt, mivel Cattaronál volt lekötve.

1915.06.07-i hír: A vak katonák számára az S. M. S. Kaiser Karl VI. magyar legénysége nevében Kaláli Nagy Jenő 104 koronát adományozott.[5295]

1915 augusztusában Moser Johan volt betegen kórházban a hajóról Meljine-ben (Montenegró). A hajó bázisa ezek szerint Cattaró. [5296]

1915 októberére már több mint 1000 koronát adtak a tengerészek a Német Iskolaszövetségnek.[5297]

1915.12.20-án: „A Gazetta di Venezia úgy tudja, hogy egy hat torpedóauzóból és két VI. Károly típusú cirkálóból, valamint 19 távolabb cirkáló hadihajóból álló osztrák-magyar hajóraj San Giovanni di Mediánál folytatott működése után másnap reggel megjelent Durazzo előtt, ahol a hajóraj parancsnoka elrendelte, hogy a legénységek megmentésére tegyék meg az előkészületeket és azután az összes ott horgonyzó gőzösöket és vitorlásokat elpusztították. A Carmelitani vitorláshajón megjelent egy osztrákmagyar tengerésztiszt két matrózzal, ahol átkutatták a hajópapirokat és ugyanakkor összetépték az olasz lobogót is. Durazzo lakosságát, mely attól tartott, hogy a várost bombázni fogják, Ausztria-Magyarország diplomáciai képviselője biztosította, hogy a Monarchia, ismerve a lakosság kipróbált, lojális érzelmeit, őket nem fogja bántani és hogy az osztrák-magyar hajóraj megjelenése bizonysága annak, hogy az olaszok tengeri főuralmáról szóló állítás alaptalan. Különben nem olaszok, hanem Ausztria-Magyarország csapatai fognak legközelebb partraszállani Albániában. A hajók elsülyesztése és elpusztítása csak azért történt, hogy a szerbeknek élelemmel való ellátását meggátolják. Estefelé, amikor az osztrák-magyar hajóraj már régen eltávozott, olasz hajóraj érkezett Durazzo elé. Ez azonban már nem változtathatta meg azt a mély benyomást, amelyet az osztrák-magyar flotta megjelenése keltett a lakosságban, amelynek következménye az a kihívó, gúnyos és az olaszokat egyenesen kinevető magatartás volt, melyet mostan Durazzo osztrák, magyar, török és görög lakossága tanúsít az olaszokkal szemben."[5298]

1915. december 20-ra a Bocchéban lévő hajók száma 37-re nőtt. Az 5. osztály ekkor a MONARCH-osztály három régi partvédő páncélosából, a KAISER KARL VI. páncélos cirkálóból, a korszerű NOVARA és HELGOLAND cirkálókból, három elavult régi cirkálóból, kilenc rombolóból, tizenkét torpedónaszádból, öt tengeralattjáróból, a GÄA ellátóhajóból és a VESTA tankhajóból állt.[5299]

Az első otrantói csata:
1915.12.29/30-án az SMS Helgoland csoport megsegítésére futott ki az első otrantói csata végén. Összecsapásban nem vett részt. A KAISER KARL VI kazánjait 29-én hajnali 3 óra 30 perckor elkezdték felfűteni (ez körülbelül három órát vett igénybe). Úgy számolták, ha a KAISER KARL VI 11 óra 30 perckor elindul, délután 2 órakor találkozhat a Menders-foktól 16 mérfölddel délre Seitz hajóival (Helgoland csoport). Mindez a feltételezés hamar megdőlt, mivel 11 óra 30 körül már megjelentek az első ellenséges cirkálók az előre megjósolt helyen. A KAISER KARL VI torpedónaszádok kíséretében azonnal kifutott és elindult déli irányba. A többi egység délután 1 óra 30 és 2 óra között futott ki. 10 óra

[5295] Az Est, 6. évfolyam, 1915-06-07 / 159. szám
[5296] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-08-16 / 447. szám
[5297] Grazer Tagblatt, Oktober 1915-10-16
[5298] Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-12-21 / 355. szám
[5299] Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2015) 2015 / 3. szám / TANULMÁNYOK / Krámli Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én

35-kor Cattaróból rádión jelezték, hogy a KAISER KARL VI kifutásra kész. Seitz visszajelezte, hogy a páncélos cirkáló gyorsan fusson ki. 11. óra 35 perckor Cattaro jelezte, hogy a KAISER KARL VI kifutott.[5300] Utóbb Seitz rádión közölte a KAISER KARL Vl-vel és a NOVARÁ-val, hogy délnek fordult, és a velük való egyesülés lehetetlenné vált. A HELGOLAND 29-én 5 órakor jelezte a KAISER KARL Vl -nek, a NOVARÁ-nak és az időközben kifutott BUDAPEST-nek, hogy a sötétség beálltával a Gargano-fok irányába megkísérli az áttörést.[5301]

Az olasz Abba, a Nievo, a Mosto és a Pilo olasz rombolók kíséretében a Nino Bixio olasz és a Weymonth brit cirkáló a Pali-fok magasságában találkozott 1915.12.29-én 13,45-kor az SMS Kaiser Karl VI csoporttal. A Nino Bixio és kísérete nem bízva saját tűzerejükben, délnyugat felé kitértek és visszavonultak. Így, az SMS Helgoland csoport ki tudott törni az angol, francia és olasz hajók gyűrűjéből. [5302]

„Német fiú magyar verse. A soproni fiúk közül több olyan indult el a becsület mezejére, aki gyengén beszéli a magyar nyelvet. Nem volt alkalmuk jól megtanulni. Érdekes, hogy ezek a fiúk különösen külföldön miként tüntetnek magyarságukkal. Ennek egyik bizonyítéka az alábbi levél és vers, melyet Polából hozott a posta. Leközöljük úgy ahogy írták, egy bizonyos, az, hogy magyar érzés sugallta. íme: S. M. S. Kaiser Karl VI. 1915. február 21. Igen Tisztelt Szerkesztő úr! Bátorkozom mint Soproni fiú, önnhez egy kéréses fórumozni hogy nem volna szíves a „Talpra Magyar" czimü versemet, mejet magam írtam a becses Lapjába nyomtatni.
Talpra Magyar.
Talpra magyar e jelszónak,
Szoll ez most mindjájunknak,
Most a mikor szép hazánk hi,
Fegyverbe az igazságért.
Talpra ifjú most mind a hány,
Talpra te is magyar hon leány,
Légy büszke, most édes anya,
Hogy fiad vérét ontja.
Talpra ti is magyar anyák,
Kiket fiai most elhagyták,
Fő az Isten veletek lesz,
Győzni fogunk ne feljetek.
Talpra magyar e jelszavunk
Ne feljetek mink nem alszunk,
Várjuk mi is a becsület óráját,
Hogy elhúzzuk a franciának a nótáját.

Haszafias köszönetei maradok tistelőlje: gépész Cs. kir. Tartalékos. Maschinenmaat Brunner Mihály Ignácz, Ellecktro-Hajo S. M. S. Kaiser Karl VI. Róla I."[5303]

„Gstęn Andreas, Matr. 4. osztály, haditengerészet, S. M. S. Károly császár, beteg, Fortress Hospital Nb 2, Meljine."[5304]
„Nemeth Johann, Offiziersdiener, KMar., S. M. S. Kaiser Karl VI., Matr. 2. Kl., krank, Festungsspital Nr. 2 in Meljine."[5305]

[5300] Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2015) 2015 / 3. szám / TANULMÁNYOK / Krámli Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én
[5301] Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2015) 2015 / 3. szám / TANULMÁNYOK / Krámli Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én
Haditechnika 30. 1996 / 1. szám / 80 ÉVE TÖRTÉNT
[5302] Orlando D'Urso: Il Canale d'Otranto nella Grande Guerra: 2019, Note di Storia e Cultura Salentina 2018-XXVIII
[5303] Soproni Napló, 19. évfolyam, 1915-03-02 / 50. szám
[5304] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197.
[5305] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197.

„Nemeth Johann, Offiziersdiener, KMar., S. M. S. Kaiser Karl VI., Matr. 2. Kl., krank, Festungsspital Nr. 2 in Meljine.”[5306]
A „Hírek a sebesültekről és betegekről” újság közli a hajó sérültjeit és betegeit. Én csak pár személyt emeltem ki.

1916.
1916 januárjában a Lovcen elfoglalásában vett részt az SMS Budapest-el együtt.
(Itt lévő flotta: Budapest 4 drb. 24 cm-es és 6 drb. 15 cm-es, I. Károly 2 drb. 24 cm-es és 8 drb. 15 cm-es, az Aspem (az elsülyedt «Zenta» testvérhajója) 5 drb. 12 cm-es és a Huszár 6 drb. 7 cm-es ágyúiból. A belső Rocceban pedig állott a Kaiser Franz Josef, a Csingtauban elsüllyedt Kaiserin Elisabeth testvérhajója, amelynek 8 drb. 15 cm-essel a Krivosije felöl előnyomuló csapatokat kellett támogatnia.)[5307]

1916.01.08-án a Lovcsen-ről lőtték, de nem találták el.
„A Grujasevic előtt horgonyzó hajók körvonalai lassan elkezdtek mozogni. A Budapest Teodo és Stradiotto között, a VI. Károly pedig Stradiotto és Bardan között vetett első és hátsó horgonyt, hogy a szél és az ott uralkodó erős tengeráramlás irányukból ki ne forgassa őket. Majd árboczaik lassan jobbra hajlottak, amíg a hajók a kívánt hajlásszöget elérték. Az Aspern és a Huszár pedig néhány torpedónaszáddal biztosításukra kifutottak a bochékból.” „Nyolcz óra előtt az ellenséges ágyúk is megszólaltak, amire a 30 1/2-ek és a Budapest és VI. Károly ágyúi is tüzelni kezdettek és a Soláron, Babjákon és Golcson lévő ütegeket kötötték le. A Budapest közelében néhány lövedék csapott a vízbe, de azután a VI. Károlyra irányult a tűz és így ez a nap folyamán ismételten kénytelen volt helyét egy időre elhagyni. „[5308]

1916.01.09-én tűz alá vette a Lovcsen ütegeit. Hogy ezeket a magas állásokat elérhesse, a hajót a vízhatlan rekeszekbe árasztott vízzel 7°-kal megdöntötték. A jó tűzvezetésért a tüzérségi parancsnok, sachsenfelsi Dietrich Alfréd sorhajóhadnagy külön dicséretet kapott. Azonban a montenegrói tüzérség hamar belőtte a páncélos cirkálót — a becsapódások 3 méterre közelítették meg a hajót —, ezért helyet változtatott.[5309] A Budapest és a VI. Károly lehorgonyozva lőtt. A nap végén az SMS Kaiser Karl VI. Gjenovic elé, régi horgonyzó helyére.

[5306] Hirek a sebesültekről és betegekről, 1915-01-08 / 197. szám
[5307] Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914–1918.) 126. p.
[5308] Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914–1918.) 126. p.
[5309] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.

Paul Wright festménye VI. Károly császárt ábrázolja a Kotori-öbölben fekvő Perasto város közelében, amint 1916. január 10-én reggel a montenegrói ütegekre lő a Lovcen-hegyen.[5310]
Ez volt más néven Krstac ágyúzása 1916.01.08-10 között

1916.01.15-én a Német Iskolaszövetség számára a hajó legénysége 1000 koronát adományozott.[5311]
1916.01.18-án Polába indult Cattaroból, lövegcső cserére. Polába 19-én futott be.
1916.01.20-1916.02.03-ig elvégezték a 24 cm-es lövegcsövek cseréjét.

1916. 02.15/16-án Zlarin szigete közelében egy ismeretlen tengeralattjáró sikertelen torpedótámadást hajtott végre ellene két torpedóval.[5312]

1916.02.24-én befutott a Cattarói-öbölbe.
1916.07.09-én kifutásra készen állt az SMS Kaiser Karl VI. és az SMS St. George, hogy megsegítse az SMS Novara cirkálót, de végül nem kellett kifutniuk.[5313]
1916.08.28/29-én részt vett az olasz partok elleni tömegtámadásban Brindisi előtt.
1916.08.28-29. Brindisi előtt volt bevetésen.
„Augusztus 28-án este kifutott a Cattarói-öbölből a SANKT GEORG és a KAISER KARL VI páncélos cirkáló, a WILDFANG, a WARASDINER és a TURUL romboló, valamint kísérőnaszádjaik: a 83 F, a 85 F, a 87 F és a 88 F. Külön csoportban követték őket a NO VARA és a HELGOLAND gyorscirkálók a CSEPEL és a BALATON rombolók kíséretében. A flottaparancsnokságnak az volt a célja, hogy nagyszabású tüntetést rendezzen az olasz partok előtt, s a kifejlődő harcban a lesben álló tengeralattjárók (U 4, U 11, U 15, U 16, U 17) elé csalja az ellenséget. A cs. és kir. egységek több mint négy órán át várakoztak a Gargano-fok előtt, de egyetlen ellenséges hajó sem jelentkezett. Végül is augusztus 29-én a vállalkozás parancsnoka, Paul Fiedler altengernagy elrendelte a hazatérést."[5314] A hadművelet kudarca mögött feltehetőleg a nagy köd állhatott.

„Egyik bécsi napilap az elmúlt héten hosszú cikkben számolt be. Wollemann István, a «Kaiser Karl. VI.» nevű hadihajó legifjabb hadnagyának vakmerő hőstettéről. Az ifjú tengerészliszt csudálatos elszántsággal, valóban hős vitézséggel állotta meg helyét az élet-halálarcban, amelyben , a háború kitörése óta halált megvető bátorsággal vett részt. A «Kaiser Karl VI.» hadihajó, ugyanis a legkülönbözőbb hadjáratokat küzdötte végig, ide nyerte beosztását Wollemann István is, aki a legnagyobb bátorsággal állandóan a hajó tüzértisztje mellett teljesített lelkiismeretes szolgálatot." Utána hidroplánra kérte át magát.[5315]

[5310] https://sergiovillaggio.livejournal.com/961435.html
[5311] Grazer Tagblatt, Januar 1916-01-15
[5312] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.
[5313] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.
[5314] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.
[5315] Magyarország, 23. évfolyam, 1916-01-03 / 3. szám

1917.
Az 1917. januári hírek között szerepel, hogy a hajó legénysége szórejtvények megfejtésével és beküldésével tölti az idejét.[5316]

SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló 1917. május 22-én[5317]

1917.04.30-án dokkolás céljából Polába ment Gjenovicból. Ekkor részben átépítették.
1917.05.15-én Cattaróban volt. Horthy SMS Novara-val végrehajtott Otrantói-csatája alatt a „Sankt Georg"-cirkáló, a „Kaiser Kari VI." páncélos cirkáló és a „Budapest" páncélos partvédő, továbbá az összes rombolók és torpedónaszádok állottak „gőz- és csata-, valamint kifutásrakészen reggel 5 órától kezdve. Két cs. és kir. tengeralattjáró strázsált a hajnali óráktól kezdve a déli Adria két, jól megfontoltan kiválasztott pontján, lesállásban a mi könnyű csoportjainkat észak felől elvágni törekvő ellenséges osztagok ellen, míg egynémet tengeralattjáró Brindisi kikötője előtt aknákat vetett, majd a közelben állást foglalt, támadásra készen oda visszatérő egységekre. Összes repülőink hajnalhasadtától a levegőben voltak, részben Brindisi, részben Valona felé felderítettek és jelentéseiket úgy a Cirkáló Flotilla Parancsnokságnak, mint a Horthy-csoport, szükség esetén a Liechtenstein-csoportnak is kötelesek voltak leadni. A csata napján az SMS Kaiser Karl VI, rombolók kíséretében kifut az SMS Novara kötelék megsegítésére, de végül a csatában nem vesz részt, mert az olasz, francia, angol erők az SMS St. George cirkáló feltüntekor már elmenekültek.[5318]

1917 májusa után a flotta nagyobb harci egységeinek bevetése elmaradt. Így az SMS Kaiser Karl VI.-is a kikötőben vesztegelt.

1917.06.09-19 között Polában különféle munkákat végeztek rajta. Ekkor kapott egy darab 70 mm-es légelhárító ágyút.

1917.11.11-én futott ki Polából és 1917.11.13-án befutott a Cattarói-öbölbe (Gjenovic-ba).

1918.
1918.01.15-én Gsall Josef nevű matróza meghalt a hajónak.[5319]
1918.02.01. és 03-án legénysége részese a Cattaroi matrózlázadásban. A lázadás a SMS Sankt Georg fedélzetén robbant ki. Csatlakozott hozzájuk az SMS *Gäa torpedó raktárhajó az SMS Kaiser Franz Joseph I., SMS Novara, SMS Helgoland, SMS Monarch, SMS Afrika* is. [5320]Másodikán a parti ütegek tűz alá vették a lázadó Konprinz Erzherzog Rudolfot. Ezért, este az SMS Kaiser Karl VI nagycirkáló beszüntette a lázadást. A parancsnoka nem tartózkodott a hajón. Harmadikán pre-dreadnoughtok érkeztek Cattaróba, mire a lázadás véget ért.

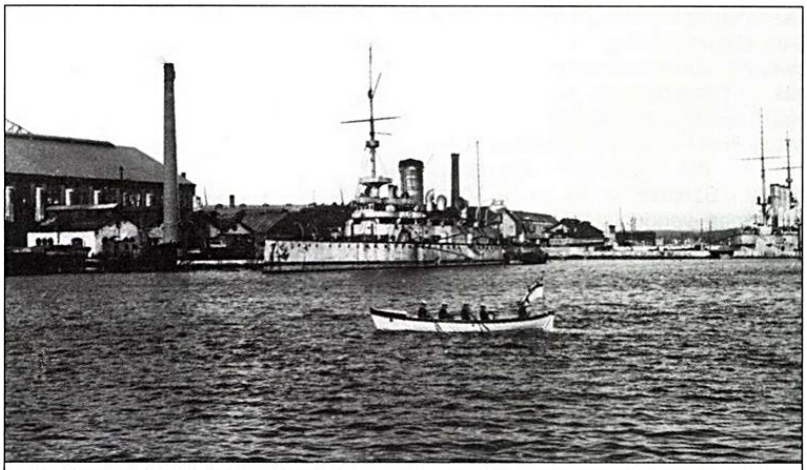
[5316] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1917-01-25
[5317] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Karl_VI
[5318] Hunnia, 1993 / 42. szám / Konek Emil: Az otrantói tengeri ütközet
[5319] Veszteség lajstrom, 1918-03-30 / 664. szám
[5320] Bécsi Magyar Újság, 1921-02-04

Az SMS Kaiser Karl VI két lázadó matróza: „Johan Skaremara üdvözletét küldi Bogi Miklósnak, volt matróztársának, akivel együtt szolgált a »Kaiser Karl VI.« nevű hajón.”

Bogi Miklós 1918-ban a hajón[5321]

1918.03.01-én Cattaró-nak a montenegrói bandák elleni védelme érdekében kifutott és Ljuta közelében vetett horgonyt.
1918.03.04-én Sebenicoba vezényelték, ahol Haditengerészeti Körzetparancsnokság törzshajója lett.
1918.03.13-án futott be is mét Cattaro-ba.
1918.03.14-től a Cattaro-i partvédelem zászlóshajója, de 15-én kivonták a flottából.
1918.03.19-én Sebenicoban kivonták végleg a szolgálatból, és a helyi Tengerészeti Hatóság lakóhajójaként szolgált 1918.03.20-tól.
1918 márciusában elhunyt Gspll Josef.[5322]

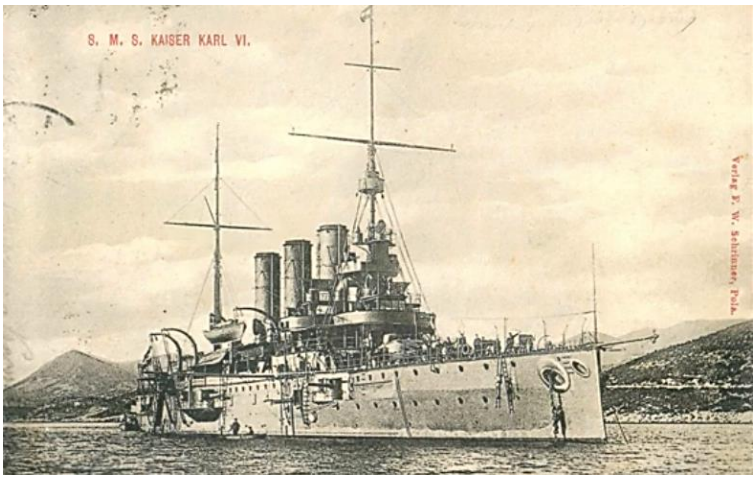
1919-1922.
1919 februárjában Pólába vitték.



18. ábra: Polai kikötő 1919 februárjában, a Forca móló́ról nézve az Olive sziget felé. Balra a lefegyverzett BUDAPEST, jobbra a KAISER KARL VI, előtérben a brit HMS FORESTER romboló kutterja [5323]

[5321] Érdekes Ujság, 3. évfolyam, 1958-02-01 / 5. szám
[5322] Veszteség lajstrom, 1918-03-30 / 664. szám
[5323] Haditechnika 34.évfolyam, 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

1920-ban Nagy-Britannia kapta meg.
1920-ban eladták a római Vaccaro & Co acélműveknek, lebontás céljából.
A hajót 1922-ben Nápolyban lebontották.
Póla – Nápoly távolság 1 500 km = 810 tmf



Kapitányai:
1900.05.10/23- a kapitánya Karl von Köppel sorhajókapitány[5324]
(1901.11.01-től ellentengernagy)
1901.09.03-án (1901.10.31-ig?) Schweisgut Ágoston sorhajókapitány
(1901.10.31-től ellentengernagy)
1901-1902-1903 Richard Dreyer (Dreger /Dreyer/ Richard) 1901.11.01-től
sorhajókapitány (1906-tól ellentengernagy, 1913+)[5325]
1906 Georg Ritter von Kirchmayr (Kirchmayr György)[5326] (1910-től tengernagy)

Kirchmayr György

1906 augusztusában már Tebál Vince sorhajókapitány a hajó parancsnoka
1909.04.30-1909.08.28. Stanislaus Schanzer (Schanzer Szaniszló) fregattkapitány[5327]
(1909.11.01-től sorhajókapitány, 1918-tól ellentengernagy)
1909.08.28-tól Edmund Brandmayer (Brandmayer Ödön) fregattkapitány [5328]
(1909.11.01-től sorhajókapitány)
1909.11.01-1910 Kászon jakabfalvi László Elemér fregattkapitány[5329]

[5324] Sport und Salon, Januar-Juni 1900-05-10
[5325] Sport und Salon, Januar-Juni 1913-01-11
[5326] https://www.paluba.info/smf/index.php?action=printpage;topic=7136.0
[5327] Grazer Tagblatt, April 1909-04-30
[5328] Grazer Tagblatt, August 1909-08-28
[5329] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-24 / 46. szám

1911.04.15- től sorhajókapitány (1913-ban nyugalmazott sorhajókapitány, majd utóbb címzetes ellentengernagy), 1902-ben már a hajó tisztje.
1911.04.15-től Nikolaus Micheli von Vittur fregattkapitány[5330]
(1917.05.01-től sorhajókapitány)
1913. április - ? Metzenseffy fregattkapitány[5331]
1914.07.20-án már kapitánya Otto Hermann fregattkapitány
1917-ben parancsnok pár hónapig[5332] Pachner Pál fregattkapitány[5333]
(Korábban az SMS Zenta parancsnoka annak elsüllyedésekor.)

Pachner Pál az SMS Kaiser Karl VI. fedélzetére lép[5334]

Admirálisok:
1900 Rudolf Montecuccolli ellentengernagy zászlóshajója
1900 helleaui Sachs Moric ellentengernagy (1843-1933+)
1900, 1901 Gustav Ritter von Brosch (Brosch Gusztáv) ellentengernagy zászlóshajója
1901 Hermann von Spaun tengernagy (a haditengerészet parancsnoka 1898-1904 között)
1902-1903 Virgil Sándor korvettkapitány[5335]
1909 Schukic Lázár ellentengernagy
1911 Franz Ferdinand von Habsburg főherceg, tengernagy

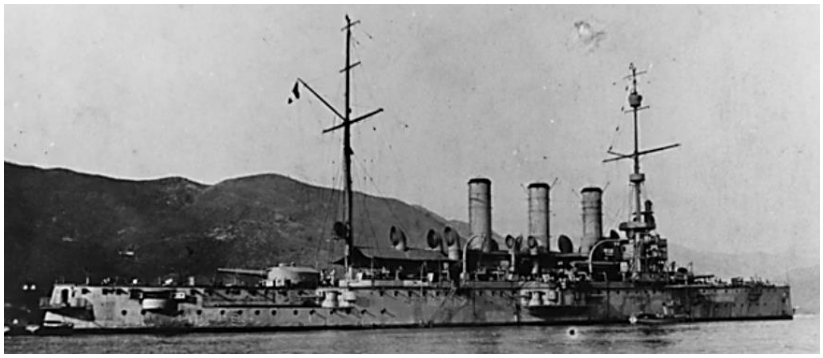
Tisztek:
1901 Leopold Sellner korvettkapitány[5336]
1904 Wilhelm Freiherr von Eiselsberg sorhajó hadnagy[5337]
1908 Midshipman Gilbert Schmedig[5338]
1909 Erwin Raisp Edler fregattkapitány, főgépész[5339]
1909 Georg Boßhardt hadnagy[5340]
1908-1909 Báró Leonhardi Ferenc (Leonhardi, Franz Freiherr von)[5341]
1909. szeptember 15. és október 31. között első tiszti beosztást töltött be az SMS KAISER KARL VI. páncélos cirkálón nagybányai Horthy Miklós[5342]

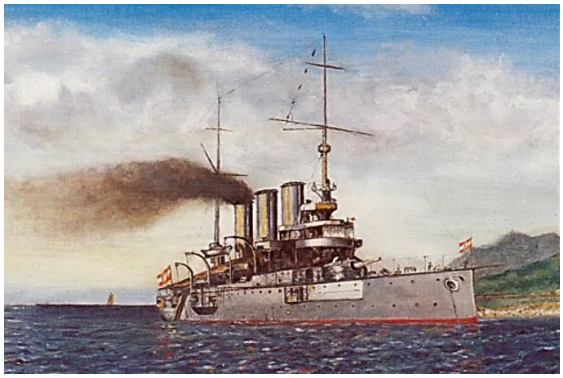
[5330] Pester Lloyd, Jahrgang 58, nr. 1911-04-15 / nr. 89
[5331] Az Ujság, 1913. április/1, 11. évfolyam, 1913-04-02 / 78. szám
[5332] Haditechnika 37. évfolyam 2003 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET
[5333] Családi Kör, 33. évfolyam, 2022-02-03 / 5. szám
[5334] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30
[5335] http://www.ondrejkovics-sandor.com/?lg=2&s=103
[5336] Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-04
[5337] https://one.bid/da/dokumenty-1904-az-s-m-s-kaiser-karl-vi-osztrak-magyar-hadihajo-kimutatasa-a-marciusban-fedelzetre-lepett-szemelyekrol/2215042
[5338] Grazer Tagblatt, Januar 1908-01-28
[5339] Grazer Tagblatt, Juni 1909-06-30
[5340] Ua.
[5341] Haditechnika 44. évfolyam 2010 / 1. szám / HAZAI TÜKÖR / A Zenta cirkáló első tisztje
[5342] Trianoni Szemle Évkönyv, 2015 (7. évfolyam)

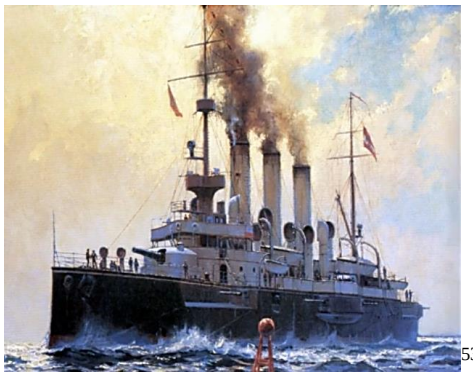
1916 sachsenfelsi Dietrich Alfréd sorhajóhadnagy, tüzértiszt
(A „Grazer Tagblatt” és a „Sport und Salon” számai közlik, hogy kiket neveztek ki az adott évben a hajókra, így az SMS Kaiser Karl VI. nagycirkálóra történt kinevezéseket is. Jelen munkámnak nem célja a legénység teljes feltérképezése.)

Kadétok:
1901 Albert Gareis
1901 Henning Freiherr v. Ditfurth[5343]
A „Grazer Tagblatt” és a „Sport und Salon” számai közlik, hogy kiket neveztek ki az adott évben a hajókra, így az SMS Kaiser Karl VI. nagycirkálóra történt kinevezéseket is. Jelen munkámnak nem célja a legénység teljes feltérképezése.)

Vendégek a hajón:
1900 Sir John Fisher altengernagy
1900 báró Krieghammer Edmund (Ödön) osztrák-magyar közös hadügyminisztert, lovassági táborszernagy
Ruprecht von Bayern herceg és hercegnő látogatása a hajón 1903-ban.





 [5344]

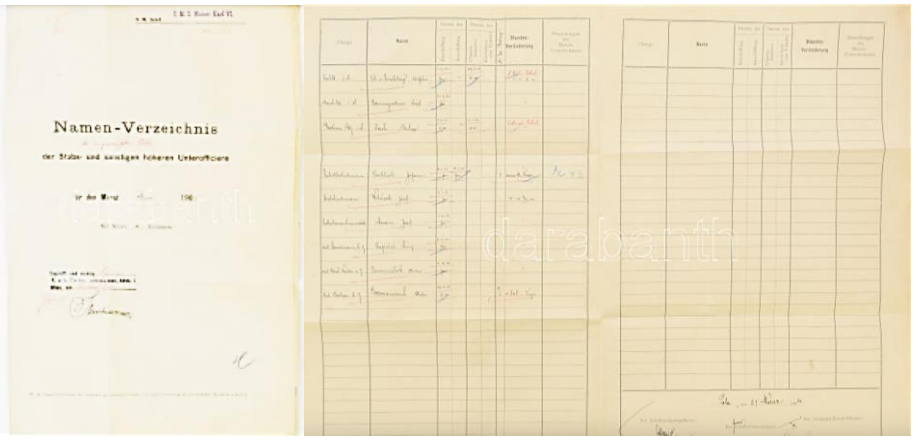
[5343] Sport und Salon, Januar-Juni 1901-04-04
[5344] https://www.youtube.com/watch?v=Lpdt6KqS8UQ

A hajó tengerészeinek sapkajelvénye[5345]

5346

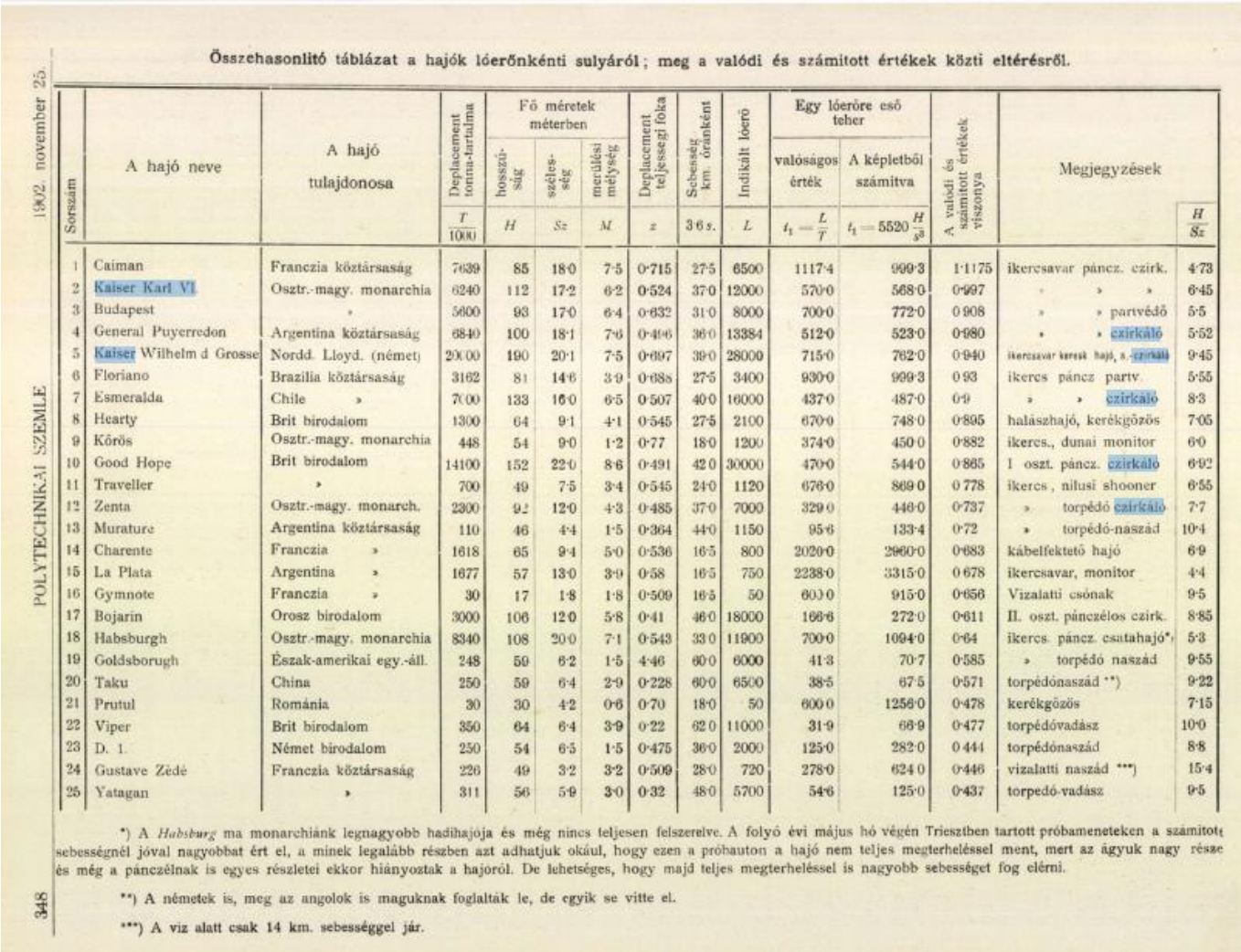
A vízrebocsátásakor kiadott bronz medál 1898-ban.
Átmérője 57 mm[5347]

[5345] https://www.vatera.hu/katalogus/i-v-h-s-s-m-s-kaiser-karl-vi-hajos-sapkajelveny-eredeti-ritka-darab-3156451379.html
[5346] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5347] https://en.numista.com/catalogue/exonumia154074.html



Namen-Verzeichnis

1904 Az S.M.S. Kaiser Karl VI. osztrák-magyar hadihajó kimutatása a márciusban fedélzetre lépett személyekről. A parancsnok aláírásával és a hajó pecsétjével, alul részletezve a személyek. Az irat 4 oldalas[5348]



POLYTECHNIKAI SZEMLE 1902. november 25.

Összehasonlító táblázat a hajók lóerőnkénti sulyáról; meg a valódi és számitott értékek közti eltérésről.

Sorszám	A hajó neve	A hajó tulajdonosa	Deplacement tonna-tartalma	Fő méretek méterben: hosszúság	szélesség	merülési mélység	Deplacement teljességi foka	Sebesség km. óránként	Indikált lóerő	Egy lóerőre eső teher: valóságos érték	A képletből számitva	A valódi és számitott értékek viszonya	Megjegyzések	
			$\frac{T}{1000}$	H	Sz	M	z	$3{\cdot}6\,s$.	L	$t_1 = \frac{L}{T}$	$t_1 = 5520\frac{H}{s^3}$			$\frac{H}{Sz}$
1	Caiman	Franczia köztársaság	7639	85	18·0	7·5	0·715	27·5	6500	1117·4	999·3	1·1175	ikercsavar páncz. czirk.	4·73
2	Kaiser Karl VI.	Osztr.-magy. monarchia	6240	112	17·2	6·2	0·524	37·0	12000	570·0	568·0	0·997	» » »	6·45
3	Budapest	»	5600	93	17·0	6·4	0·632	31·0	8000	700·0	772·0	0·908	» » partvédő	5·5
4	General Puyerredon	Argentina köztársaság	6840	100	18·1	7·6	0·496	36·0	13384	512·0	523·0	0·980	» » czirkáló	5·52
5	Kaiser Wilhelm d Grosse	Nordd. Lloyd. (német)	20000	190	20·1	7·5	0·697	39·0	28000	715·0	762·0	0·940	ikercsavar kereszt hajó, s.-czirkáló	9·45
6	Floriano	Brazilia köztársaság	3162	81	14·6	3·9	0·688	27·5	3400	930·0	999·3	0·93	ikercs páncz partv.	5·55
7	Esmeralda	Chile »	7000	133	16·0	6·5	0·507	40·0	16000	437·0	487·0	0·9	» » czirkáló	8·3
8	Hearty	Brit birodalom	1300	64	9·1	4·1	0·545	27·5	2100	670·0	748·0	0·895	halászhajó, kerékgőzös	7·05
9	Kőrös	Osztr.-magy. monarchia	448	54	9·0	1·2	0·77	18·0	1200	374·0	450·0	0·882	ikercs., dunai monitor	6·0
10	Good Hope	Brit birodalom	14100	152	22·0	8·6	0·491	42·0	30000	470·0	544·0	0·865	I oszt. páncz. czirkáló	6·92
11	Traveller	»	700	49	7·5	3·4	0·545	24·0	1120	676·0	869·0	0·778	ikercs., nilusi shooner	6·55
12	Zenta	Osztr.-magy. monarch.	2300	92	12·0	4·3	0·485	37·0	7000	329·0	446·0	0·737	» torpédó czirkáló	7·7
13	Murature	Argentina köztársaság	110	46	4·4	1·5	0·364	44·0	1150	95·6	133·4	0·72	» torpédó-naszád	10·4
14	Charente	Franczia »	1618	65	9·4	5·0	0·536	16·5	800	2020·0	2960·0	0·683	kábelfektető hajó	6·9
15	La Plata	Argentina »	1677	57	13·0	3·9	0·58	16·5	750	2238·0	3315·0	0·678	ikercsavar, monitor	4·4
16	Gymnote	Franczia »	30	17	1·8	1·8	0·509	16·5	50	600·0	915·0	0·656	Vizalatti csónak	9·5
17	Bojarin	Orosz birodalom	3000	106	12·0	5·8	0·41	46·0	18000	166·6	272·0	0·611	II. oszt. pánczélos czirk.	8·85
18	Habsburgh	Osztr.-magy. monarchia	8340	108	20·0	7·1	0·543	33·0	11900	700·0	1094·0	0·64	ikercs. páncz. csatahajó*)	5·3
19	Goldsborugh	Észak-amerikai egy.-áll.	248	59	6·2	1·5	4·46	60·0	6000	41·3	70·7	0·585	» torpédó naszád	9·55
20	Taku	China	250	59	6·4	2·9	0·228	60·0	6500	38·5	67·5	0·571	torpédónaszád **)	9·22
21	Prutul	Románia	30	30	4·2	0·6	0·70	18·0	50	600·0	1256·0	0·478	kerékgőzös	7·15
22	Viper	Brit birodalom	350	64	6·4	3·9	0·22	62·0	11000	31·9	66·9	0·477	torpédóvadász	10·0
23	D. 1.	Német birodalom	250	54	6·5	1·5	0·475	36·0	2000	125·0	282·0	0·444	torpédónaszád	8·8
24	Gustave Zédé	Franczia köztársaság	226	49	3·2	3·2	0·509	28·0	720	278·0	624·0	0·446	vizalatti naszád ***)	15·4
25	Yatagan	»	311	56	5·9	3·0	0·32	48·0	5700	54·6	125·0	0·437	torpedó-vadász	9·5

*) A *Habsburg* ma monarchiánk legnagyobb hadihajója és még nincs teljesen felszerelve. A folyó évi május hó végén Triesztben tartott próbameneteken a számitott sebességnél jóval nagyobbat ért el, a minek legalább részben azt adhatjuk okául, hogy ezen a próbauton a hajó nem teljes megterheléssel ment, mert az ágyuk nagy része és még a pánczélnak is egyes részletei ekkor hiányoztak a hajóról. De lehetséges, hogy majd teljes megterheléssel is nagyobb sebességet fog elérni.

**) A németek is, meg az angolok is maguknak foglalták le, de egyik se vitte el.

***) A viz alatt csak 14 km. sebességgel jár.

348

5349

[5348] https://one.bid/da/dokumenty-1904-az-s-m-s-kaiser-karl-vi-osztrak-magyar-hadihajo-kimutatasa-a-marciusban-fedelzetre-lepett-szemelyekrol/2215042

[5349] Polytechnikai Szemle, 6. évfolyam,1902-11-25 / 33. szám

[5350]

[5351]

[5350] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kaiser_Karl_VI.jpg
[5351] https://www.armedconflicts.com/CR-SMS-Kaiser-Karl-VI-t31073#valka_group-6

Aspern cirkáló 1899

SMS Aspern védett cirkáló, kiscirkáló, misszió cirkáló, torpedócirkáló, torpedó-hajó, torpedoshoonert

Testvérhajói az SMS Zenta és az SMS Szigetvár cirkálók.

Vízkiszorítása: 2394 tonna, máshol 2456 tonna (2417 hosszú tonna)
2667 tonna, máshol 2562 tonna (2522 hosszú tonna) teljes terhelés mellett

Hossza: 97,47 m (319 láb 9 hüvelyk)
96,40 m (316 láb) a vízvonalon
Szélessége: 11,93 m (39 láb 2 hüvelyk)
Merülése: 4,5 m (14 láb 9 hüvelyk) üresen[5352] és 5 m tele

Meghajtása: 2 db álló, 4 hengeres függőleges, háromszoros expanziós gőzgép
8 db vízcsöves, széntüzelésű Yarrow gőzkazán, üzemi nyomása 15 atmoszféra
2 db tengely és 2 db 3 ágú, kifelé forgó, bronz hajócsavar, 3,44 m (3,66 m) átmérővel.
1 db kormánylapát
Vitorlafelület: 585,8 m2 (6305 négyzetláb)
2 db árboc Brigantin kötélzettel, 2 db kémény
Az SMS Zenta alapján feltételezhető, hogy kormánya úgy gőz, mint kézi erővel kezelhető. Bronzból való, három szárnyú ikercsavarjainak átmérője 3,66 m.[5353]

Teljesítménye: 7200 LE (5400 kW)
(Máshol 8000 LE)

Sebessége: 1900.05.02-i tengeri próbaúton a névleges teljesítményéből csak 20 csomós (37 km/h; 23 mph) sebességet ért el.

Hatótávolság: 3800 tengeri mérföld (7000 km)/ 12 csomó (22 km/h)
(Máshol 3500 tengeri mérföld/10 csomó)
A sajtó 3600 mérföldet írt.[5354]

Üzemanyaga: 469 tonna szén

Személyzet: 308
1907-ben 17 tiszt és 288 tengerész
1908-ben 17 tiszt és 290 tengerész

Páncélzat:
Fedélzet: 25-50 mm (1-2 hüvelyk)
Az orr és a tat felett két réteg 12,2 mm-es acél páncél. Középpen a hajtóműveknél két réteg 25 mm-es acél páncélzat.
Parancsnoki torony: 50 mm (két réteg 25 mm-es acél páncélzat.)
Kazamaták: 35 mm (1,4 hüvelyk)
A 12 cm-es ágyúk ágyúpajzsa 45 mm
Nincs övpáncélja a hajóosztálynak.

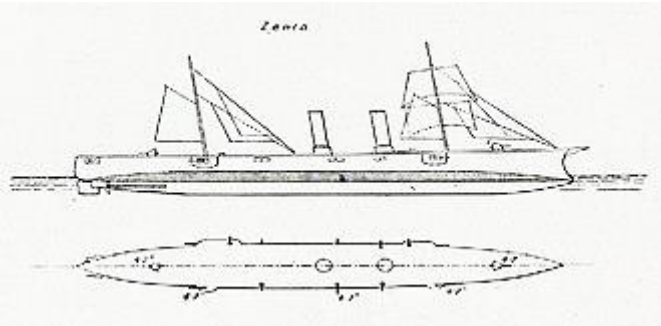
[5352] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern
[5353] Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)
[5354] Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-04-30 / 119. szám

Testvérhajóival szemben a páncéllemezek tikfa alaplemezei közül a rézborítás kimaradt.

Fegyverzet:
8 db 12 cm-es (4,7 hüvelyk) L/40 Skoda ágyú
(2 db a fedélzeten és 6 db a kazamatákban.)
4 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L/44 Skoda ágyú
(Egyes források 8 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L/44 Skoda ágyút írnak a hajóra.)
2 db 4,7 cm-es Hotchkiss L/33 ágyú
2 db 3,7 cm-es ágyú
2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Salvator-Dormus M1893-as géppuska
2 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) torpedócső, oldalanként egy – egy. (torpedókészlet 6 db)

Csónakok: 1db gőzcsónak, 1 db III. osztályú csónak, 1 db III. osztályú mentőcsónak,
2 db III. osztályú cutter, 1 db I. osztályú gigg, 2 db jollboot, 1 db kis csónak
Horgonyok: 2 db Tyszak horgony 2 860 kg, 2 895 kg
3 db Admiralty horgony 538 kg, 278 kg, 122 kg

Épült: Kizárólag hazai anyagokból a polai Császári és Királyi Építőipari Arzenál hajógyárában, a Stabilimento Tecnico-ban. A hajtóművei azonban Triesztben készültek[5355].
Tervezte: Josef Kuchinka
Építési költsége: 4 551 014 korona
Hajótest 3 200 000 korona, ágyúk 340 000 korona[5356], stb. A hajótest utóbb drágult 3.585.240 koronára, míg az ágyúk drágultak 640 000 koronára[5357].
Építés kezdete: 1897.10.04.
Vízrebocsátás: 1899.05.03.
Elkészült: 1900. áprilisában
Hadrendbe állt: 1900.05.29.
Lebontották: 1920-ban Olaszországban



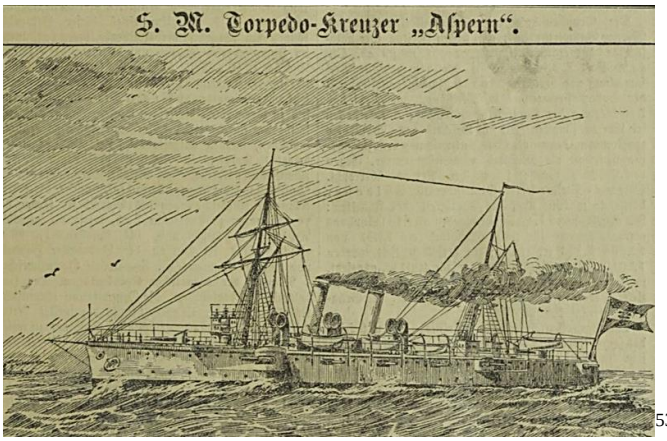
Az SMS Zenta osztály vonalrajza

A hajó kényelmi szolgáltatása volt egy hűtőberendezés.
A hajógerinc és a tartóváz fegyveracélból készült, a főtengely-tartók és a kormányoszlop foszforbronzból készült. A foszforbronznak nagyobb a korrózióállósága, kopásállósága, és nem szikrázik ütközéskor. Közepes sebességű, nagy teherbírású csapágyak esetén a maximális üzemi hőmérséklet 250 fok. Jellemzői: önbeálló, nem érzékeny az elhajlásra, egyenletes csapágyerő és nagy teherbírású, egyidejűleg sugárirányú terhelést is képes viselni, önkenő és karbantartást nem igényel. Az ón-foszforbronz egyfajta rézötvözet, amely jó elektromos vezetőképességgel rendelkezik, nem könnyű hőt termelni, biztonságot nyújt és erős fáradtságállósággal rendelkezik. A foszforbronz egy rézötvözet, amely 2–8 százalék ónt, 0,1–0,4 százalék foszfort, a többi réz pedig rézötvözetet tartalmaz.[5358]

[5355] Linzer Tages-Post, September 1909-09-12
[5356] Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám
[5357] Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-06-16 / 137. szám
[5358] https://hu.cz-pufa.com/info/properties-and-uses-of-phosphor-bronze-85443293.html

1898.
1898.05.10-én az épülő hajót Polában megtekintette Ferenc Ferdinánd trónörökös.

1899.
Keresztanyja Maria Josefa főhercegnő, Ottó főherceg hitvese.
A hajó súlya a sajtó szerint 2437 tonna, hossza a vízvonalon 96,35 m, szélessége 11,9 m, míg a merülése 4,78 m. A bronz hajócsavarok átmérője 3,6 m. A 8 db 12 cm-es ágyú együtt, percenként 30 lövést tud leadni. A lövedék súlya 23,75 kg. Van rajta még 10 db 4,7 cm-es ágyú és 2 db kisebb huzagolt löveg (máshol golyószóró szerepel). Felszereltek rá 2 db forgatható torpedóvetőt. A torpedó 45 cm-es és 5 m hosszú. Van rajta három gőzdinamó 200 izzó számára generál elektromos fényt, valamint két 60 centiméteres reflektor a körzet megvilágítására, 25 000 gyertya fényerősséggel. A cikkhez tartozó képet lásd alább.



[5359]

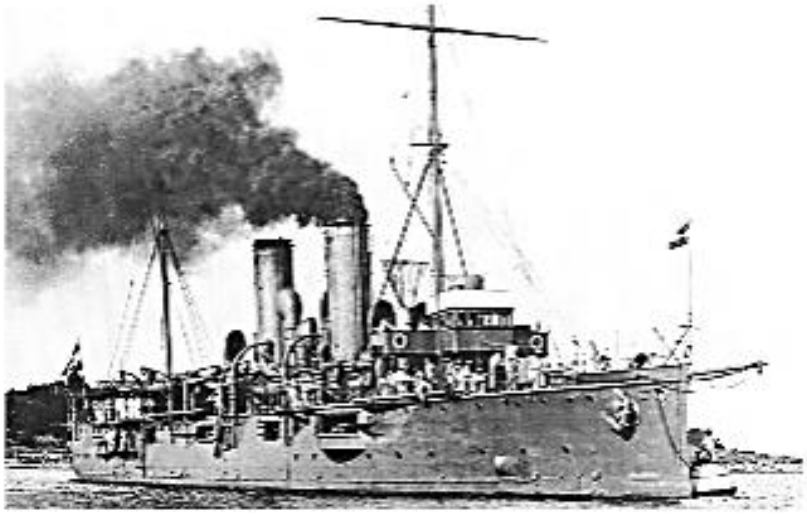
A hajó teste gerincétől kezdve a víz színe fölött egy méterig vörösrézzel van páncélozva.[5360]

„A vízrebocsátási ünnepély tisztán tengerészeti jellegű volt, s az udvar részéről senki sem jelent meg azon."[5361] A vízrebocsátásnál Hinke tengernagy volt jelen.[5362]

1900.
1900.04.27-én tette meg az első próbaútját.
1900.05.02-án teljes terheléses tengeri próbaúton a névleges teljesítményéből csak 20 csomós sebességre futotta, noha 21 csomósra tervezték.
1900.05.29-én teljesen felszerelték és szolgálatba állt.
1900.06.01-1900.07.21-ig a Torpedóflottila zászlóshajója Rudolf Rotter von Brosch ellentengernagy lobogója alatt a Nyári Hajóraj III. Hajókötelékében.
1900 júliusában jelen volt egy Triesztbe látogató angol hajóraj fogadásánál.
1900.07.18-án Polában volt. Itt báró Spaun tengernagy kereste fel a hajót.

„A Neue Freie Presse értesülése szerint a Zenta, Mária Terézia, Erzsébet és Aspern hadihajókból álló kínai osztrák-magyar hajóraj parancsnokául Montecuccoli ellentengernagyot szemelték ki. A négy hajó egész partraszálló kontingense 520 ember."[5363]

[5359] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1899-05-04
[5360] Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-04-30 / 119. szám
[5361] Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-05-04 / 107. szám
[5362] Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-04 / 122. szám
[5363] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 171. szám



[5364]

1900.07.24-én Polából kifutott Kelet-Ázsia vizeire a bokszerlázadás miatt.[5365] Vele hajózott az SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló. Az SMS Aspern legénysége 271 fő.[5366] Parancsnoka Weber Vilmos fregatkapitány.[5367] „A hajón vannak még Gassenmayr Ottó (máshol Oskar), Brigitta, Dvorak, Lucich sorhajóhadnagyok és Wilsan, Masson Rudolf és Sieber sorhajózászlósok és 12 tengerészhadapród, Som Rikárd fregattorvos, egy tengerészkáplán, egy százados hadbíró, négy gépésztisztviselő, egy segéd-tengerészbiztos."[5368]
A sajtó azt írta, hogy a hajók szárazföldi csapatokat nem visznek magukkal.[5369] „Szárazföldi csapatokat azért nem küldtek ki, mert Ausztria-Magyarországnak kevés anyagi érdeket kell képviselni Kínában. Mindazáltal, ha a viszonyok úgy kívánják, módjában lesz a hajóraj parancsnokának a partraszálló különítmény kihajózásával résztvenni az idegen csapatok szárazföldi hadműveleteiben. A hajók kiküldésének az a célja, hogy tanúságot tegyen arról, hogy Ausztria-Magyarország kész a többi hatalmassággal közreműködni a humanitás és a civilizáció érdekében kezdett közös munkában. Ausztria-Magyarországnak a többi hatalmakkal való szolidaritása kifejezésre jut abban, hogy a hajóraj parancsnoka azt az utasítást kapta, hogy a hadműveletekre vonatkozó minden kérdésben a többi tengernagygyal a legszorosabb egyetértésben járjon el."[5370]
1900.07.29-én futott be Port Said-ba.[5371]
1900.07.30-án volt Szuez-ben.[5372]
1900.08.04-én érkezet Aden-be.[5373]
1900.08.11-én érkezett Colombo-ba (Sri Lanka, másképp Ceylon).[5374]
1900.08.20-én Szingapúr következett.
1900.08.26-29-én már Hong Kong-ban járt.[5375] Itt több napig vesztegelt szénfelvétel miatt.
1900.09.01-04-én befutott Woosung-ba (Vuszung). [5376]

[5364] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5365] Hazánk, 7. évfolyam, 1900-07-26 / 175. szám
[5366] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 197. szám
[5367] Magyar Polgár, 23. évfolyam, 1900-07-20 / 165. szám
[5368] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-20 / 197. szám
[5369] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám
Friss Ujság, 5. évfolyam, 1900-07-17 / 196. szám
[5370] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-29 / 179. szám
[5371] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-07-30 / 207. szám
[5372] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-31 / 180. szám
[5373] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-08-05 / 185. szám
[5374] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-08-13 / 221. szám
[5375] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-27 / 234. szám
[5376] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-02 / 240. szám

[5377]

1900.09.08 – 1900.10.02-án érkezett meg Taku-ba.[5378] Itt egy különítményt indított Pekingbe. A különítmény 1900.09.17-én érkezett meg Pekingbe. A csapat 1900.09.20-án csatába keveredett a bokszerekkel. „Papp Lajos tengerészhadapród az Aspern hadihajóról elesett a paitangi (Pejtang)[5379] csatában. Ő 19 éves volt[5380]. Demeter sorhajózászlós és Lukács tengerész hadapród könnyen és 12 ember többnyire igen súlyosan megsebesült.”[5381] Más hír szerint Kántor Géza kormánylegény veszedelmesen megsebesült, három matróz súlyosan megsebesült, a többiek sebesülése nem súlyos. Az áldozatok és a sebesültek aknarobbanást szenvedtek el.[5382] A csatában a hajó egy nem magyar tengerésze Kalnyig Damjan is elesett.[5383] Később, három súlyosan sebesült tengerész belehalt sérüléseibe.[5384]

Pap Lajos, a Kinában hősi halállal kimúlt magyar tengerész-apród [5385]

Takuban az SMS Aspern találkozott az SMS Mária Terézia (Kaiserin und Königen Maria Theresia) páncélos cirkálóval.
A boxerlázadás harcainak kezdetén az SMS Aspern legénysége elfoglalta a Nankao vasútállomást, míg az SMS Kaiserin Elisabeth legénysége bevette Saho vasútállomást.[5386]

[5377] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5378] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-13 / 251. szám
Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-13 / 218. szám
[5379] Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-23 / 261. szám
[5380] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-09-26 / 203. szám
[5381] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-22 / 226. szám
[5382] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-25 / 228. szám
[5383] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-24 / 262. szám
[5384] Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 48, 1901-10-05 / nr. 240
[5385] Uj Idők, 1900 (6. évfolyam, 27-52. szám) 1900-10-14 / 42. szám / Horkayné a kaszinóban / Regények, elbeszélések, rajzok, színdarabok
[5386] Neue Freie Presse, Februar 1901-02-23

„Bár a hajóhadnak már számos hajója érintette Kína partjait külön küldetések vagy más utazások közben, de a hajórajt még soha sem látták azokon a vizeken és eddig csak egy alkalommal bontották ott ki az osztrákmagyar tengernagyi lobogót. Ez 1868-ban történt, midőn jelentékeny kereskedelmi érdekek végett a Donau csavarfregatta és a Frigyes főherceg csavarkorvett, mint kelet-ázsiai expedíció Petz báró ellentengernagy parancsnoksága alatt Kínába ment. Azóta tehát Montecuccoli gróf ellentengernagy az első tengernagya a cs. és kir. haditengerészetnek, aki egy hajóhadosztálylyal Kelet-Ázsiában megjelenik. Négy hajóból álló hajóraja az eddigi legnagyobb tengerészeti erőkifejtését jelenti Ausztriának és Magyarországnak Kelet-Ázsiában."[5387]

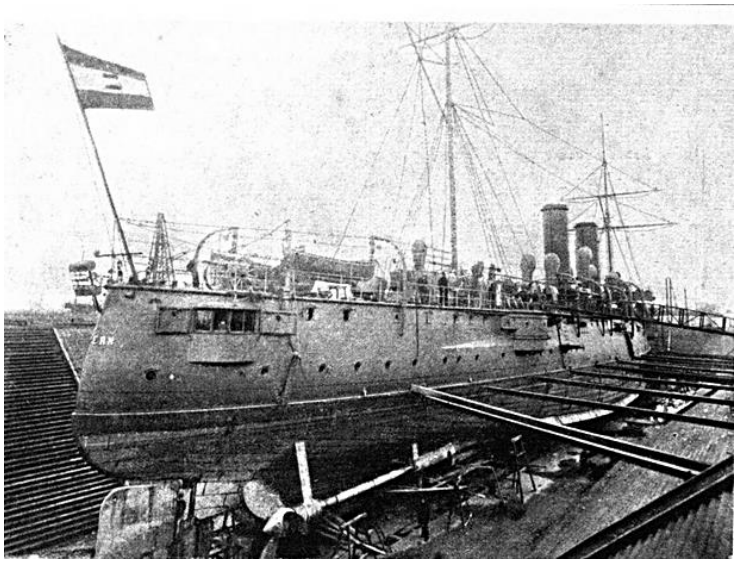
1900.10.06-1900.11.20-ig megint Takuban volt.[5388]
1900.11.28-1900.12.06-án Kobe vizein horgonyzott.[5389]
A hajó egyik különítménye Gassenmayr hadnagy vezetésével ekkor Pekingben van. Ekkor Pekingben körülbelül 190 osztrák – magyar tengerész tartózkodott.[5390]
1900.12.10-26-án Yokohama-t kereste fel.[5391]
„ (A király a Khínában harcoló katonáknak.) Ő felsége a király elrendelte, hogy a »Zenta«, a »Mária Terézia», az »Erzsébet« és az »Aspern« hadihajók személyzetének, valamint a Csili khinai tartományba rendelt osztrák-magyar katonáknak a hadiérem adományozandó."[5392]
1900.12.27-én az Aspern hadihajó pedig Sanhaikvan-ba (Shanhaikwan, talán Shanhaiguan) ment.[5393]
1900.12.30 – 1901.01.05-én Wei-hai-wei-ben vetett horgonyt.[5394]

1901.
1901.01.05 – 1901.02.04-ig Tsifu (Csifu)-ban állt meg.[5395]
1901.02.05-08-án Wei-hai-wei-ben járt.

Triesztben 1900-ban[5396]

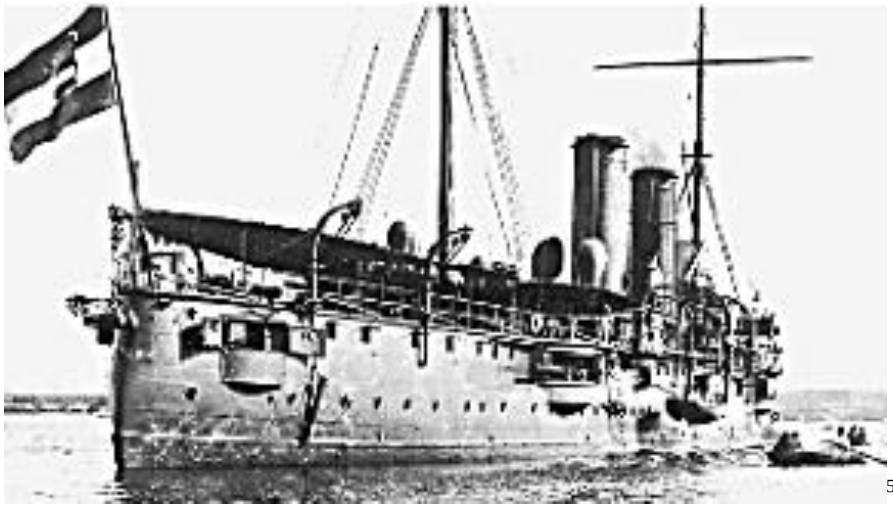
1901.02.10-1901.04.17-ig Sanghai-ban állomásozott.[5397] Itt összeütközött az angol SS Macedonia tehergőzössel. Az angol hajó a cirkáló orra előtt haladt el keresztben és az ütközés nem volt elkerülhető. Az SMS Aspern orra oldalazva találta el az angol hajót, igy a harci kos nem lékelte meg. Az SMS Aspern orra súlyosan megsérült, kosa letört, és azt búvárok szedték ki a tengerből. A cirkáló a pudongi szárazdokkba hajózott be javítás végett. A javítás 1901.03.03-tól 1901.04.16-ig tartott.[5398]

[5387] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-30 / 237. szám
[5388] Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-10-09 / 277. szám
[5389] Neue Freie Presse, November 1900-11-30
[5390] Arbeiter-Zeitung, November 1900-11-24
[5391] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-10 / 340. szám
[5392] Pécsi Figyelő, 28. évfolyam, 1900-12-23 / 293. szám
[5393] Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-12-28 / 308. szám
[5394] Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-01-06 / 6. szám
[5395] Magyar Nemzet, 20. évfolyam, 1901-02-04 / 35. szám
[5396] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern
[5397] Neue Freie Presse, Februar 1901-02-12
[5398] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern



Az Aspern a sanghaji szárazdokkban az angol hajóval történt ütközés után[5399]

1901.04.19-21-én visszatért Wei-hai-wei-be.[5400]
1901.04.21-én érintette Csifu-t.[5401]
1901.04.22-1901.05.12-ig Taku-ban járt.
1901.05.13-án Shanhaikuan-t érintette.
1901.05.13-14-én Tongku következett.
1901.05.18-20-án ismét Wei-hai-wei-be futott be.
1901.05.23-25-én Sanghaji-ba érkezett.
1901.05.28-án elkezdett a Jangce folyón felfelé hajózni.
1901.06.07-én Wuhu következett.

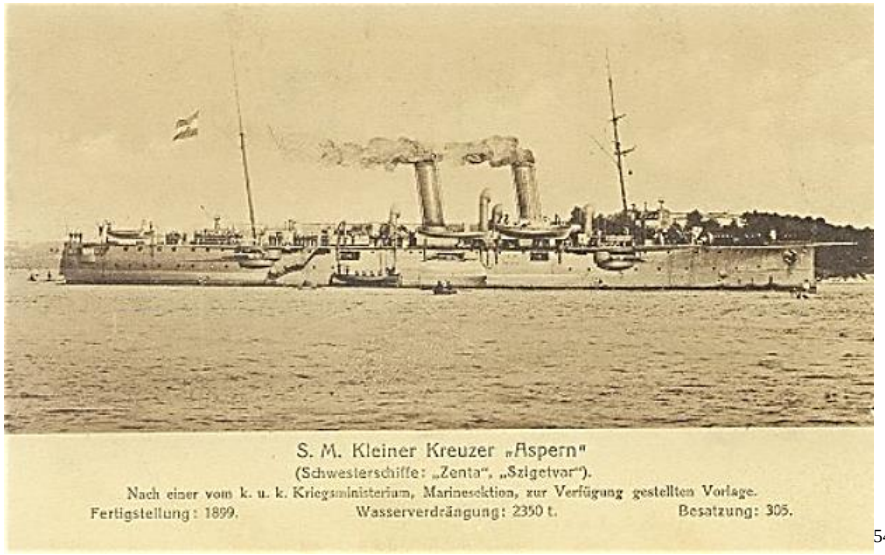


5402

1901.06.13-30-ig Woosung-ban vetett horgonyt. Itt összeütközött egy gőzhajóval.
1901.07.03-13-án Taku-ban járt.
1901.07.14 – 1901.08.15-ig Csifu-t kereste fel. Csifuban volt ekkor még rajta kívül a «Mária Terézia», «Kaiserin Elisabeth» és «Zenta». [5403]
1901.08.17-25-én Sanghaji-ban kötött ki.
1901.08.28 – 1901.09.11-ig Csifu-ban volt.

[5399] Wiener Bilder, Juli-Dezember 1901-07-03
[5400] Neue Freie Presse, April 1901-04-20
[5401] Neue Freie Presse, April 1901-04-22
[5402] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5403] Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-07-19 / 171. szám

1901.09.13-22-én Taku-ban horgonyzott.[5404]
1901.09.24-29-én ismét Csifu következett.[5405]
1901.10.04-06-án Wei-hai-wei-be futott be.
1901.10.08-11-én megint Taku-ban volt.[5406]
1901.10.13-19-én visszatért Csifu-ba.
1901.10.21-1901.11.21-ig Nagaszakiban járt. Itt 1901.10.28-tól 1901.11.04-ig dokkban állt.
1901.11.23-án Kobe következett. Itt a hajó 7-8 napig tartózkodott. [5407]
1901.12.02-16-án Yokohama-ban vetett horgonyt.
1901.12.21 – 1902.01.02-ig Sanghai-t kereste fel.[5408]



[5409]

1902.
1902.01.06-08-án Hong Kong következett.[5410]
1902.01.08-09-én Makaó-ban kötött ki.
1902.01.14-18-án Szingapúr-ba érkezett.
1902.01.19-22-én Penang-ba (Holland Kelet-India) futott be.
1902.01.27 – 1902.02.03-án Kalkutta-ba látogatott.
„Egyik hadihajónk, Kalkuttában. Az «Aspern» hadihajónk múlt hónap 21-én érkezett meg Kalkuttába a német «Thetis» cirkálóhajóval együtt. Lord Curzon alkirály meghívta a hajó tisztikarát az alkirályi palotába villásreggelire, melyet a német császár születése napján adott. A lakoma alatt lord Curzon az első felköszöntöt királyunkra, a másodikat Vilmos német császárra mondotta. Az összes mulatságok között a legérdekesebb az volt, melyet Snunok Mohun Tagok hindu maharadsa adott tisztjeinek s az idegen tisztek tiszteletére. A maharadsát királyunk nemrég tüntette ki a Ferenc József-rend lovagkeresztjével. Annak a figyelemnek viszonzásául, melyben tengerészeink részesültek, Heinrich parancsnok az «Aspern» fedélzetén adott fényes ünnepélyt január 31-én, mely alkalommal a fedélzet egyetlen nagy teremmé volt varázsolva."[5411] Kalkuttába több mint két évtized után látogatott osztrák-magyar és német hadihajó. A hajók a Fort William kikötőben kötöttek ki[5412]
1902.02.08-14-én Colombo-ba horgonyzott.
1902.02.21-24-án már Aden-ben volt.
1902.03.01-03-án Szuez-ben járt.

[5404] Neue Freie Presse, September 1901-09-15
[5405] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-09-25 / 265. szám
[5406] Neue Freie Presse, Oktober 1901-10-09
[5407] Neue Freie Presse, November 1901-11-24
[5408] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm
[5409] https://www.armedconflicts.com/files/aspern_6_319.jpg
[5410] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-07 / 6. szám
[5411] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-02-20 / 50. szám
Wiener Salonblatt, Januar-Juni 1902-03-02
[5412] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1902-02-18

1902.03.03-08-án befutott Port Said-ba.
1902.03.13-14-én Lessina volt a megállóhelye.
1902.03.14-19-én már Trieszt-ben volt. (Befutott a Maggiai-öbölbe érkezett. Egyes lapok összekeverték testvérhajójával, a HMS Zenta-val.[5413])
1902.03.19-én érkezett Pola-ba.
Új parancsnoka Karl Heinrich fregattkapitány.
1902.04.04-én leszerelték a hajót.

1902.12.14-én felvetődött egy kéthónapos kis-ázsiai kiküldetés lehetősége egy nagyobb hajókötelék részeként.[5414]

1903.
1903.06.15-től 1903.09.04-ig a Nyári Hajóraj II. hadosztályának a tagja.[5415]
1903.07.19-24 között Fiúmében volt.
„Fiuméból táviratoztak. A Tiger torpedo-vadászhajó vezetésével, ma délelőtt három elsőosztályú és tizenkét másodosztályú torpedónaszád érkezett ide, továbbá a Habsburg, Wien, Rudolf nagy páncélosok és a Magnet és Meteor torpedo - vadászhajók. Holnap reggel érkeznek az Árpád páncélos, a Szigetvár, Aspern és Leopárd cirkálók. A nyári flotta az isztriai szigeteknél végzett gyakorlatokat. Kneisler tengernagy a Habsburgon parancsnokol. Itt öt napig maradnak a hajók."[5416]
1903.08.14-22-ig Triesztben csatlakozott az aktív flottához.

1903.09.20-án Pola-ból ismét Kelet-Ázsiába hajózott, Friedrich Grinzberger fregattkapitány parancsnoksága alatt.
1903.09.25-én érkezett Port Said-ba.
1903.10.02-án már Aden-ben volt. Ekkor váltotta le a távol-keleti vizeken az SMS Kaiser Karl VI. cirkálót.
1903.10.11-én Colombo-ban állt meg.
1903.10.22-én Szingapúré-ben kötött ki.
1903.10.29-én érkezett Hong Kong-ba.
1903.11.06-08-án Csifu-ba érkezett.
1903.11.09-15-én Taku-ban volt, majd érintette Tsingwangtao-t.
1903.11.18-án az Északi-nyereg-szigetszigetnél (North Saddle) járt. Ez Sanghaji közelében van, és a szigetek másik neve Szengszi-szigetek.
1903.11.18 – 1904.01.26-án Sanghaji-ban állomásozott.[5417]

1904.
1904.01.29- 1904.02.06-ig Hong Kong-ot kereste fel.[5418]
1904.02.06-09-én Whampoa-ban (Vamphoa (Canern)) állt meg. [5419]
1904.02.09-13-án visszatért Hong Kong-ba. A hajónak ez volt a téli állomáshelye.[5420]
A hajót a Pecsili-öbölbe akarják küldeni.[5421] Az öböl jelentősége: „Az Elliot-sziget kérdése is robbanékony. Ez a sziget a Pecsik (Pecsili)-öböl bejáratánál van. Az oroszok ezt a szigetet is a magukénak mondják, az angolok pedig nem ismerik el Oroszország jussát ehhez a szigethez. Már azért sem, mert ha ez a sziget az oroszoké, a Pecsik-öbölbe nem juthat más hatalmasság, és nagyobb a veszedelem, hogy Oroszország birtokába veszi Koreát. Koreáért pedig még sok gond fogja Európát gyötörni. Japán is pályázik rá, Oroszország is. És nem engedheti meg orosz birtokba kerülését Anglia, de Németország sem."[5422]

[5413] Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-16 / 65. szám
[5414] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-12-14 / 342. szám
[5415] Magyar Szó, 4. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám
[5416] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-07-20 / 196. szám
[5417] Az Ujság, 1904. január/2, 2. évfolyam, 1904-01-19 / 19. szám
[5418] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1904-01-31
[5419] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-02-08 / 39. szám
[5420] Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-02-13 / 686. szám
Arbeiter-Zeitung, Februar 1904-02-10
[5421] Miskolczi Napló, 4. évfolyam, 1904-02-19 / 40. szám
[5422] Pesti Napló, 52. évfolyam, 1901-03-22 / 81. szám

1904.02.18 – 1904.03.11-ig Csifu-ban volt[5423]. Itt az SMS Kaiserin Elisabeth-el találkozott és ezen hajónak lett a kísérete.
1904.03.13- 1904.04.12-ig Sanghai-ban vetett horgonyt.[5424]
1904.04.14 – 1904.06.04-ig Csifu-ban állomásozott.
1904.06.05-14-ig Csingtao-t kereste fel.[5425] Itt, Albert porosz herceg látogatta meg a hajót.
A pekingi és tientsini követség védelmére kirendelt gyalogoscsapatok legénységét, akiket 1900-ban helyeztek el a követségeken, és így teljesítették katonai kötelességüket, visszahozzák a hajó fedélzetre.[5426]
1904.06.19-28-án visszatért Sanghaji-ba.
1904.06.28-29-én Tungchan-ban (talán Tungchai Hong Kong közelében) állt meg.
1904.06.29-30-án Cshin kiang következett a Nagy csatorna és a Jangce torkolatánál.
1904.06.30 – 1904.07.04-ig Nanking-ban állt meg. A Jangce vízállása Nankingnál már olyan alacsony volt. hogy a hajónak vissza kellett fordulnia.[5427]
1904.07.04-05-én Wuhu-t kereste fel. Ekkor ismét a Jangcén hajózott.

[5428]

1904.07.05-06-án Whangshiki-ben járt.
1904.07.06-07-én Ward Reach, Creek következett.
1904.07.07-11-én Hankow-ban (Hankou, Vuhan – Kína) állt meg.
1904.07.11-14-én Kiukiang-ban (Jiujiang, Kína) állt meg.
1904.07.14-15-én a Jangce-csatorna következett.
1904.07.15-16-án North Tree-ban (nem tudom azonosítani, de Sanghai közelében kell lennie) járt.
1904.07.16-27-én Sanghai-ban volt a Jangce torkolatánál.[5429]
1904.07.27-28-án a Tripoint-szigetek (nem tudom azonosítani, valamilyen hármas szigetek, feltehetőleg Sanghai közelében) következtek.
1904.07.28 – 1904.08.01-én a Bell (Harang) csatornában (nem tudom azonosítani, de Sanghai közelében kell lennie) járt.
1904.08.02-05-én ismét Tripoint (nem tudom azonosítani) következett.
1904.08.05-06-án Woosung-ban (Wusong, Sanghai tartomány része) horgonyzott.
1904.08.06-28-ig visszatért Sanghai-ba.[5430]

[5423] Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-02-19 / 50. szám
Grazer Volksblatt, März 1904-03-06
Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-02-19 / 50. szám
Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-02-27 / 58. szám
[5424] Magyarország, 11. évfolyam, 1904-04-23 / 97. szám
Wiener Sonntags-Zeitung, 1904-03-14
[5425] Magyar Nemzet, 23. évfolyam, 1904-06-07 / 136. szám
[5426] Reichspost, Juni 1904-06-05
[5427] Sport und Salon, Juli-Dezember 1904-08-06
[5428] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern
[5429]Sport und Salon, Juli-Dezember 1904-08-06
[5430] Hazánk, 11. évfolyam, 1904-08-07 / 187. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1904-08-07

1904.08.30 – 1904.09.24-ig Csifu-ban járt.[5431]
1904.09.23-30-án Csingwangtao következett.[5432]
1904.09.30-án rövid időre felkereste Csifu-t.
1904.10.02-08-án Sanghai-ban vetett horgonyt.
1904.10.11-15-én Hong Kong-ban volt.
1904.10.20-23-án befutott Szingapúr-ba.
1904.10.29 – 1904.11.02-án Colombo-ban állt meg.
1904.11.09-10-én Aden vizein volt.
1904.11.15-én érkezett Szuezbe.
1904.11.16-17-én Port Said-ban állt meg.[5433]
1904.11.23-én befutott Polába.
1904.11.26-tól az aktív hajóraj tagja. Talán még ebben a hónapban új rádióállomást kapott.[5434]
A hajó a Téli Hajóraj tagja.

1905.
1905.02.01-én a Téli Hajókötelék részeként kifutott Polából. A kötelék hajói: „A „Habsburg“, „Árpád“ s a „Babenberg“ hajókból, az „Aspern“ és a „Szigetvár“ czirkálókból s a „Satellit“ torpedózuzó.” A kötelék a levantei vizekre indult. [5435] Kötelékparancsnok Ritter von Siemuszowa-Bietrusztz ellentengernagy. [5436]
1905.02.05-16-án Pireuszban (Piraus) volt. Közben 1905.02.06-án érintette Zea-t.
„Hajórajunk a Pirausban. Az osztrák - magyar hajóraj a közelmúltban vendégségben járt a Piraus-öbölben s a több napig tartó látogatás alatt vége-hossza se volt az ünnepélyeknek, melyeket hajórajunk tiszteletére rendeztek. Leszámítva a vendéglátás hivatalos jellegét a piräusi kirándulás majdnem kizárólag a tánc és mulatság jegyében folyt le. Egyik tengerésztiszt a «Hadsereg» című lapban a következő levélben írta le hajórajunk látogatását: A «Habsburg», «Árpád», «Babenberg» csatahajók, a «Szigetvár» és «Aspern» cirkálók és a «Satellit» torpedóromboló már 12 napja egy kis osztrák-magyar szigetet képeznek a mindig nevető görög ég alatt, Pireus belső kikötőjében. Kellemes a tengerész élete külföldön egy ilyen táborban s hamar elfelejti a tengeren töltött viszontagságos napokat, melyekben csak egy-egy vihar, erős hullámzás vagy egy scirokkos felhőszakadás szakítja meg a szolgálat egyhangúságát, melyet szélcsendben és viharban a legnagyobb pontossággal és szigorral végeznek. Farsang közepén vagyunk, táncosra itt is szükség van. És az athéni hölgyek kívánságát a kikötőben horgonyzó hajórajunk tisztjei a legnagyobb mértékben kielégítik, mert a báltermekben mindig ott csillognak fényes vállrojtjaik. Az első meghívó Scousée külügyminiszter három báljára már a «Habsburg» tengernagyi hajón volt, mielőtt ez az acélköteleket a szárazon megerősíthette volna. Ezt követte egymásután még öt báli meghívó a tizenkét nap alatt s tengerésztisztjeinknek alkalmuk volt bebizonyítani, hogy az éjjeli szolgálatot egész könnyedén viselik. A görög udvar ezen bálák legtöbbjén szintén részt vett. Csodálkozásomat kell kifejeznem, hogy a már 60 éves király mindezen mulatságokon a legjobb kedvben éjjeli 1—2 óráig is kitartott, nemkülönben Konstantin trónörökös, Miklós és András főhercegek. A királyné csak egy jótékonycélú bálon jelent meg, a trónörökösné, valamint Miklós főherceg neje, Helén orosz nagyhercegnő minden mulatságon részt vettek. Négyesen és bosztonon kívül mást ezen főúri bálakon nem táncolnak, hébe-korba egy lanciert. Minden boszton után négyes következik, úgy hogy ezek egymást az egész idő alatt fölváltják. Ez a táncmódszer különben már sok helyen kezd szokásossá válni. Az udvar tagjai csak a négyesben vettek részt, de ezek mindegyikében, és pedig a királylyal élükön. Nemcsak az udvar tagjai, hanem a többi jelenlévő hölgyek is részesültek a szerencsében, hogy ő felségével táncolhattak, nemkülönben az összes jelenlévő urak táncra kérhették a trónörökösnét és a többi főhercegnőket is. A melankolikus arcú görög hölgyek szintén, csakúgy rajongtak a táncért, mint hölgyeink nálunk Magyarországon s reggeli 4 óráig csak olyan tömött sorokat láthattunk a termekben, mint tíz órakor este. A kissé éles, de finom vonások soha a legkevesebb fáradságot sem árulták el, ellenkezőleg a vágyat a «még és még» után. Kitűnően sikerült osztrák-magyar

[5431] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1904-09-20
[5432] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-09-26 / 266. szám
[5433] Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-11-17 / 318. szám
[5434] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm
[5435] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-02-04 / 32. szám
[5436] Die Zeit, Februar 1905-02-01

nagykövetünk Machio báró és neje Rosenberg grófné soiréeja, melyet az udvar megjelenésével kitüntetett. A zenét a «Habsburg» tengernagyi hajó zenekara szolgáltatta. A követségi palotát, mely Athén főutcáját, a Stadion, utat szecesiós külsejével ékesíti, a bál alkalmával különös ízléssel díszítették föl. A földszint két nagy termében, melyek tágas ajtajaik által egy bálteremmé egyesültek, elegendő hely volt a 300 táncos számára. A nagy fényűzéssel berendezett buffetek a tánctermekkel korrespondáltak, a földszinten, míg a dohányzótermeket és toilettszobákat keleties pompában az első emeleten ideállítva rendezték be. Követünk és neje Athénben a legnagyobb és általános tiszteletben részesülnek, mit megfigyelnem a nyolc bálon alkalmam volt. Ő felsége az esték nagy részét az ő társaságukban töltötte s Rosenberg grófnét esténként nem egyszer tüntette ki táncra kérésével. — Reggel különvonat vitt bennünket Piräusba, hogy újból előkészülhessünk az esti bálra, mely Mauromichalis hadügy- és tengerészminiszter fényes termeiben folyt le hasonló jókedvben. Harmadnap Athén operette-színházában találkoztunk a tánckedvelő görög hölgyekkel. A király védnöksége alatt álló szegénysegélyző egyesület rendezte e bált, melyen az udvar hajnalig jelen volt. Itt a polgári családok is nagy számban voltak képviselve s nem egy görög csillag könnyed táncában gyönyörködhettünk. A hajóraj február 14-én a tengernagyi hajón, a «Habsburg»-on adta a revancherált, melynek fényét Konstantin trónörökös, a trónörökösné, Miklós és András főhercegek emelték megjelenésükkel. A görög király ő felsége már napokkal előbb meglátogatta az egész hajórajt. Ez alkalommal az összes hajók az előírt 21—21 ágyúlövéssel és a legénység ötszörös hurrával és sapkalengetéssel üdvözölte az osztrák-magyar ezredesi egyenruhájában megjelenő Felséget. A bálra már több nap előtt megkezdődött a «Habsburg» díszítése az egész, a hajórajon található dísztárgyakkal, jelzőzászlókkal, virággal, stb. A 108 méter hosszú és 20 méter széles fedélzet pompás tánctermet szolgáltatott, míg a battériában (második emelet felülről) a buffeteket, dohányzó fülkéket, ruhatárakat stb. helyezték el. Minden hajó 4—5 feldíszített csónakot küldött a tengerparton lévő vasúti állomáshoz, hol az athéni vendégeket már tisztjeink fogadták. Az olajos gép és a füstös ágyuk szagát nemsokára kellemes parfümillat nyomta el s a szigorú szolgálati ábrázatok a vállalkozó szellemű Don Juanok vonásait öltötték magukra. Ezer és ezer villanylámpa és nagy csillár fényében suhogtak a selyemuszályok a 24 cm. kaliberű ágyuk közül és nem egy fiatal hölgy üde ajkáról lehetett a kissé naiv kívánságot hallani: «De szeretnék mindig ilyen hajón élni». Talán megváltoznék az óhaja, kedves nagyság, ha csak egy délutánt is át kellene élnie a parancsnoki hídon, vagy az ágyú mellett kis scirukkos időben! A bál délután 3 órától késő estig tartott s pompás hangulatban folyt le. Az első négyest 112 pár táncolta. A szünetek alatt a battériában pezsgő mellett folytatódott, a hölgyek vidám gondatlan csevegése, mely mindig hangosabbá és fesztelenebb lett. A görög tengerész- és szárazföldi tisztek meghívására másnap nagy számban jelentünk meg ezek közös kaszinójában «five o'clock tea»-ra, amikor ismét alkalmunk volt ezek kedvességéről meggyőződnünk. A tisztek intelligens képzett emberek, kik legtöbbje 2—3 nyelvet tökéletesen beszél és sok tekintetben versenyezhetne a legnagyobb államok legelőkelőbb tisztjeivel. Kedves és hízelgő toasztokban és a pezsgőben nem volt hiány. E február 18-án Piräust elhagyva, erős scirokkóval várt reánk Neptun istenünk, zokon vévén, hogy a szárazon olyan nagyon is kellemesen éreztük magunkat, büntetésül ő is meg akart farsangoltatni bennünket. A viharos hullámzás mindegyre erősebb lett, úgy hogy késő este kénytelenek voltunk a Karystos-öblöt menedékül felkeresni, hol most bevárjuk, mig Neptun apó haragja lecsillapul. Azután Szalonikibe indulunk."[5437]
1905.02.20-1905.03.08-án Szalonoki-ben járt.[5438]
1905.03.17-én Sigri-nél (Leszbosz szigete) kötött ki.
1905.03.20-1905.04.07-én Szmirna-ban (Izmir) vetett horgonyt.
1905.04.09-én érintette Budrun-t (Bodrum, Törökország) és Marmarizza-át.
1905.04.10-én Rhodos-ra érkezett.
1905.04.14-16-án Kefalonia következett.
1905.04.17-18-án Korfu-t kereste fel.
1905.04.18-20-ig Durazzó-ban horgonyzott.[5439]
1905.04.21-én Lunga Grossa következett.
1905.04.22-én futott be Polába.[5440]
1905.05.19-én kifutott Trieszt felé.

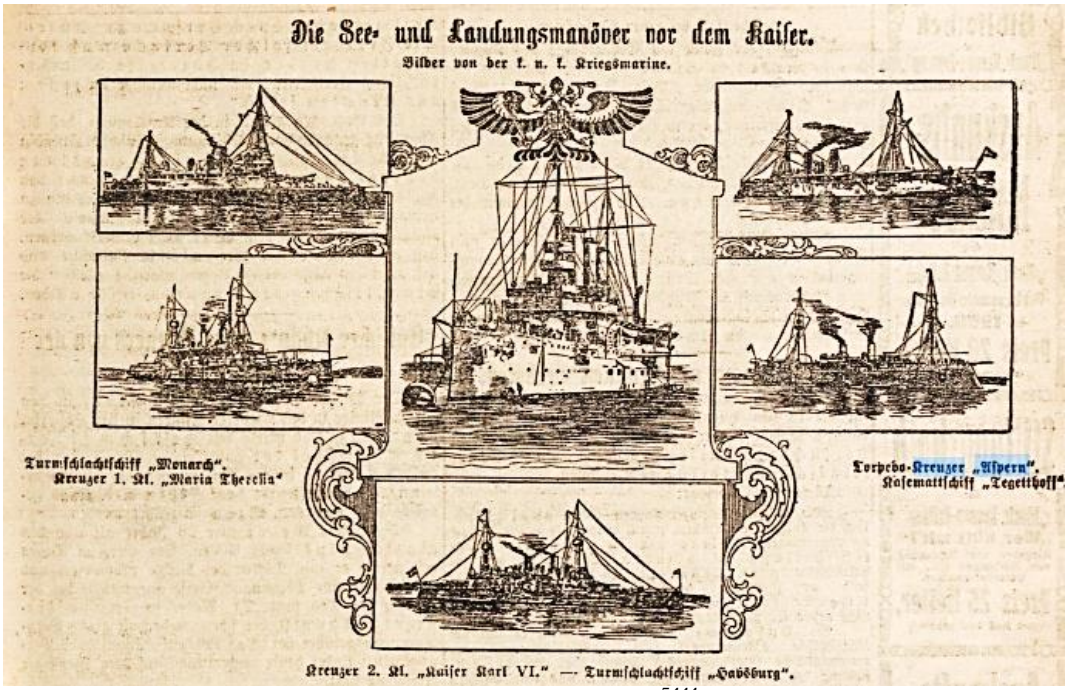
[5437] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-04-09 / 86. szám
[5438] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-02-22 / 46. szám
[5439] Független Hirlap, 1. évfolyam, 1905-04-20 / 37. szám
[5440] Grazer Tagblatt, April 1905-04-27

1905.05.19-22-én Triesztben volt, Triesztben 1905.05.21-én jelen volt az Erzherzog Ferdinand Max vízrebocsátásánál, majd visszatért Polába.
1905.05.31-én leszerelték.[5441]

1905.10.11-én a sajtó a hajót tévesen ázsiai állomáshelyen lévőnek titulálta.[5442]

1906.
Polában szárazdokkba került. Ekkor az orr torpedót hátrébb helyezték, kapott egy pár 37 mm-es Vickers gépágyút. Fedélzeti deszkáját áttömítették. és újra dugarozták a külső palánkozatát. A dugarozás a palánkok eresztékeinek kátrányos kóccal betömése és szurokkal beöntése. A kócnak betömésére egy véső alakú eszköz, a dugacsoló vas szolgál, melylyel a gyengén összesodrott kócot fakalapács (dugacsoló sulyok) segélyével az eresztékbe verik.[5443]

1906.06.15-20-ig a Nyári Hajóraj tagja az I. Nehézhajóosztállyal együtt.



A hajókötelék árnyrajzai[5444]

1906.08.17-én a Nyári Hajórajjal Fiumében járt.[5445]
1906.09.12-15 között részt vett a Gravosánál megtartott kétéltű flottagyakorlaton, amit Ferenc Ferdinánd trónörökös is megtekintett. A gyakorlat az utolsó napon Calamotta közelében hajófelvonulással és szemlével ért véget.[5446]
1906.09.20-án Polában tartalékba helyezték.

1907.
1907.03.17-én felszerelték.
1907.03.26-án kifutott Polából az SMS Sankt Georg páncélos cirkáló társaságában, hogy az USA-ba hajózzon és részt vegyen a virginiai Jamestown-i ünnepségeken, ahol az első telepesek Amerikába érkezésének 300. évfordulóját ünnepelték. Jamestown-ban egyben világkiállítást is rendeztek.[5447]

[5441] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm
[5442] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-10-11 / 281. szám
[5443] https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikona-2/d-685A/dugacsolas-7A84/
[5444] Illustrierte Kronen Zeitung, August 1906-08-22
[5445] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám
[5446] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[5447] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-03-22 / 70. szám

(Egyes sajtótermékek március 26-án a hajókat már Gibraltárba jelezték.[5448])
1907.03.30-án jártak Cagliari-ban (Olaszország, Szardínia szigete). Itt a skarlátot kapott tengerészeket partra tette[5449].
1907.04.01-én érkeztek Gibraltárba. (A sajtó szerint már március 26-án ott járt a két hajó.[5450] Később ugyan az az újság helyesbített április elsejére. A hajók két napig voltak Gibraltárban.[5451])
1907.04.06-08-án Funchal (Madeira sziget) következett.
1907.04.18-22-én a Bermuda szigeteknél, Grassy Bay-ben járt.[5452]
1907.04.25-1907.05.14-ig Hampton Roads-on (USA, Virginia) volt. [5453]
1907.05.15-17-én Annapolis (USA Maryland állam)-ban kötött ki.[5454]
1907.05.18-1907.06.05-ig New York-ban vetett horgonyt. Május 21-én a magyarok és osztrákok együttesen lakomát adtak a magyar-osztrák hadihajók tisztjeinek a tiszteletére az Astor Hotel-ben. [5455]
A hajó az Atlanti-óceánon való átkelés során igen tengerállónak bizonyult. Fedélzete még a 25 fokos kilengésnél is száraz maradt.
1907.06.06-15-én ismét Hampton Roads következett. Itt részt vett a két osztrák-magyar hadihajó a nemzetközi flottafelvonuláson.

Az SMS Aspern a Világkiállításon[5456]

1907.06.25-28-án Ponta Delgada (Portugália, Azori-szigetek) volt a kikötőhelye.
1907.07.03-06-án Algír-ban állt meg. [5457]
1907.07.10-18-án már Sebenico-ban volt. Itt csatlakozott a Nyári Hajórajhoz és mint ilyen, 1907.07.16-1907.09.16-ig a III. hajóosztály zászlóshajója.
1907.07.19-25-én Teodo-ban járt.
1907.07.25-26-án Meljine-ben állt meg.
1907.07.27-29-én Sebenico-ba tért vissza.
1907.07.29-én futott be Fiumébe.[5458]
A két hadihajó amerikai útja a költségvetésnek 401 400 Koronájába került.[5459]

1907.08.14-i hír szerint az 1907.06.15-1907.09.15-között zajló tengeri hadgyakorlathoz csatlakozott a két hazatérő hajóegység. [5460]
A hadgyakorlat céllövészettel ért véget. Ez után „Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich, Babenberg, Sankt Georg, Aspern, Streiter, Scharfschütz, Wildfang

---

[5448] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-03-27 / 74. szám
[5449] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern
[5450] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-03-27 / 74. szám
[5451] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-04-03 / 80. szám
[5452] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-04-20 / 95. szám
[5453] Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-04-27 / 101. szám
[5454] Közgazdasági Értesítő, 3. évfolyam, 1908-05-07 / 19. szám
Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-05-16 / 116. szám
[5455] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-09 / 137. szám
[5456] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern
[5457] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-07-04 / 158. szám
[5458] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm
[5459] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-12-21 / 302. szám
[5460] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-08-14 / 193. szám

hadihajóból és három torpedóhajóból téli hajórajt szerveztek. E hajóraj szeptember tizenötödikétől január elsejéig az Adriai tengeren gyakorlatozik."[5461]
1907.12.09-én a hajó Első Tartalékba került.[5462]

1908.
1907.12.31-én lépet hadrendbe az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.). „Minthogy haditengerészetünk évi újoncz kontingense csekély (össze-vissza 2800 ember), ennyi embert állítani az új hajóra csak azzal vált lehetségessé, hogy két másik hajót, a »Babenberg« csatahajót, meg az »Aspern« czirkálót az »első tartalék«-ba helyezték. Az első tartalékba tartozó hajók három nap alatt szolgálatba állítandók kell, hogy legyenek; békeidőben a hadihajók javarésze ilyen állapotban van."[5463] Tehát, a két hajó felszabaduló legénysége látta el a szolgálatot az új hadihajón. Ez is azt mutatja, hogy a flotta mekkora emberhiánnyal küszködött.

Ebben az évben jó részt tartalékban volt, noha egy februári cikk szerint: „A szolgálatban álló flotta többi hajója a Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és czirkáló, s a törpedó flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot."[5464]

1908.10.10-én „A „Zenta", „Szigetvár" és „Aspern" nevű hadihajók teljesen felszerelve várják a parancsot az indulásra."[5465]

1909.
1909.03.27-től Triesztben állomásozott, mint állomáshajó. Ekkor ebben a szerepkörben az SMS Panther cirkálót váltotta le.[5466]
1909.05.09-én a hajóról küldöttség utazott Bécsbe az asperni csata jubileumi ünnepségére.
„Miután (1909) július hó közepétől július végéig a tengerészet parancsnokának vezetése alatt a dalmáciai vizeken gyakorlatok tartottak, melyek idejére a fiumei haditengerészeti akadémia növendékeivel úton lévő »Franz Josef« cirkáló hajó, továbbá az »Aspern« cirkáló és a »Basilisk« aknahajó 8 kis torpedónaszáddal együtt a hajórajhoz csatlakozott."[5467]

1910.
1910.03.01-ig Triesztben állomáshajó és az SMS Zenta váltja állomáshajóként. Az SMS Aspern áthajózott Polába.[5468]
1910.03.01-1910.04.30-ig a Torpedóflottila parancsnoki hajója.
1910.04.12-én Triesztben ott volt az SMS Zrínyi vízrebocsátásánál.
1910.05.06-1910.11.15-ig Triesztben volt.[5469]
Részt vett az éves hadgyakorlaton. A hadműveletet az Est című lap katasztrofálisnak minősítette 1910.09.16-i számában. A flottamanőver alapján a flotta képtelen az újság szerint megvédeni a hazai partokat. Ennek legfőbb oka a legénység kiképzési hiányosságai. Sok tengerész nem tud úszni, illetve írástudatlan. Így, a hajóról vízbe esett tengerész vízbefulladt. Más hajón nem tudták használni a torpedóvetőt. A IX-es üzemanyagszállító hajó összeütközött az SMS Aspern cirkálóval, súlyosan megrongálva annak az orrát. A 23-as torpedónaszád a hadgyakorlat alatt harcképtelenné vált.[5470]
A Danzers Armee-Zeitung már korábban is igyekezett lejáratni a flottát. A közelmúltban annyi tengerész és fűtő dezertált a chilei partoknál tartózkodó „Franz Josef" csatahajóról, hogy alig lehetett a szóban forgó csatahajót hazahozni. Két évvel ezelőtt a „Georg" hadihajó vontatta haza Amerikából az „Aspern" hadihajót, mivel legénységének nagy része dezertált.[5471] A szóban forgó Danzers Armee-Zeitung,

[5461] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-09-18 / 222. szám
[5462] Das Vaterland, Dezember 1907-12-09
[5463] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-12-06 / 289. szám
[5464] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám
[5465] Ellenzék, 29. évfolyam, 1908-10-10 / 232. szám
[5466] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-05-15 / 114. szám
[5467] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[5468] Die Zeit, März 1910-03-01
[5469] Pester Lloyd, Mai Jahrgang 57, 1910-05-07 / nr. 108
[5470] Danzers Armee-Zeitung, 1910-09-22
[5471] Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1910-09-08

Bécsben megjelenő osztrák katonai hetilap. Ezért is meglepő az újság állítása, hiszen más sajtótermék nem írt a fenti incidensekről és problémákról. Szerintem a lap információi nem fedik a valóságot.

A hadgyakorlat után főgépein nagyjavítást végeztek, valamint kicserélték a kazáncsövek egy részét, majd beosztották a tartalék flottába. A hajó kapott egy kenyérsütő kemencét.

Elől az SMS Árpád, míg takarásban az SMS Aspern, 1910-ben Polában[5472]

1911.
Ebben az évben a tartalék hajókötelék tagja.
1911.01.25-én Triesztben az SMS Aspern fedélzetén Kaspar Ermacora matróz egy gép tisztításával volt elfoglalva, amikor a gép, amin dolgozott, hirtelen kigyulladt. A tűzben a matróz életét veszítette.[5473]
1911.03.28-án a hajót meglátogatta II. Vilmos német császár.
1911.04.30-án Ferenc Ferdinánd trónörököst Brioni-ból a Fasana csatornához szállította. Ezen a napon 11 órakkor érkezett Polába, majd 16 órakkor a főherceget visszavitte Brioniba.

„Pólából hétfőn éjszaka egy egész kis flotta érkezett Fiumába. A pólai tengernagyi hivatal ugyanis a fiumei kormányzóság kérésére elküldötte a Blitz nevű torpedót, az Admiral Spaun és az Aspern cirkálóhajókat, továbbá öt más torpedónaszádot, amelyek hivatva lesznek az Adrián a postaszolgálatot ellátni.” A hajók bevetését a hajósok sztrájkja indokolta, ami megakasztotta a postaforgalmat is.[5474]

1911.08.11-én a Fasana csatornában állomásozott.[5475]

1911.08.20-i hír szerint az isztriai félszigeten hatalmas erdőtüzek pusztítottak. Az SMA Aspern legénysége a Crezi közelében 150 000 négyzetméteren égő erdő eloltásában segédkezett.[5476]

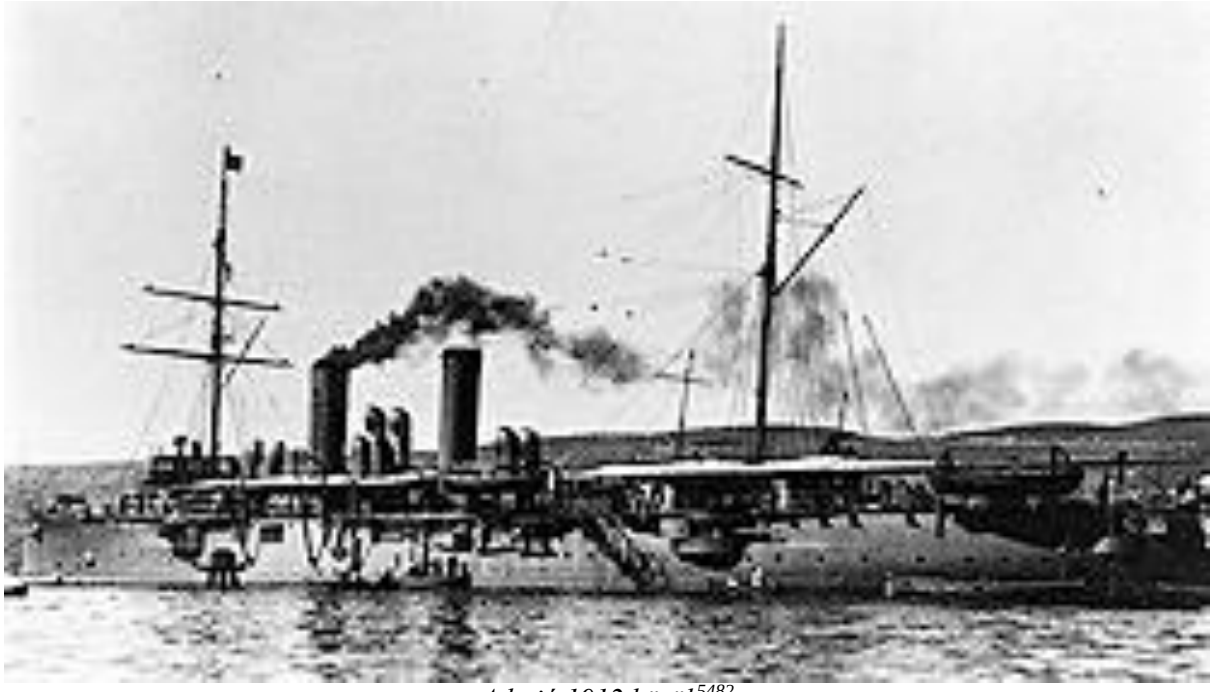
1912.
A Tartalék Hajóraj tagja.
1912.03.20-án jelen volt az SMS Tegetthoff vízrebocsátásánál Triesztben.[5477]
1912.03.26-án a Fasana csatornában részt vett egy haditengerészeti szemlén, amit megtekintett II. Vilmos német császár.
1912.05.26-i hír: „Zárából táviratoztak: Fiedler ellentengernagy vezetése alatt tegnap megérkezett a Szentgyörgy, Aspern, Mária Terézia és Spaun czirkálókból, a Gaea torpedónaszádból, azonkívül több torpedóauzóból álló czirkálóflottilla, három napi tartózkodásra.”[5478]

[5472] https://www.facebook.com/ElsoVilaghaboruPortal/posts/az-sms-%C3%A1rp%C3%A1d-sorhaj%C3%B3-p%C3%B3l%C3%A1ban-1910-el%C5%91tte-r%C3%A9szben-takar%C3%A1sban-az-sms-aspern-cirk%C3%A1l/888956189903219/
[5473] Grazer Tagblatt, Januar 1911-01-26
[5474] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-05-31 / 127. szám
[5475] Reichspost, August 1911-08-11
[5476] Grazer Tagblat, August 1911-08-21
[5477] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-20 / 68. szám
[5478] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-05-26 / 125. szám

1912.07.05-én Sebenicoban (Sibenik, Horvátország) volt.
„Az „Aspern“ hadihajó fedélzetéről. — Magyar tengerészek sorsa. — Az „Aspern“ osztrák-magyar hadihajó fedélzetéről, Sebenicoból, a következő panaszos sorokat kaptuk: Tisztelt szerkesztő úr! A Pesti Hirlap június 26-iki számában „Amerikai hús a haditengerészetnek“ cím alatt megjelent hír késztetett e levelem megírására. A nevezett hír ugyanis így végződik: „Most aztán érdekes lesz, hogy mi történik azokkal a szakvéleményekkel, melyek múlt esztendőben az emberi egészségre kártékonynak mondták a fagyasztott húst?“ Erre mi, az „Aspern“ hadihajó magyar tengerészei, is kíváncsiak vagyunk. Mert kérem, ez a hús, mely néhány hét óta naponként sajkáinkba kerül, nálunk közkedveltségnek örvend. Annyira, hogy még a dalmáciai legények is, akiknek pedig csak sátoros ünnepeken kerül otthon jarachus az asztalukra, úgy ahogy délben a konyhában megkapják a backjük (12 ember) részére való húst, viszik az „Ausguss“-ba, hogy a halaknak jó napot csináljanak. Hasonlóképen járnak el honfitársaink is, akik pedig javarészt a nép gyermekei, így tehát szintén nincsenek túlságosan elkényeztetve. Valóságos éhségsztrájkot rendezünk az argentínai hús miatt, amelynek kiállhatatlanul undorító faggyú ízevan. Persze mi haszna mindennek, ha az intéző „felsőbb körök“ minderről tudomást nem szereznek. Legutóbb, mikor a nyári hajórajjal elhagytuk Pólát, mindenki örült, hogy majd elmarad a gyűlölt hús. Igen korai volt örömünk, mivel másnap pontosan beállított a drága szép Kühldampfer Brgulje-ba, ahol aznap reggel vetettünk horgonyt. Itt azután ismét ellátott bennünket ezzel az egész hétre való utálatos „delicatesse“-vel. Miután kirakodott a fent említett gőzös, elhagyta a láthatárt, hihetőleg azért, hogy újabb szállítmány felvétele után ismét nyomunkba siessen. Ennyit az amerikai húsról. Vannak azonban más finom dolgok is e dicső nevű hajón. Nevezetesen valósággal dühöng itt az igazság. A mindenkori nagy úr, a Gesamtdetailoffizier, vagy ahogy mi mondjuk, „erster Leutenant“, Stummer Gusztáv sorhajóhadnagy úr, aki egyébként máramarosi származású magyar ember, a rapportnál meg sem hallgatja a „deliquenst.“ Minek az? Egyszerűen ráordít: „Sind Sie ruhig, Sie frecer Kerl!“ — és már diktálja is a Professnak a tisztességes paklit. Kérdem már most, minek viszik az embert „kihallgatására, mikor úgy sem hallgatják meg? Büntessenek anélkül. Ha még „Bordarrest“-tal (kaszárnyafogság féle) büntetnék, az még csak megjárja, bár ez is elég nagy büntetés nekünk, akik úgyis oly ritkán mehetünk ki, hanem a „Dunkelarrest“-tól óvjon meg minden igaz lelket az egek Ura! Ez a helyiség a hajó legelején, a fedélzet alatt, sőt az illemhely alatt van, amelyről a zárka mennyezetén átszivárog a ... de minek írjam ki világosabban! Erről meggyőződhetik bárki, akit érdekel, ha ugyan oda engednének valakit. Hát kérem, hol van itt a XX. század hygiéniája? Ilyesmi talán még Oroszországban sincs. De hát mit törődnek az ilyesmivel a tiszt urak! A fő, ha megvan az ő kényelmük. Ők akár naponkint is megfürödhetnek édes vízben, ami itt kincset ér, — a legénység pedig mosdhatik közösen 20—25-ös csoportokban 30. vízben és megkaphatja egymástól a legundorítóbb fekélyeket. Június 23-án ünnepelték az öreg 1908-asok az „utolsó 100“ napot. Nálunk egy nagyobbrészt víg olasz fiúkból álló kis csapat, tréfás menetben, mulatságos dalolással egy kis fekete koporsót, melyben az „ultimo 100“ volt, hordozott körül a hajón este 7 óra előtt, hogy azután víg kurjongatások között a vízbe temessék. Alig oszoltak szét, jött az inspekciós sorhajóhadnagy úr és ráförmedt az egyik idősebb altisztre, hogyan engedheti meg az eféle botránycsinálást? Végül még hozzátette, hogy ezért majd őt csukatja be. Néhány perccel később négy színésznői és hölgy jött a hajóra, a közeli Brioni-szigetről, akik nyilván ott üdülnek. Nemsokára kezdetét vette egy pezsgős vacsora az „Offiziersmesse“-ban, amelyen a tiszt urak teljes számban megjelentek, ami csak természetes, az inspekciós tiszt is. A legénységnek nyolc órakor „Abpurren“ — aludni térés — volt. Alvásról azonban éjfél utáni háromig szó sem lehetett, mivel olyan ricsajt csináltak a mulatozók, hogy csak úgy rengett! Hajnali három óráig mulattak, holott csupán éjféli 12-ig szabad nőnek a hajón maradnia. Merészkedett volna csak tiltakozni valaki emiatt, lett volna annak ne mulass! És ez nem is volt első eset. Pedig most vannak a nagy nyári gyakorlatok, amikor ugyancsak szükségünk van a pihenésre, az egész napi fárasztó, testet-lelket sorvasztó nehéz szolgálat után. Nem reméljük ugyan, hogy ez a mii panaszunk napvilágot lásson, mégis megírom, mivel könnyebb lesz tőle a lelkem. Ha több szabad idővel rendelkeznék, hasonlókat írnék gróf Tisza István e excellenciájának is, egyben ajánlván neki, csináltasson itt is rendet az ő kakastollasaival. Rajtam ugyan már úgy sem sokat segítene, meg egy pár hét, azután ismét Ausrüstungba kerül az önkényszerűségből otthon hagyott civilruhatáram. De szerencsétlen bajtársaimnak, akiknek még esztendőkig kell várni, amíg itt a megváltás órája és ők is levethetik a kék gallért, amely csak akkor szép, mikor az ember otthon szabadságon, alaposan kinyalva, a legmagasabb fokig „Unvorschriftsmäßig“ adjusztálva, sétálhat a budapesti korzón vagy a világszép állatkertben. Azonban nem akarom t. szerkesztő úrnak idejét még tovább is igénybe venni, több

szenvedő társamnak nevében is csak arra kérem, ha tenne valamit érdekünkben, örök hálára kötelezne egy csomó szegény magyar fiút. Hazafias üdvözlettel: X. Y."[5479]

1912.11.04-én, hajnali 2, óra 30-kor a balkáni háború miatt kifutott Polából, Konstantinápoly felé. Fedélzetén partraszálló erőt szállított. A kötelék tagja még az SMS Aspern mellett, az SMS Erzherzog Ferdinand, az SMS Radetzky, SMS Zrínyi pre-dreadnoughtok, SMS Admiral Spaun cirkáló, SMS Uskoke és az SMS Wildfang rombolók. 1912.11.05-én a sajtó szerint már Konstantinápolyban volt, noha oda ténylegesen csak négy nap múlva érkezett meg.[5480] A hajó 1912.11.05-06-án a Jón-tengeren, Zante (Zákinthosz) szigeténél járt.[5481]



A hajó 1912 körül[5482]

1912.11.07-09-én a Beschika (Besik vagy Bezika)-öbölben járt a Dardanellák bejáratánál.
„Az Aspern a Dardanellák előtt fog cirkálni. Ez a hadihajó tartja fenn a radiotelegrafikus összeköttetést a konstantinápolyi osztrák-magyar nagykövetség, a hajóraj parancsnoka és a pólai hadikikötő között."[5483] Parancsnoka Teichgraeber Ferenc fregattkapitány.
A hajó legénysége 305 fő,[5484] továbbá néhány tengerész, akinek feladata a konstantinápolyi követség őrzése lesz.[5485]
1912.11.09-én érte el a Boszporuszt.

1912.11.10-én Isztambulban (Pera-ban) járt. Isztambulban valóban keresztények lemészárlása történt, és a zavargások nagyobb méreteket öltöttek. Állítólag *Hadrianopolis (Edirne) is lángokban áll.*[5486] *Bár több újság is említi a hajó Pera-i útját, feltehetőleg még sem járt ott a hajó.*

1912.11.09 – 1912.12.02-ig Konstantinápolyban volt. (A sajtó november 5-re várta a hajót Konstantinápolyba, de késett a Boszporuszon való áthaladási engedély késedelme miatt.[5487]) „ Az

[5479] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-07-05 / 158. szám
[5480] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám
[5481] Arbeiterwille - Neue Zeit, November 1912-11-06
Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám
[5482] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern
[5483] Friss Ujság, 17. évfolyam, 1912-11-06 / 264. szám
[5484] Népszava, 40. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám
[5485] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám
[5486] Grazer Volksblatt, November 1912-11-11
[5487] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám

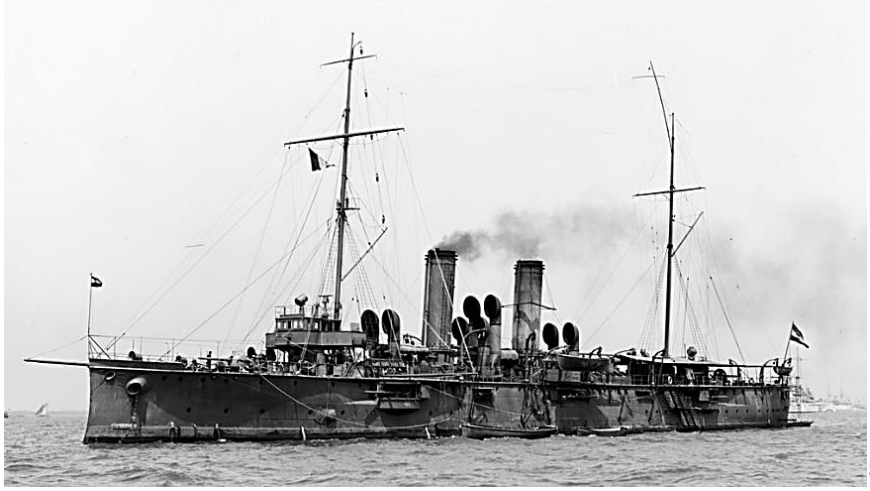
Aspern nevű osztrák-magyar hadihajó holnapután érkezik ide. A nagyhatalmak a portával tárgyalásokba bocsátkoztak annak érdekében, hogy a hatalmak mindegyike egy újabb hadihajót küldhessen Konstantinápolyba."[5488] „Az „Int. Pol. Corn" jelenti. Az „Aspern" nevű védett cirkáló ma Konstantinápolyba megérkezett és a „Taurus" állomáshajó közelében lehorgonyzott. A Konstantinápolyban élő osztrák és magyar állampolgárok most már minden eshetőséggel szemben biztosaknak érzik magukat, mert a két hadihajó elegendő gépfegyvert és legénységet tud partra számtani, hogy szükség esetén a nagykövetséget és az oda menekülő magyarokat és osztrákokat megvédhesse és onnan a hajókra való menekülésüket biztosíthassa. Az esetleges menekülők felvételére jelenleg öt osztrák Lloyd-gőzös és a „Kelet" nevű magyar gőzös áll rendelkezésre. Ezen gőzösök a forgalom közvetítése szerint váltakoznak ugyan, de négy-öt osztrák Lloyd-gőzös állandóan tartózkodik Konstantinápolyban és ezek szükség esetén 4000—5000 embert vehetnek fel."[5489] A hajó szombat (1912.11.09-én) este 8,05-kor kötött ki Konstantinápolyban.[5490]

„Baleset egy hadihajónkon. Prága, november 21. (Saját tudósítónk távirata.) Az Aspern osztrák hadihajó tengerészkadétja, Semitscha Tivadar, aki prágai születésű, szüleihez érkezett távirat szerint egy konstantinápolyi altiszt pisztolyának véletlen elsülése következtében súlyosan megsebesült. A golyó átfúrta a lépét és a has falát horzsolta. Semlitschkát e hó 9-én mintegy hatvan emberből álló tengerészeti különítmény második tisztjét, a perui európai lakosok védelmére szállították partra. Az Aspern hadihajó tudvalévően a háború kitörése óta a Járvány-tengeren van. Hogy a szerencsétlenség hogyan történt, arra nem terjeszkedik ki a távirat. A fiatal tiszt állapota — miután műtétet végeztek rajta — javult."[5491]

1912.11.14-én Smirna vizein volt.[5492]
1912.12.02-án táviratilag visszarendelték Konstantinápolyból az Adriára.[5493]
„A mellőzött orosz parancsnok. Konstantinápoly, dec. 3. — Saját tudósítónktól. — Az Ikdam hangsúlyozza, hogy Konstantinápolyból eltávozott osztrák-magyar Aspern hadihajónak a parancsnoka az összes hajóparancsnokoknál búcsúlátogatást tett, kivéve az orosz állomáshajónak a parancsnokát, akinél egyáltalán nem jelentkezett."[5494] A hajó Konstantinápolyt 1912.12.04-én hagyta el. Amikor az SMS Aspern felhúzta a horgonyt a kihajózáshoz, az orosz Kagul cirkáló is kifutáshoz készülődött, avval a céllal, hogy az SMS Aspern után eredjen. Ezt az osztrák – magyar hadihajó parancsnoka ellenséges lépésnek tekintette, hajóját harcra kész állapotba hozta és felszólította az orosz hajót a visszafordulásra. Az orosz hajót a francia Leon Gambetta hadihajó parancsnoka is megállásra szólította fel. Végül az orosz hajó ismét kikötött és az SMS Aspern kihajózott a Boszporuszon.[5495] Az SMS Aspern és az orosz hajó parancsnoka között a jelek szerint, már korábban ellentét alakult ki, de ennek oka nem ismeretes.

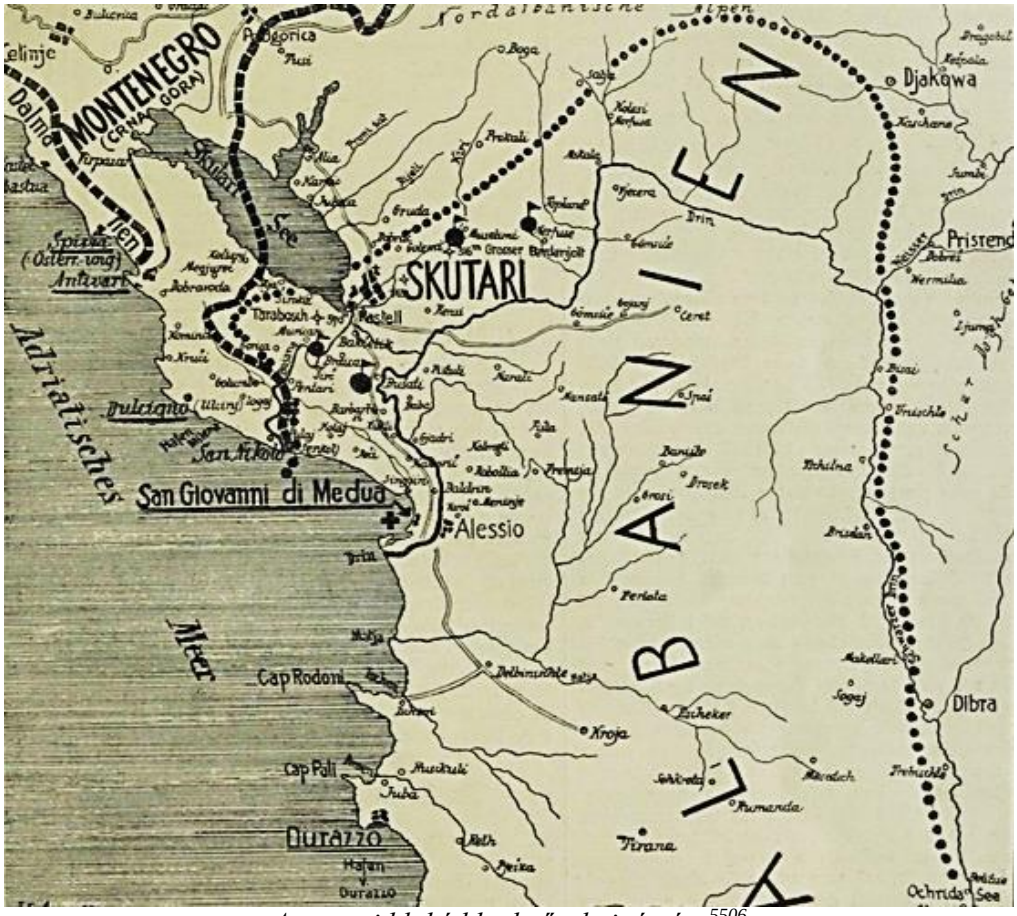
1912.12.05-én futott be Gravosa-ba.
1912.12.06-án érkezett vissza Polába. Itt új rádióállomást kapott.

[5488] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-07 / 264. szám
[5489] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-09 / 265. szám
[5490] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-12 / 268. szám
[5491] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-22 / 277. szám
[5492] Pester Lloyd, November Jahrgang 59, 1912-11-14 / nr. 269
[5493] Szeged és Vidéke, 11. évfolyam,1912-12-02 / 278. szám
Prager Tagblatt, Dezember 1912-12-03
[5494] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-04 / 287. szám
[5495] Czernowitzer Tagblatt, Dezember 1912-12-09


[5496]

1913.
A hajó új rádióberendezéseket kapott.
1913.03.19-én kifutott Polából a Bojana folyó (Montenegró) torkolatának blokádjára. Herceg Novi partjainál járőrözött.[5497] Az SMS Aspern-t több romboló és torpedónaszád kíséri.[5498] Az SMS Aspern legénysége körülbelül 300 fő, és ebből 100 főt tud partra tenni. [5499]
1913.03.21 – 1913.04.02-ig Zelenika-ban (Montenegró) volt.
1913.04.03-án Cattaróban volt.[5500] A térségben van még az SMS St. Georg, SMS Spaun és az SMS Panther is.[5501] Egy újság az SMS Aspern-t tévesen a Földközi-tenger vizei helyezte ekkor. [5502]
„Szatumor, ápr. 7. (öt órakor este.) Az ostromzár még nem kezdődött meg és egyelőre csak flottatüntetésről van szó. Burney altengernagy kormányának további parancsát várja. Az Aspern osztrák és magyar cirkálóhajó és az angol cirkálóhajó ma reggel felderítő útra indultak el, amely egészen Korfuig terjedt. Eddig még nem tudják, várjon lesz-e ostromzár és ha lesz, mikor kezdődik, sem pedig azt, hogy békés vagy háborús ostromzár lesz-e. Mihelyt az ostromzárt elrendelik, nemcsak Montenegróra, hanem az egész albán tengerpartra fog kiterjedni. E tengerparti vidékek formációja miatt, amelyeken partraszállás majdnem ki van zárva s legalább is igen nehéz és időt rabló, csak a kikötők blokádjára fognak szorítkozni, s ezek a kikötők Antiváz, Durazzó, Média, Alesszió és Dulcignó."[5503]
„A nemzetközi hajóraj a következő állást foglalja el: Az osztrák és magyar hajóraj a jobbszárnyon állott el, a szélső jobboldalon egymásután következnek az Aspern Zrínyi, Erzherzog Franz Ferdinand és Radetzky czirkálóhajók, azután következik a King Edward VII. angol czirkálóhajó. Ennek baloldali szomszédja a franczia Edgar Quinet és a Dortmouth angol czirkálóhajó és ezután következik a két olasz hajó, amely a többinél kisebb és alacsonyabb. Az antivárii kikötőben van a Breslau német hadihajó, a legszebb és a legkarcsúbb valamennyi között. Az antivárii kikötőben van továbbá egy osztrák és magyar torpedóhajó és három torpedóromboló, amelyek folytonosan Antivári és Káttaró között czirkálnak. Csütörtök óta két olasz torpedóromboló is a kikötőben van. A hajókon a legénység rendes napi munkáját végzi. Az angol és a franczia hajókon tegnap nagy súrolás volt. A német hajók legénysége gyakorlatokat végzett. Az olasz hajókon a legények sétáltak, az osztrák és magyar hajókon is gyakorlat volt. Az egyik angol hajón sűrűn vannak tengernagyi tanácskozások. A Franz Ferdinand hajón az összes nemzetek tisztjei a szikra távirati újságokat olvassák, amelyek a világ minden részéből érkezett híreket közlik. A híreket a berlini Nordd. Allg. Ztg. küldi."[5504]
1913.04.07-én az osztrák - magyar „Aspern" cirkáló és egy angol cirkáló tegnap reggel felderítő útra indult Dulcigno-ból, Korfu felé.[5505]

[5496] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern#/media/F%C3%A1jl:SMS_Aspern_Austro-Hungarian_cruiser_1907.jpg
[5497] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám
[5498] Prager Tagblatt, März 1913-03-19
[5499] Die Zeit, Mai 1913-05-18
[5500] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-04-04 / 80. szám
[5501] Grazer Tagblat, April 1913-04-02
[5502] Czernowitzer Tagblatt, April 1913-04-04
[5503] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-08 / 83. szám
[5504] Magyar Nemzet, 32. évfolyam, 1913-04-11 / 86. szám
[5505] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, April 1913-04-08



A tengeri blokád hadműveleti térsége[5506]

A Montenegró előtti flottatüntetésen részt vett az SMS Erzherzog Franz Ferdinand, az SMS Radetzky, az SMS Zrinyi csatahajó, az SMS Aspern cirkáló, valamint az SMS Scarfschhüte, az SMS Dinara és az SMS Ulan torpedónaszád.
1913.05.12-14-én Teodo-ba futott be.
„Antivári előtt az ostromzárt most az Aspern cirkáló végzi, mely tegnap e célból ideérkezett."[5507]
1913.05.16 – 1913.06.13-ig Durazzo-ban (Durres, Albánia) volt.[5508] Itt volt az olasz Francesco Feruggio cirkáló is.[5509]

1913.06.14 – 1913.07.06-ig Teodo-ban volt.
1913.07.07-23-án Durazzo-ban járt ismét.
1913.07.23-án befutott Meljine-be (Montenegró).

1913.09.12-én Brgulje-ből (Horvátország) hajózott ki.
1913.09.13-23-án és 1913.09.24-1913.10.11-ig a Bojana folyó (Montenegró) torkolatánál járt. Cél a Scutari kikötő blokkolása.
1913.10.11-12-én Teodo-ban volt.
1913.10.13 – 1913.11.17-ég Pola-ban volt.
1913.11.07-09-én ismét a Bojana torkolatánál járőrözött.
1913.11.17-én befutott Cattaro-ba.
1913.11.18 – 1913.12.01-ig a Bojana torkolatánál járőrözött, illetve állomáshajói feladatokat is ellátott.[5510]

[5506] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1913-04-10
[5507] Délmagyarország, 2. évfolyam, 1913-05-14 / 110. szám
[5508] Deutsches Volksblatt für Galizien, 1913-05-23
[5509] Pilsner Tagblatt, Juni 1913-06-03
[5510] Egerer Anzeiger, November 1913-11-28

1913.12.01-02-án Teodo-ban horgonyzott.
1913.12.03-08-án Lussin vizein járt.
1913.12.08-án befutott Polába.
1913.12.13-án leszerelték.[5511]

1914.
1914 áprilisában felmerült, hogy a hajót Dél-Amerikába küldik.[5512]
1914.07.31-én szolgálatba állt.
1914.08.21-én rövid tengeri próbautat tett.
1914.08.24-én beosztották az I. Cirkálóhadosztályba az SMS Sankt George, SMS Kaiser Karl VI., SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia és az SMS Zenta mellé. A kötelékparancsnok Paul Fiedler altengernagy volt.
1914.09.19-án a dalmát partok előtt cirkált egy torpedónaszád kötelékkel Porozina (Cres sziget) közelében.

1915.
1915.03.22-én a Fasana csatornában volt az SMS Spaun, SMS Novara és az SMS Saida cirkálókkal együtt.
1915.03.31-től a Cattarói öbölben állomásozott és az öböl előtt járőrözött. Itt az SMS Warasdiner és az SMS Turul rombolók voltak a kíséretében.
1905.05.14-én a vakok számára az S.M.S. Aspern cirkáló magyar legénysége és tisztikara 76 koronát gyűjtöttek.[5513]
„Haditengerészek athletikai versenye és football mérkőzése. Dalmáciában a S. M. S. Franz Josef és S. M. S. Aspern hadihajó legénysége athletikai versenyt és football-mérkőzést rendezett, mely igen jól sikerült. Az athletikai verseny délután három órakor kezdődött s ezt követte a football-mérkőzés. Volt vívás, tornaverseny, magasugrás, súlydobás, 100 és 400 méteres síkfutás. E két síkfutás kivételével, melyet Vogel Antal (magyar) TTC. nyert, az összes athletikai számokban a Franz Joseph legénysége győzött, egyénileg szintén az ezen a hajón szolgáló Srbek (Slavia), ki a vívás, magasugrás és tornában legelső volt. Mindkét football csapatban a tisztikar is képviselve volt és itt szintén a Franz Joseph csapata győzött 5—0 (2—0) arányban a kevesebb tréniggel rendelkező Aspern csapatán. Az Aspern csapatában igen jól játszott lovag Fiala fregatthadnagy, a Franz Joseph csapatában dr. Stocovich fregattorvos, Fábián (magyar), Vokum és Srbek (Slavia) voltak igen jók. A mérkőzést Adorján Ferenc magyar szövetségi bíró (S.A.-Ujhelyi Vasutas Sport Club) vezette.”[5514]
1915.12.29-én kifutott az SMS Helgoland cirkáló támogatására, de végül nem került az SMS Aspern ütközetbe.

1916.
1916.01.08-án és 09-én a Cattarói-öbölben lőtte a Lovcen-hegyi montenegrói állásokat a Traste melléköbölből. Lőtte Kovaci, Popovic és Zagora montenegrói településeket. A tüzelés eredményeként elmenekültek a montenegrói tűzmegfigyelők, akik irányították a helyi lövegek tüzelését az osztrák-magyar hajók ellen. Ennek következtében az I. cirkálóhadosztályt délebbre, Cattaróba helyezzék át, ahol könnyebben megtámadhatták a szövetséges hajókat az Adria déli vizein.

„A hadihajók 1916. január 8-án vonultak tüzelőállásba. Az ASPERN cirkáló (parancsnoka norwalli Konek Emil fregattkapitány) a nyílt Adriáról, a Traste-öböltől délre, 7 óra 11 perckor nyitott tüzet s közben a partvonal mentén öt különböző állásból két napon át lőtte az ellenséges erődöket és ütegeket, amelyeket Lorsich tábornagy csoportjának kellett elfoglalnia. Az ASPERN feladata nehéz volt, mert a célpontok fedve voltak és nem találtak kisegítő célpontokat sem, ezért a közvetett tűzvezetést a hagyományos módon nem lehetett alkalmazni. Konek fregattkapitány olyan új tűzvezetést dolgozott ki,

[5511] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5512] Grazer Volksblatt, April 1914-04-26
[5513] Az Est, 6. évfolyam, 1915-05-14 / 133. szám
[5514] Pesti Hírlap, 37. évfolyam, 1915-10-02 / 274. szám

amely addig ismeretlen volt a flottánál. A repülőgépekkel ellenőriztette a találatokat, amelyek mind jól feküdtek. Később a flottaparancsnokság ezt az új tűzvezetést is oktattatta minden tüzérségi iskolán."[5515]

Az Aspern cirkáló, mely montenegrói offenzívánkban ágyúival nagy veszteséget okozott az ellenségnek[5516]

1916.08.02-án Durazzo-nál délelőtt 6 órakkor tűzpárbejt vívott az olasz Nino Bixio védett cirkálóval. Az olasz hajón volt 6 db 12 cm-es, 6 db 7,6 cm-es löveg és 2 db torpedóvető cső. Sebessége 26,8 csomó. Az olasz cirkálót kísérte még 6 db torpedónaszád. Nem tudni, hogy az SMS Aspern ért-e el találatot. Az SMS Aspernt, az SMS Warasdiner és az SMS Wildfang 250 tonnás torpedónaszád kísérte. A 45 percig tartó csatába bekapcsolódott a brit HMS Liverpool cirkáló (fő fegyverzete 2 db 15 cm-es, 10 db 10 cm-es löveg, sebessége 25 csomó), valamint számos francia és olasz romboló és torpedónaszád.

„Torpedójárműveink agy csoportja augusztus 2-án reggel Malfettában katonai rendeltetésű tárgyakat vett tűz alá, egy repülőgéphangárt teljesen szétrombolt, egy gyárat lángba borított, egy másikban súlyos károkat okozott. A visszatérés alkalmával esek a torpedójárművek, amelyekhez az Aspern cirkáló is csatlakozott, egy cirkálóból és hat torpedórombolóból álló ellenséges osztaggal rövid tűzharcba keveredtek. Miután a mi torpedójárműveink több találatot értek el, az ellenséges egységek dél felé fordultak és eltűntek. A mi egységeink sértetlenül tértek vissza"[5517]

[5518]

Az SMS Aspern 1916.08.02-án Cattaróban az SMS Warasdiner és az SMS Wildfang társaságában

„Molfetta bombázása: Cs. és kir. sajtóhadiszállás. Máj. aug. 6. (Az Est kiküldött munkatársának távirata) (A sajtóhadiszálás jóváhagyásával) Az Aspern cirkáló és az öt kisérő torpedózuzó, amely Molfettát oly sikeresen bombázta, ma reggel ünnepélyesen beérkezett kikötőjébe. A torpedózuzó fedélzetén, amelyen egy Budapesten jól ismert arisztokrata volt a parancsnok, egy másik tengerészeti akcióban résztvett járművek parancsnokai is találtam, akik az eseményekről a következőket beszélték : — Reggel öt óra körül minden akadály nélkül elértük Molfeita kikötőjét. Erélyesen bombáztuk a kikötőbeli nagy fehér csarnokot — láthatólag hangárt — és megfigyeltük, hogy bombáink találtak. A gyárat ismételten kitűnő

[5515] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.
[5516] A világháború képes krónikája, 1916 (7. kötet, 79-90. szám) 1916-05-21 / 85. szám
[5517] Az Est, 7. évfolyam, 1916-08-04 / 215. szám
[5518] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern

sikerrel lőttük. Mikor a második gyár bombázására került a sor, észrevettük, hogy előtte terül el a temető. (Jellemző tengerésztisztjeink gyöngéd érzésére, hogy más állásokat kerestek, hogy a temetőt semmi baj ne érje.) — Bombáink felgyújtották a gyárat, azután visszatértünk, a nélkül is hogy lőttek volna ránk — fejezték be elbeszélésüket a torpedózúzó fedélzeten a tengerésztisztek. A bombázás többi részleteit az Aspern cirkáló fedélzetén tudtam meg. A parancsnok és tisztjei térképekkel és tengerészeti almanchokkal ültek egy asztal körül és izgatottan írták jelentésüket. — A Bocche-tól mintegy harminc mértföldre ellenséges hajók füstoszlopait láttuk az ég felé szállani. —beszélték a tisztek. — Ezek az ellenséges hajók értesültek Molfetta bombázásáról és valószínűleg Brindisiből jöttek, hogy elvágják a hazatérő magyar és osztrák hajók útját. Egy 700 tonnás olasz torpedózúzó — Indomito-típus — haladt az élükön és lőtte kisebb egységeinket a nélkül azonban, hogy eltalálta volna őket. **Az Aspern tüzelt rá, mire az Indomito láthatólag találva, nyugat felé fordult.** Az ellenfél már 10 kilométerre volt tőlünk és a hat torpedózúzó mellett ekkor felismertük az olaszok egyik cirkálóját is. — **Hajónk erélyesen bombázták az ellenséget, találatokat figyeltünk meg és ekkor az ellenség hirtelen megfordult**. Két olasz cirkáló, még egyszer megpróbált közeledni, de ismét lőttünk rájuk. Az ellenség végül feladta a harcot és eltűnt dél felé. A harc negyvennégy percig tartott és bevégződött anélkül, hogy a legkisebb veszteséget is szenvedtük volna. A mai nap különben is nagyon sikeres volt, mert Durazzóban öt eredménytelenül bombázó olasz repülőgép közül Fritsch és Severa zászlósok lelőttek egyet, a repülőgép szinte sértetlenül került birtokunkba , a bérmentők menekülni igyekeztek, egyiküket azonban azonnal elfogták."[5519]

A csata utólagos rekonstruálása:

„Az olasz partok ellen vezetett következő rajtaütésre augusztus 1-jén került sor. A Molfetta ellen tervezett támadásra az Öbölből kifutott a WILDFANG (parancsnoka hg. Liechtenstein korvettkapitány) és a WARALDINER (parancsnoka Potocnik korvettkapitány). A két romboló augusztus 2-án reggel 5 órakor érkezett Molfetta elé és hatásosan lőtték a kikötőt, egy hangárt és egy ipartelepet. 38 perc után beszüntették a tüzet és haza indultak. Időközben kifutott az Öbölből az ASPERN cirkáló norwalli Konek Emil fregattkapitány parancsnoksága alatt. A 80 T és a 85 F torpedónaszádok kísérték. Feladatuk az volt, hogy biztosítsák a rombolók hazatérését. Miután a két csoport összetalálkozott, észak felől füstoszlopokat vettek észre. Ekkor teljes gőzzel az Öböl felé fordultak, nehogy az ellenség elvágja útjukat. Hamarosan úgy tűnt, hogy az ASPERN-csoportot bekerítik, hiszen az öreg cirkáló — a ZENTA és a SZIGETVÁR testvérhajója — a közeledő ellenséges egységeknél sokkal kisebb sebességre volt csak képes. Először a GIUSEPPE ABBA romboló került harcérintkezésbe a WILDFANG -gal és a WARALDINER-rel. Amikor a GIUSEPPE ABBA belekerült a cirkáló lőtávolába, az ASPERN is tüzet nyitott. Rövid időn át a két cs. és kir. romboló lövegei is elérték a GIUSEPPE ABBA-t, amely a cirkáló lövései elől kitért. Néhány perc múlva — 9 óra 26 perckor — a COMMANDANT BORY által vezetett francia rombolócsoport is belekerült az ASPERN lőtávolába s a 12 cm-es lövegek áttették tüzüket az ellenséges csoport vezérhajójára. Ugyanekkor a rombolók — a COMMANDANT BORY-n kívül a BISSON, az ARDENTE és az IMPAVIDO - is lőni kezdtek. Néhány perc múlva az ellenség pozíciót változtatott, hogy a két rombolót leválasszák az ASPERN-ről. A távolság ekkor 6000 méter volt az ASPERN és a két romboló között. Ezt észrevéve az ASPERN visszafordult a rombolókért s azokkal együtt kísérelte meg az áttörést. Hamarosan párhuzamosan futott a két ellenséges csoport s így folytatták a tűzpárbajt. Ekkor már az ellenség túlereje a NINO BIXIO és a LIVERPOOL cirkálókkal növekedett. Erről az ütközetről az ASPERN egyik tisztje, a Baranya megyei Bikaron élő dr. Puchner Károly a következőképpen ír visszaemlékezésében: „...1916. augusztus 2-án pár, könnyű egységünk az olasz partokat lőtte s visszatértükben őket kellett felvennünk, mert várható volt, hogy náluk sokkal erősebb egységek veszik őket üldözőbe. Ez meg is történt. Alig értünk visszatérő egységeink közelébe, tőlünk keletre, tehát a cattarói visszavonulási utunkat elvágva feltűntek az ellenséges egységek. A most következő ütközetben Cagni olasz admirális vezénylete alatt két modern cirkáló és hat, szintén modern torpedóromboló 54 komoly ágyúval állt szemben a mi elavult cirkálónkkal és két, hadászati szempontból alig számbavehető rombolóval és ugyanennyi torpedónaszáddal, öszszesen 28 gyengébb ágyúval. Ennek dacára sikerült a bennünket Cattarótól elzáró ellenséges egységeket elriasztani... Az ütközetnek 10 óra 2 perckor lett vége, amikor az antant egységek tüzet szüntettek és visszafordultak. Olasz források szerint azért, mert több súlyos találatot kaptak s a sérült, mozgásképtelenné vált hajókkal nem lehetett folytatni az üldözést. A WARALDINER és a két torpedónaszád nem kapott találatot. A WILDFANG antennáját

[5519] Az Est, 7. évfolyam, 1916-08-08 / 219. szám

elvitte egy lövedék s néhányan megsebesültek. Hogy az ASPERN-en mekkora volt a veszteség, azt adatok hiányában nem tudjuk. Megjegyezzük, hogy ebben az összecsapásban az antant részéről a két cirkálón kívül nyolc romboló vett részt. Ezt az akciót az U 4 és az U 17 biztosította. Az U 4 találkozott a NINO BIXIO-val, de torpedója célt tévesztett."[5520]

1916.10.20-án Durazzo-ban az SM U16 tengeralattjárót. Az osztrák-magyar tengeralattjáró 1916.10.17-én süllyedt el. Viszont az SMS Aspern sikeresen fedezte 1916.11.19-én a visszatérő SM U64-es tengeralattjárót.

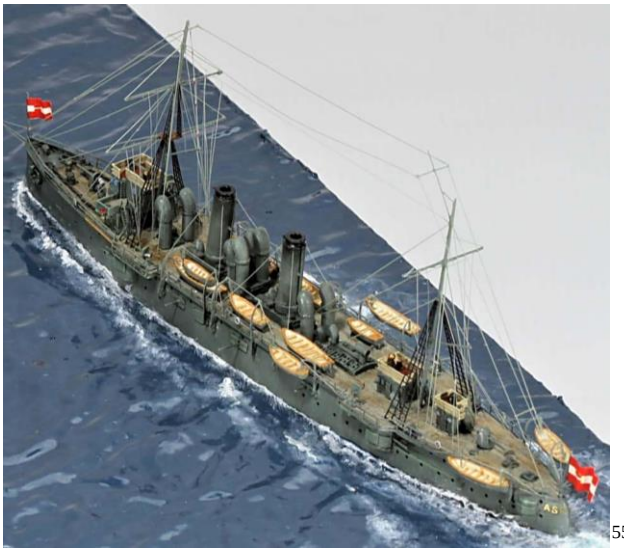
1917.
1917.10.28-án Polában a hajó fegyverzetét kicsit átalakították. A gépház és a tiszti szállás nyílása közé 1 db 7 cm (6,6 cm)/L/45-ös légvédelmi löveg került elhelyezésre.
1917.07.24-én lőgyakorlaton volt Herczeg Novi közelében a Topla-öbölben.
1917.10.28-án Cattaróból Polába indult, ahová 30-án érkezett meg.
1917.11.04-én (máshol 12-én) Triesztbe ment.
1918.03.14-én kivonták Triesztben az aktív szolgálatból, hogy legénységüket a Fekete tengeri kereskedelmi hajókra osszák be.
Triesztben 1917.11.19-én a hajót felkereste IV. Károly magyar király és osztrák császár. 1917.12.14-én a Württembergi herceg látogatta meg a hajót.

1918.
1918.03.13-án Triesztből Polába hajózott át. Itt az I. aknásszázad lakóhajója lett a háború végéig.[5521]
Itt az SMS Gamma aknarakót támogatta lakóhajóként.
1918.03.15-én az SMS Aspern fegyverzetét eltávolították.

1920.
Hadizsákmányként Nagy-Britannia kapta meg, de a hajót eladta Olaszországnak lebontás végett.

[5522]

[5520] Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.
[5521] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5522] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/297/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~80/SMS-Aspern-osztrak-magyar-Zenta-osztalyu-vedett-cirkalo-matrozai-a-fedelzeten-pihennek-Ku~II1589772

 [5523] [5524]

Megrongált hajótér:
Indomito osztályú olasz torpedózúzó 700 tonna
Egy cirkáló (Vagy az olasz NINO BIXIO vagy a HMS LIVERPOOL cirkáló.)

Parancsnokai:
1900. Weber Vilmos fregattkapitány
1902. Karl Heinrich fregattkapitány.
1903. május-1903.08.17. Wladimir Ritter von Gorkowský fregattkapitány[5525]
1903.08.17-től 1904 decemberéig: Friedrich Grinzberger (Grinzenberger) fregattkapitány[5526]
1904 decemberétől: Kosarek (Kozarek) Gusztáv fregatta-kapitány[5527]
1906. június: Seltner Lipót fregattkapitány[5528]
1906. augusztus Fellner Lipót fregattkapitány[5529]
1907. március: Ritter Payer (Pajer) v. Mayersberg fregattkapitány[5530]
1907. augusztus: Alois Baumaton fregattkapitány[5531]
1910. január: Franz Holub fregattkapitány[5532]
1910. szeptember: nemes Berthold Sándor fregattkapitány[5533]
1911. augusztus-1912. április: Edmund Graßberger fregattkapitány[5534]
1912. április: Graf Hans Firmian fregattkapitány[5535]
1912. július: Teichgraeber Ferenc fregattkapitány[5536]
1913. április: Stupar Pál fregattkapitány[5537]
1913. július: Karl Lucih (Lucich) fregattkapitány[5538]
1916. norwalli Konek Emil fregattkapitány (Utóbb altengernagy)

[5523] http://www.modelshipgallery.com/gallery/ca/sms/Aspern-700-md/pages/Aspern-0013.htm
[5524] https://onebid.hu/hu/postcards-sms-aspern-az-osztrak-magyar-haditengereszet-zenta-osztalyu-vedett-cirkalo-matrozai-a-fedelzeten-k-u-k/2590808
[5525] Neue Freie Presse, Mai 1903-05-30
[5526] Neue Freie Presse, August 1903-08-17
[5527] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-12-09 / 340. szám
[5528] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-06-13 / 160. szám
[5529] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám
[5530] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1907-03-14
Danzers Armee-Zeitung, 19071907-06-13
[5531] Die Zeit, August 1907-08-27
[5532] Grazer Tagblatt, Januar 1910-01-29
[5533] Die Zeit, September 1910-09-28
Budapesti Közlöny, 45. évfolyam, 1911-04-28 / 98. szám
[5534] Die Zeit, August 1911-08-18
[5535] Pester Lloyd, Jahrgang 59, 1912-04-28 / nr. 102
Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-11-05 / 263. szám
[5536] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám
[5537] Prager Tagblatt, April 1913-04-04
[5538] Grazer Tagblat, Juli 1913-07-20

[5539] [5540]

Admirálisok:
1900. Rudolf Rotter von Brosch ellentengernagy

[5539] https://valtozomult.blog.hu/2013/05/09/piave
[5540] https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2507

Szigetvár cirkáló 1900

SMS Szigetvár védett cirkáló, kiscirkáló, misszió cirkáló, torpedócirkáló, torpedó-hajó, torpedoshoonert

(Testvérhajója az SMS Aspern és az SMS Zenta.)

Vízkiszorítása: 2350,70 tonna, (2313 hosszú tonna)
2530,70 tonna, máshol 2602 tonna, (2561 hosszú tonna) teljes terhelés mellett

Hossza: 96,88 m, máshol 97,88 m (321 láb 2 hüvelyk) a legnagyobb hossza
96 m a vízvonalon
92,10 m az egyenesek között

Szélessége: 11,93 m (máshol 11,732 m) (39 láb 2 hüvelyk)
Merülése: 4,25 m (13 láb 11 hüvelyk) máshol 4,28 m, 4,43 m vagy 4,62 m üresen
4,81 m teljes terheléssel
1 cm merülés = 7,73 tonna

Meghajtása: 2 db álló, 4 hengeres függőleges, háromszoros expanziós gőzgép
8 db vízcsöves, széntüzelésű Yarrow gőzkazán[5541], üzemi nyomása 15 atmoszféra
2 db tengely és 2 db 3 ágú, kifelé forgó, bronz hajócsavar, 3,66 m átmérővel.
1 db kormánylapát
Vitorlafelület: 595,08 m2 A vitorlával a hajó hatótávolságát kívánták megnövelni.
2 db árboc Brigantin kötélzettel, 2 db kémény
Az SMS Zenta alapján feltételezhető, hogy kormánya úgy gőz, mint kézi erővel kezelhető.
A motorokat és a kazánokat a trieszti Stabilimento Tecnico-ban építették Gustav Lendke gépészmérnök igazgató tervei szerint, Alois Ritter von Purschka gépészeti és üzemeltetési főmérnök felügyelete alatt.[5542]

Teljesítménye: 7200 LE (5400 kW) (Máshol 8000 LE)

Sebessége: 20 csomós (37 km/h; 23 mph)

Hatótávolság: 3800 tengeri mérföld (7000 km)/ 12 csomó (22 km/h)
(Máshol 350 tengeri mérföld 10 csomóval)

Üzemanyaga: 469 tonna szén

Személyzet: 308
1907-ben 17 tiszt és 288 tengerész
1908-ban 17 tiszt és 290 tengerész

Páncélzat:
Fedélzet: 25-50 mm (1-2 hüvelyk)
Az orr és a tat felett két réteg 12,2 mm-es acél páncél. Középpen a hajtóműveknél két réteg 25 mm-es acél páncélzat.
Parancsnoki torony: 50 mm (két réteg 25 mm-es acél páncélzat.)

[5541] Polytechnikai Szemle, 7. évfolyam, 1903-01-25 / 3. szám
Magyar Gépipar, 12. évfolyam, 1903-05-01 / 5. szám
[5542] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1900-10-23

Kazamaták: 35 mm (1,4 hüvelyk)
A 12 cm-es ágyúk ágyúpajzsa 45 mm
Nincs övpáncélja a hajóosztálynak.
A páncéllemezek tikfa alaplemezei között rézborítás található, épp úgy, mint az SMS Zentán.

Fegyverzet:
8 db 12 cm-es (4,7 hüvelyk) L/40 Skoda ágyú
(2 db a fedélzeten és 6 db a kazamatákban.)

[5543]

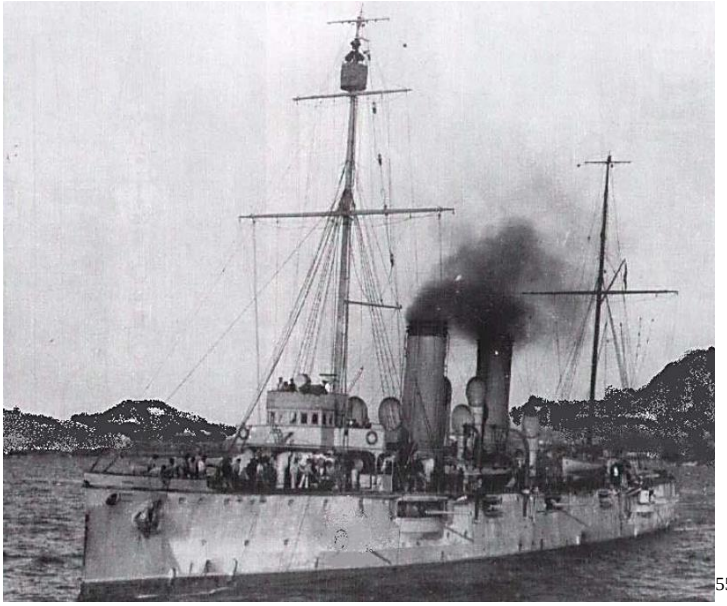
4 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L/44 Skoda ágyú
2 db 4,7 cm-es Hotchkiss L/33 ágyú
2 db 3,7 cm-es ágyú (szórólöveg)
2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Salvator-Dormus M1893-as géppuska
(1911-ben 3 db géppuska volt rajta.)[5544]
2 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) torpedócső, oldalanként egy – egy. (torpedókészlet 6 db)

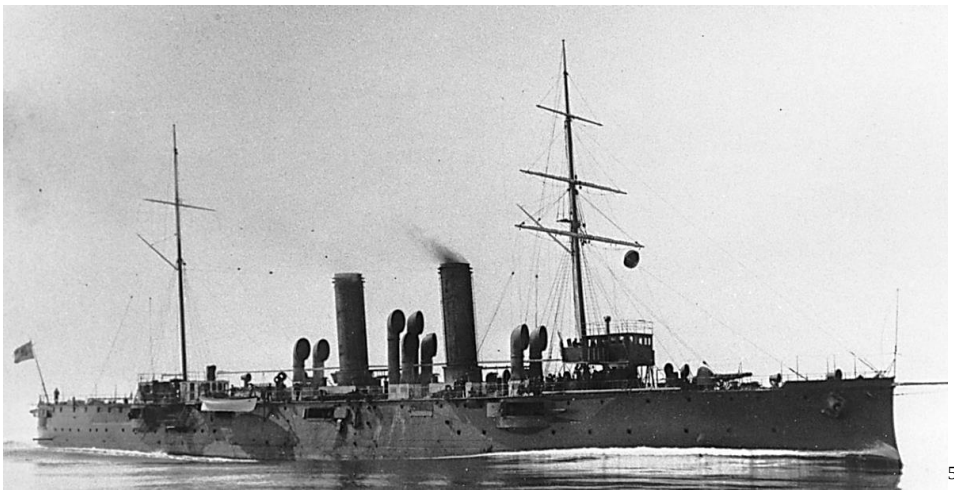
Csónakok: 1db gőzcsónak, 1 db III. osztályú csónak, 1 db III. osztályú mentőcsónak,
2 db III. osztályú cutter, 1 db I. osztályú gigg, 2 db jollboot, 1 db kis csónak
Horgonyok: 2 db Tyszak horgony 2 860 kg, 2 895 kg
3 db Admiralty horgony 538 kg, 278 kg, 122 kg

A hajó rendelkezik egyfajta hűtőrendszerrel, amit a missiós útjain használt.

Épült: a polai Császári és Királyi Építőipari Arzenál hajógyárában, a Stabilimento Tecnico-ban, teljes egészében hazai gyártású anyagokból.
Tervezte: Josef Kuchinka, az építését vezette Alois Polaczek főhajóépítő mérnök.
Építési költsége: 4 718 930 korona
Építés kezdete: 1899.05.25 (26).
Vízrebocsátás: 1900.10.29.
Első próbaút: 1901.08.08.
Elkészült: 1901.08.29.
Hadrendbe állt: 1901.09.29 (30.)
Lebontották: 1920-ban Olaszországban[5545]

[5543] https://onebid.hu/hu/pocztowki-1918-sms-szigetvar-osztrak-magyar-haditengereszeti-zenta/1944475
[5544] Reichspost, Dezember 1911-12-24
[5545] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Szigetv%C3%A1r
https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Szigetv%C3%A1r
https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Szigetv%C3%A1r

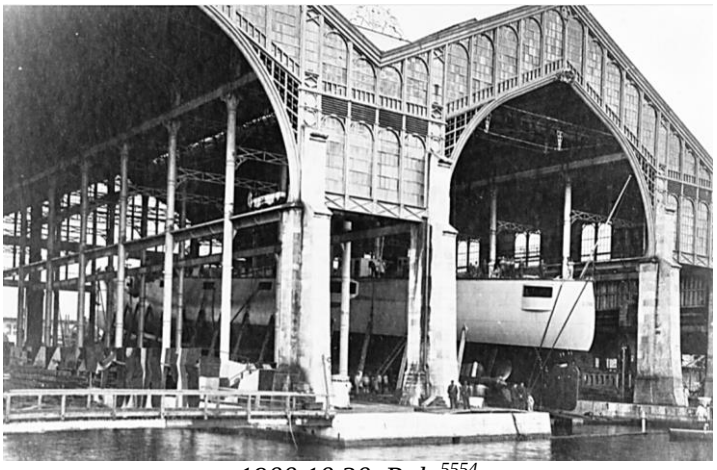
 [5546]

 [5547]

1900.
Ezt a czirkálót a haditengerészet arzenáljának hajógyárában tisztán belföldi anyagból készítették; szélessége 12 méter (11,7 m), hossza 92 méter (96 m), hordképessége 2300 tonna (mint a Zentáé) és 7000 indikált lóerőre jár. Merülése 4,28 m. Tüzérségi felszerelése 8 darab acél 120 milliméteres (12, ½ cm[5548]) Skoda-féle gyorstüzelő ágyú lesz. A gyorstüzelő ágyúkat is 35 milliméter vastag aczélpajzsok védik. 12 golyószóró (gyorstüzelő 47 mm-es) és több kisebb kaliberű gépfegyver. Van azonkívül két lanszírozó készüléke 5 méter hosszú 45 centiméteres torpedó számára. A hajó neve Szigetvár lesz, Zrínyi Miklós hősi védelmére és halála emlékezetére.[5549] „A hajókormány Hartfield rendszere szerint épült és gőz- valamint kézerővel is működésbe hozható. A központi kazán nyolcezer lóerőre van berendezve és óránkint harmincnyolc kilométer sebesség hajtására képes. A hajón levő kőszénkészlet elégséges egy hatezerszáz kilométer hosszú útnak középgyorsasággal s félbeszakítás nélkül való megtételére. Az egész hajótestet, kívülről úgy mint belsejében villamossággal világítják; a külső terep megvilágítását két hatalmas ívlámpa által végzik (25 000 gyertya fényerejű), a hajó belső fényéről pedig 200 izzólámpával

https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5546] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Szigetv%C3%A1r#/media/F%C3%A1jl:SMS_Szigetv%C3%A1r1.JPG
[5547] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Szigetv%C3%A1r#/media/File:SMS_Szigetvar_NH_87379.jpg
[5548] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-10-21 / 290. szám
[5549] Magyarország, 7. évfolyam, 1900-09-02 / 237. szám
Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-10-21 / 225. szám

gondoskodnak. A torpedó az utolsó kis szögig belföldi gyártmány."[5550] „Teherképessége 2350 tonna. Konstrukciója a legjobb acélból való, a gépek 8000 lóerejűek.[5551] „Óránként átlag 18—20 tengeri mértföld, vagyis 37 kilométernyi gyorsasággal halad. Egy ilyen gyönyörű hadihajónak az építése a tengerészeti parancsnokságnak 1900-ra kiadott költségelőirányzata szerint csak 1.600.000 forintba kerül, amihez hozzá kell szerezni a felfegyverzésre szükséges 170.000 forintot és a lőszer készítésének költségeit, mintegy 260.000 forintot. Mire a hajó teljesen tengerképes lesz, a költségek körülbelül 2.500.000 forintra fognak emelkedni."[5552] A hajó Siemens-Martin acélból készült.[5553]



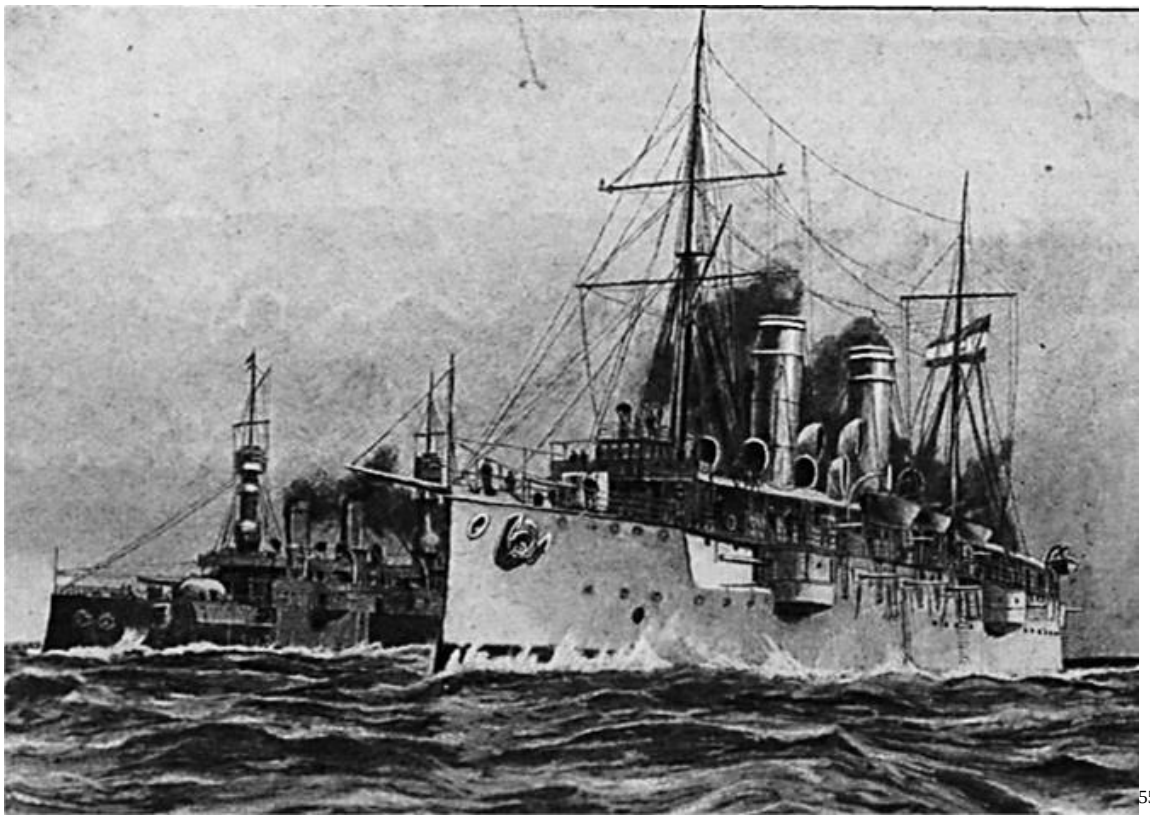
1900.10.30. Pola[5554]

„A körülmények nem engedik, hogy e czirkáló hajót ugyanolyan ünnepségekkel bocsássam tengerre, milyenek nagy hadi hajók vízre eresztésénél hagyományos szokásban vannak, s igy a hajókeresztelés csak a cs. és kir. haditengerészet részvétele mellett fog lefolyni, mindazonáltal az eseményhez méltó és megfelelő ünnepélyekkel. Spaun, csász. és kir. tengernagy."[5555]
„Szigetvári küldöttség Pólában. Mint már említettük, e hó 29-én, hétfőn délelőtt bocsátják vízre a Szigetvár nevű torpedó cirkálót Pólában. Ennél az ünnepségnél képviselve lesz a híres község is, melyről az új hadigőzöst elnevezték. Szigetvár képviselő testülete ugyanis elhatározta, hogy tizenkét tagú deputációt küld Pólába. A küldöttséget Hegyessy János főszolgabíró vezeti, aki magyarul beszél a vízrebocsátásnál, míg Szigetvár díszpolgára, turonyi Biedermann Rezső lovag a község képviseletében németül beszél majd az ünnepélyes alkalommal. A küldöttség vasárnap indul el Szigetvárról Pólába, ahol a tengerészeti parancsnok megbízásából ünnepélyes fogadtatásban lesz része."[5556]

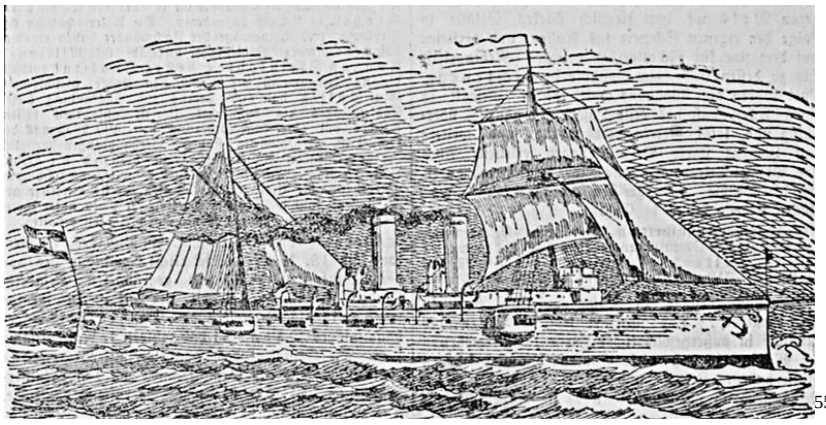
„„Szigetvár" a tengeren. A „Szigetvár" nevű torpedó-czirkáló gőzöst október 29-án avatták fel s bocsátották vízre Polában nagy ünnepségek közben. Az ünnepélyen jelen volt Szigetvár város küldöttsége, kiket a tengernagy hívott meg. A szigetváriak tizenketten, Hegyessy János főszolgabíró vezetése alatt jelentek meg az ünnepélyen s egy díszes ezüst urnában földet vittek, melyet Zrínyi és hős társainak vére áztatott, egy másikban sót, egy művészien faragott csutorában turbéki óbort, melyet az új hajó parancsnokának adtak át. Az ünnepi banketten a hajó parancsnokságát és legénységét magyarul Hegyessy, németül Biedermann Rezső köszöntötték fel, mire a „Szigetvár" parancsnoka felelt, kívánva, hogy a hazafias és katonai kötelességtudás és hősiesség hasonló példáját jegyezze fel egykor a történelem a vízen úszó Szigetvárról is, mint aminő Szigetvár egykori várát európai hírűvé tette."[5557]

[5550] Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-10-21 / 289. szám
Vasárnapi Ujság – 1900-12-16 / 50. szám / A «Szigetvár» új torpedó-czirkáló hajó vizrebocsátása (képpel) 827. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon
[5551] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-10-21 / 225. szám
[5552] Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-10-05 / 274. szám
Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-10-05 / 273. szám
[5553] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1900-10-23
[5554] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Szigetv%C3%A1r#/media/File:SMS_Szigetvar_NH_87378.jpg
[5555] Pécsi Napló, 9. évfolyam, 1900-10-23 / 241. szám
[5556] Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-10-28 / 231. szám
[5557] Kaposvár, 15. évfolyam, 1900-11-01 / 85. szám

„Kilencz órakor Hinke altengernagy átvette a jelentést a készenlétről, mire a papság elvégezte a szokásos vallásos szertartást és beszentelte a hajót, valamint a küldöttség által az urnában magával hozott szigetvári földet, melyet a hajóba bele fognak építeni s helyét felirattal jelölik meg. Azután az altengernagy lelkes beszédben emlékezett meg azokról az eszmékről, melyeket Szigetvár neve idéz föl, követendő például hozva föl Zrinyi és társai hősiességét.”[5558]


[5559]

A szigetvári küldöttség díszes urnáját Schönwald Imre pécsi ékszerész készítette. A küldöttség egy igen szép, nemzeti színű szalagos, s: »Szigetvár város — Szigetvár hadihajónak felirattal ellátott koszorút helyezett a hajóra.[5560]


[5561]

[5558] Vasárnapi Ujság – 1900-12-16 / 50. szám / A «Szigetvár» új torpedó-czirkáló hajó vizrebocsátása (képpel) 827. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon
[5559] Vasárnapi Ujság – 1900-12-16 / 50. szám / Bem 1849-iki utolsó rendelete 830. oldal / Történelem; régészet és rokontárgyúak Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 29. kötet (Budapest,1901)
[5560] Pécsi Figyelő, 28. évfolyam, 1900-10-27 / 246. szám
[5561] Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1900-10-23

1901.
„Ajándékot küldött a „Szigetvár“ hadihajó tisztikara Szigetvár városnak: egy díszes, művészien faragott keretben levő képet mely a „Szigetvár“ hajót ábrázolja. Kár, hogy a szép kép felirata német ; midőn a tisztikar egy magyar város ajándékát viszonozta, eltérhetett volna a Dienst-Spache-től, mert hiszen amennyire osztrák, annyira magyarnak is kellene lennie a haditengerészetnek, ha csakugyan „közös“.”[5562]

1901 májusában a hajó költsége már 3.478.000 korona.[5563]

1901.10.04-én Alois Prapotnik fregattkapitány irányítása alatt, kifutott Polából, Mexikó és Észak-Amerika felé.
1901.10.10-16-ig Gibraltárban tartózkodott.
1901.10.16-17-ig Tanger-ben kötött ki. Itt kiszállt a hajóból Marokkóba újonnan kinevezett császári és királyi nagykövet Crenneville Folliot Viktor gróf osztrák magyar főkonzul. [5564]
1901.10.20-22-én Funchal, Madeira-szigete következett.
1901.11.01-08-án Bridgetown-ban Barbados szigeténél állt meg.
1901.11.09-12-én Port Castries, Szent Lúcia szigetén a Karib-tengeren volt a kikötőhelye. [5565]
1901.11.12-16-én befutott Martinique-i Fort de France (Martinik-sziget) kikötőjébe.[5566]
1901.11.16-21-én a Karib-tengeri Pointe a Pietre, Guadeloupe szigete következett.[5567]
1901.11.23-26-án La Gueria (Quaira, Venezuela) volt a célállomása.[5568]
„A Reuter-ügynökség jelenti: La Guayra előtt két német, egy olasz és a Szigetvár nevű osztrák-magyar hadihajó vesztegel. Két más német hadihajó útban van La Guayra felé. Azt hiszik, hogy flottatüntetés lesz.”[5569] Az SMS Szigetvár fedélzetén a nyáron végzett tengerészkadétok tartózkodtak. A hajó jelenléte ezeken a vizeken teljesen véletlen és semmi köze a közép-amerikai zavargásokhoz. Alois Praprotuit (Prapotnik) fregattkapitány parancsnoksága alatt áll. A teljes létszám 24 tisztből és körülbelül 290 fős legénységből áll. [5570]
1901.11.27-29-én St. Anna (Curacao szigete) kikötőben vetett horgonyt.[5571]
1901.12.01-03-án befutott Cartagena-ba (Kolumbia).
1901.12.04-07-én Colon-ban járt. [5572]
1901.12.08-13-án a Limon-öbölben tartózkodott.
1901.12.13-14-én Creytown következett.
1901.12.16-28-án a jamaicai Kingston-ban vetett horgonyt.
1901.12.29 – 1902.01.01-én a haiti-i Port au Prince volt a kikötőhelye.[5573]

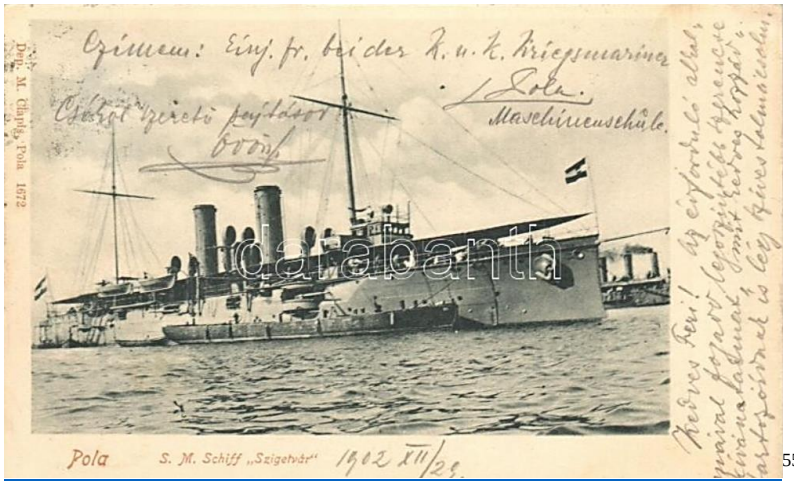
[5562] Kaposvár, 16. évfolyam, 1901-03-14 / 22. szám
[5563] Magyar Nemzet, 20. évfolyam, 1901-05-21 / 130. szám
[5564] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-10-17 / 287. szám
Das Vaterland, Oktober 1901-10-17
[5565] Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-11-12 / 312. szám
[5566] Neue Freie Presse, Oktober 1901-10-21
[5567] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-11-18 / 319. szám
[5568] Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-11-25 / 326. szám
[5569] Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-11-25 / 325. szám
[5570] Das Vaterland, November 1901-11-28
[5571] Neue Freie Presse, November 1901-11-28
[5572] Neue Freie Presse, Dezember 1901-12-05
[5573] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-01 / 1. szám

[5574]

1902.
1902.01.02-07-én Santiago de Kuba-ban vetett horgonyt.[5575] Itt megnézték a spanyol – amerikai háborúban elsüllyed spanyol hajók roncsait.
1902.01.11.26-ig Vera Cruz-ban állomásozott.[5576] Ekkor a mexikói államelnök fogadta a hajó kapitányát és tisztikarát.
1902.01.29 – 1902.02.12-ig New Orleans látta vendégül, ahol részt vett egy karneválon.
1902.02.13-16-án Pensacola-ban (Florida) járt.[5577]
1902.02.18-21-én Key West-ben állt meg. [5578]
1902.02.21 – 1902.03.02-ig Havannában (Kuba) járt.
1902.03.02-05-én Matanzas (Kuba) következett.
1902.03.07-16-án Charleston-ban (Dél-Karolina) vetett horgonyt.
1902.03.19-27-ig a Gracy-öbölben (Bermuda) volt. [5579]
1902.03.30-1902.04.02-ig Norfolk-ban (Virginia) kötött ki.
A Bermudától Norfolk-ig vezető út igen viharos tengeren történt. 1902.03.28-án pénteken rendkívül magasra csaptak a hullámok, és Rausch negyedmestert a vízbe sodorta a víz. Azonnal csónakokat indítottak a sérült felkutatására. A cirkáló több órán át a közelben maradt abban a reményben, hogy legalább Rausch holttestét megtalálják, de semmi nyomát nem találták.[5580] Kikötéskor a Fort Munron (Monroe) hadihajó és az SMS Szigetvár kölcsönösen üdvözölte egymást 21 ágyúlövéssel. A cirkáló parancsnoka felkereste az ottani hajógyárat, annak igazgatójának meghívására. [5581]
1902.04.02-05-ig Annapolis-t kereste fel.
1902.04.05-09-ig Baltimore-ban (Maryland) volt. Innét a hajó parancsnoka Washingtonba utazott, ahol fogadta az USA elnöke.
1902.04.10-15-ig New York vizein járt.[5582] „New York, ápr. 13. Az itteni osztrák-magyar gyarmat tegnap a Waldorf-Astoria szállóban bankettet rendezett a „Szigetvár" cirkáló tisztjeinek."[5583] „Dr. Grulich felköszöntőt mondott Ferenc József királyra, mire Hengelmüller osztrák-magyar követ Roosevelt elnököt éltette."[5584] A new-yorki Sncing Place színházban a Szigetvár osztrák-magyar cirkáló parancsnoka és tisztikarának tiszteletére díszeladás volt Blumenthalnak Szeszély-tündér című vígjátékát adták az ép New-Yorkban vendégszereplő Odillon asszony, Sonnenthal és Bonn német színművészek fellépésével.[5585]

[5574] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5575] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-04 / 4. szám
[5576] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-13 / 12. szám
[5577] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-02-15 / 45. szám
Neue Freie Presse, Februar 1902-02-15
[5578] Neue Freie Presse, Februar 1902-02-20
[5579] Neue Freie Presse, März 1902-03-22
[5580] Vorarlberger Volks-Blatt, April 1902-04-19
[5581] Pester Lloyd - Abendblatt, Jahrgang 49, 1902-04-01 / nr. 74
Das Vaterland, April 1902-04-02
[5582] Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-03-24 / 82. szám
Das Vaterland, April 1902-04-11
[5583] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-04-14 / 102. szám
[5584] Hazánk, 9. évfolyam, 1902-04-15 / 89. szám
Das Vaterland, April 1902-04-14
[5585] Budapesti Napló, 7. évfolyam, 1902-05-07 / 124. szám

New York-ban hatalmas tömeg akarta meglátogatni az SMS Szigetvárt. A hajók közötti palló hírtelen leszakadt és 15 ember (máshol 23 ember[5586]) a vízbe esett, míg mások csónakokra és hajókra estek. Szerencsére mindenki túlélte a balesetet.[5587]
A cirkáló sorhajóhadnagya Oskar Kohen, részt vett a Fulton féle tengeralattjáró tesztjén. A diesel – elektromos tengeralattjárót az angliai Electric Boat Company építette, Fulton mérnök tervei szerint. Ezek a Holland osztályú tengeralattjáró továbbfejlesztett változata volt.[5588]



[5589]

1902.04.25-28-án New Haven-ben volt.
1902.04.28 – 1902.05.01. New London-ban állt meg.[5590]
1902.05.02-06-ig Boston-ban (Massachusetts) kötött ki.[5591] Tisztelgett az ottani erőd előtt majd kikötött az osztrák-magyar konzulátus előtt.[5592]
1902.05.07-12-ig Halifax (Kanada) következett. Itt nagy feltűnést keltett, hogy amikor egy Kanadából Dél-Afrikába csapatokat szállító brit hajó haladt el mellette, azt feltűnő zászlójelzésekkel köszöntötte.[5593]
1902.05.22-29-én Cherbourg-ban (Franciaország) járt.[5594]
1902.05.30-1902.06.06-ig Rotterdam-ban (Hollandia) állt meg. [5595]
1902.06.06-12-ig Amsterdam (Hollandia) kikötőjében volt.
„Hágából jelenti egy táviratunk, hogy Kuyper miniszterelnök ma ebédet adott a Szigetvár hadihajó tisztjei tiszteletére. Az ebéden jelen volt a külügyminiszter, a hadügyminiszter és a gyarmatügyi miniszter."[5596]
1902.06.15-21-ig Hamburg (Németország) következett.
1902.06.24-30-án Portsmouth-ot (Nagy-Britannia) kereste fel. [5597] Itt a betervezett flottafelvonulás a király betegsége miatt elmaradt. A hajó az angliai programmódosulás miatt, részben megváltoztatta további útvonalát.[5598]

[5586] Das Vaterland, April 1902-04-15
[5587] Vorarlberger Volks-Blatt, Mai 1902-05-07
[5588] https://naval-encyclopedia.com/ww1/uk/holland-class-submersibles.php
Neues Wiener Journal, Mai 1902-05-06
[5589] https://mutargy.com/mutargy/konyv-papirregiseg/1902-sms-szigetvar-az-osztrak-magyar-haditengereszet-zenta-osztalyu-vedett-cirkaloja-k-u-k-kriegsmarine-austro-hungarian-navy-sms-szigetvar-zenta-class-protected-cruiser-m-clapis-pola-ek-2/
[5590] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-04-30 / 118. szám
[5591] Neue Freie Presse, Mai 1902-05-03
[5592] Das Vaterland, Mai 1902-05-09
[5593] Grazer Tagblatt, Mai 1902-05-10
Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1902-05-13
[5594] Prager Abendblatt, Mai 1902-05-23
[5595] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-06-01 / 148. szám
[5596] Budapesti Napló, 7. évfolyam, 1902-06-07 / 154. szám
[5597] Pécsi Napló, 11. évfolyam, 1902-06-18 / 137. szám
[5598] Pester Lloyd, Jahrgang 49, 1902-07-02 / nr. 157

1902.07.02-14 között Kielben tartózkodott.[5599] Részt vett a kieli ünnepi hét eseményein. A kikötőben a cirkálót meglátogatta 1902.07.03-án du. 5 (16.30 máshol[5600]) órakkor II. Vilmos német császár. Az SMS Szigetvár erre felvonta tisztelgésképp a nagy admirálisi lobogót.[5601] A hajót eredetileg a „német császár budai beszédének behatása alatt keresztelték el Szigetvárra."[5602] A cirkáló parancsnoka ünnepi vacsorán vett részt a Hohenzollern fedélzetén. [5603] 1902.07.07-én Kielben a haditengerészet főfelügyelője, von Koester admirális látogatta meg a cirkálót. A cirkáló 21 ágyúlövéssel köszöntötte az admirálist.[5604] Kielből a hajó a Balti-tengerre ment.

1902.07.15-20-án Neufahrwasser (Nowy Port, Danzig) következett.[5605]
1902.07.22 – 1902.08.01-ig Kronstadt-ot (Oroszország – Finn-öböl) kereste fel.[5606] Itt II. Miklós orosz cár látogatta meg a hajót. Kronstadtban az osztrák-magyar kolónia tagjai a hajó parancsnoka és tisztjei számára ünnepi bankettet rendezett.[5607] A hajót számos orosz tengerész kereste fel. Az SMS Szigetvár egyik ágyújának tartószerkezete még az odaérkezés során meglazult. Az orosz kikötőkapitány azonnal a kikötő összes erőforrását a „Szigetvár" rendelkezésére bocsátotta a károk helyreállítására.[5608]

„A Szigetvár Kronstadt előtt. Írta: Pintér Ákos. Kronstadt, júl. 25. A szentpétervári újságokban tegnap egy kronstadti távirat jelentette, hogy egy magyarosztrák hadicirkáló, a Szigetvár horgonyt vetett az úgynevezett Kis-öbölben. Erre a hírre — azt hiszem, nem tévedek, — nem én voltam az egyetlen, aki a kora déli órákban már fölkereste a Nikolaj-híd melletti Kotlin-t, hogy áthajózzék Kronstadtba, egy nagyon ritka látványossághoz: megbámulni egy magyar-osztrák hadigőzöst, amit oly keveset láttak még északi vizeken, főképpen pedig orosz kikötőben. Engem a kíváncsiságon kívül még más is vonzott oda: az a hamisítatlan, szép magyar neve a hajónak, az a magyar történelemből kölcsönzött Szigetvár, vájjon vannak-e a fedélzetén honfitársak? Vájjon a magyar nevű hajó visz-e világkörüli útjára magyar fiúkat is? A Kotlinon futkározó utasok beszédjéből egyre sűrűbben hallom a Szigetvár nevét, hála az orosz helyesírásnak, borzasztóan elferdítve; igy: Szigettvart. Ez különben a hajó neve mindenütt, az egész világon, ahol a magyar ortográfiával ugyan keveset törődnek, épp úgy, mint például mi rettentő nyelvbicsaklásokkal, kriminálisan roszszul mondanék ki a holland, norvég vagy svéd neveket, mert ezeknek az ortográfiáját mi se ismerjük, holott buzgó igyekezetünk a külföldet pedánsul ismerni. A Szigettvarr így is kedves nekem, hadd törjék bele a nyelve a muszkának. A németet már úgyis elég jól megtanulta, olyan jól, hogy a la, France hajlandó volna a magyart is osztráknak nézni. A Szigettvarr-t tehát kettős örömmel is üdvözlöm, nemcsak azért, mert „majdnem magyar" gőzös, de mert olyan szép, olyan jó és olyan dicső történelmi nevet visel. Ahol a Kotlin kiköt, az a régi kereskedelmi kikötő, innen még nyomát se látni a Szigetvárnak. Át kell kocsizni az egész ócska, piszkos Kronstadtot, ahol minden marine, vain vagy határőrség. A többi ház csak úgy véletlenül vagy pedig az ő szolgálatukra áll, lévén, ami nem kazjonni és nem tengerészet: kocsma, szatócsüzlet és színház. Az izvoscsiknak csak anynyit kell mondani: „A külföldi hadihajóhoz!" Visz a szűk utcákon szélsebesen, aztán letesz a vámháznál és átad egy finánccnak. — Ez majd elmondja, merre menjen. A finánc átad egy csónakos muzsiknak, az meg csak annyit mond: „harasó" és már az óriás kereskedelmi hajók között kúsztunk el nyílsebesen. Körülöttünk megnépesedett az öböl, egy sereg apró ladik indult nyomunkban és ezekben fölismertem a Kotlin utasait, akik a mi csónakunk vezénylete után jöttek: — Scigettvarr nézni! Micsoda lárma, zakatolás, ropogás, kattogás, sípolás tölti itt be a levegőt. A száz meg száz rengeteg hajótest, mind egymáshoz közel simulva, orosz, francia, angol, német, dán, holland, finn hajók egymás szomszédságában rakodnak be vagy kirakodnak. Ezek a kereskedelmi gőzösök. A parthoz közel csak ezek állanak, — a nagy tengeri hadigőzösök, Oroszország csudái, mind távolabb a parttól, messziről fehérlenek. A két kikötővédő nagy páncélos, mint két vízi palota, úgy mered ki a piszkos öbölvízből, sok ágyúcsöve ponyvával behúzva olyan, mintha száz meg száz szájból szivarozna s szivarját hanyagul

[5599] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-07-03 / 180. szám
[5600] Oedenburger Zeitung, Jahrgang 35, 1902-07-05 / nr. 153
[5601] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-07-04 / 181. szám
Das Vaterland, Juli 1902-07-04
[5602] Pécsi Napló, 11. évfolyam, 1902-07-05 / 152. szám
[5603] Grazer Tagblatt, Juli 1902-07-03
[5604] Neue Freie Presse, Juli 1902-07-08
[5605] Neues Wiener Journal, Juli 1902-07-17
[5606] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-07-28 / 205. szám
[5607] Agramer Zeitung, Juli 1902-07-28
[5608] Das Vaterland, Juli 1902-07-29

a fogai közé szánt litván, arcához nyomja. A szivarok füstje nem látható, — de jaj, ha egyszer szivarozni kezd. Az ágyús szörnyeteg mellett zajtalanul amint elkúsztunk, jobbról, egyszerre előttünk volt a Szigetvár szürke, nagy teste. Orránál a magyar név aranybetűi oly kedves melegséget loptak az ember szívébe, — idegen világban, idegen emberzúzó tömegek között egyszerre mintha egy darab „otthon“ kerülne elénk! Szívünk megdobban valami büszkeségfélétől és szinte szeretnék az evező muzsiknak elmesélni: látod békás! ez magyar, ez mind magyar, ez a nagy, szép hajó magyar; a neve, az különösen magyar! A gyönge délutáni szél csöndesen lobogtatja a két szélső közös zászlót, piros-fehér-piros színe van, középen egy katonai címerrel. Ha a magyar név fölött piros-fehér-zöld zászló lengene, persze, még másképpen hatna a magyar szívre, de ha már ez a közös jelvény s erre esküszik föl a magyar tengerészfiú is, nézzük a színeit meghatottsággal, mert azok védelme alatt járják a mi véreink is az egész világot. Az én muzsikám bólongat a fejével, hogy: szép, valóban szép. ő már sok gőzöst látott, de meg kell vallania, hogy semmivel se különbeket ennél, hacsak nagyobbakat nem. Odasimultunk a hajólépcsőhöz és most a sok ismerős matrózruha, az ismerős tiszti uniformis, a sapkára nyomott Szigetvár aranyos betűi valósággal lázba sodorják az embert. Kiugrottam a lépcsőzetre. Egy kicsit megint otthon vagyunk! Felkiáltottam a fedélzetre: — Magyarul vagy németül? Amire ez a válasz jött németül: — Velem németül, de akad, akivel magyarul is lehet! ” Ez a dualizmus! „Szívesen látnak a hajón“, hangzott felülről és így sietve másztam meg az emeletnyi lépcsőt. Odafent már magyar fiúk vártak: Zemplén Szilárd sorhajó-zászlós, meg Skuklics Győző, egy zalai fiú, hadapród. Vidáman körülfogtak, még az osztrákok is, és hamarosan megtudtam, hogy van még magyar fiú sok a hadapródok között, néhány a matrózok között is, mi ritkaság, mert legnagyobbrészt partmenti horvát, dalmát és olasz fiuk a matrózok. A mi a magyar fiúknál természetes: végtelen vendégszeretettel és szívességgel vettek körül s az első illemkérdéseken átesvén — a milyen a hajóparancsnoknál való bejelentés, a tiszteknek való bemutatkozás — lefoglaltak maguknak, így aztán hamar megtudtam a fiatal, de már sokat látott cirkáló történetét. A Szigetvár a magyar-osztrák haditengerészet legfiatalabb hajói közül való. Múlt év őszén készült el Triesztben s még szeptember végén végezte az úgynevezett „próbafűtést,“. Október elsején már nagy, világkörüli útra kellett volna indulnia, de — szerencsétlenségükre — kitűnő parancsnokuk, Stravyovszky meghalt, a szél ütötte meg s igy elhalasztódott az elutazás napja október 4-ikére. Ekkorára Praprotnik Alajos fregattkapitányt, hívták meg parancsnoknak, aki mellé első tisztnek kinevezték Willenich sorhajóhadnagyot, a tüzérség tisztjének Kokén Oszkárt, torpedótisztnek Gertach Konstantin bárót és navigációs tisztnek Preuschen Ferenc bárót. Velük együtt tíz tisztet vitt magával a hajó, azonkívül 32 hadapródot, 4 tisztviselőt, orvost, 30 emberből álló bandát és 300 embert. Elindultak tehát, október negyedikén és Gibraltáron át egyenesen Madeirába vették útjukat, onnan a nyugatindiai szigetekre, Mexikóba, Északamerika főbb kikötővárosaiba, majd viszsza Angolhonba, York, Halifax kikötőibe, aztán Franciaország partjaira Cherbourgba, Hollandiába , Rotterdam, Amszterdam kikötőibe, Hamburgba. Innen sürgönyileg átrendelték őket megint Angolországba, a koronázás ünnepségeihez s Portsmouthban vetettek horgonyt. A mikor aztán az angol koronázás elmaradt, innen siettek Kielbe. Itt a hajónak illusztris vendége is volt: Vilmos császár, a ki ellátogatott a Szigetvárra s a parancsnokot, Praprotnikot rendjellel tüntette ki. Kielből Dancigba mentek át s itt tartózkodtak julius 38-áig. Julius 18-án indultak el Kronstadt felé s két nap alatt tették meg a nagy utat. Július 20-án érkeztek meg Kronstadtba, ahol most egy hétig fognak pihenni. Útjuk alatt a tanulmányi célok mellett diplomáciai küldetést is végeztek, így Mexikóban már évek óta nem volt diplomáciai küldetés éi hajó, mind a feladatokat maga a parancsnok végzi. Összes állomásaikon udvariassági látogatásokat tettek s ilyen udvariassági tény az is, hogy most egy orosz kikötőt látogattak meg. A magyar és az osztrák kikötőkben gyakran fordulnak meg orosz gőzösök s igy most már ideje volt, hogy végre magyar-osztrák gőzös is ellátogasson az orosz kikötőkbe, ahol évek óta nem volt már. Mialatt a mi szimpatikus magyarjaink útjukról beszéltek, annyi örömmel és jó kedvvel a fáradságokról éppen úgy, mint a szépségekről, amiben az ilyen nagy világkörüli utazásnál napról-napra van részük, — a látóhatáron feltűnt, egy orosz hadigőzös, amely Kronstadtban készült horgonyt vetni. Látás-futás keletkezett az éppen vacsorára készülő legénység körében, hogy a nemzetközi hadi udvariasság szabályai szerint fogadják. Nagyon megragadó, sőt impozáns dolog az, amint két ilyen idegen nemzetiségű hajó egymást üdvözli. Az orosz hajó egy partvédelemre szolgáló kis csatahajó volt. Megállt néhány versztnyíre a Szigetvártól, hogy az előkészületeket el-végezhesse s azalatt nálunk is erősen folytak az előkészületek. A legénység közül azok, a kiknek nem volt dolguk, szám szerint mintegy százötvenen-kétszázan sorba álltak a hajó fedélzetének jobb oldalán, szemben azzal a vonallal, amelyen az orosz gőzösnek el kellett haladnia. Mellettük, a tisztek előtt fölálltak a zenészek s maguk a tisztek is teljes számmal, elszórtan a fedélzetre

jöttek. Az orosz hajó lassan, méltóságosan úszott felénk, néhány méternyi távolságban, párhuzamosan a mi vonalunkkal. Amint orra elhaladt szemben a Szigetvár hátsó zászlaja előtt, fölcsendültek a mi fedélzetünkön az orosz himnusz méltóságos akkordjai, s a matrózok, a tisztek merev tartással szalutáltak. Odaát az orosz gőzös egész legénysége szintén sorba állt mi felénk s a himnusz hangjaira legénység, tisztek levették a sapkáikat s igy, fedetlen fővel vonultak el a Szigetvár előtt. Aztán megálltak, horgonyt vetettek s aztán kezdődött a ceremoniális látogatások előkészülete. Egy magyar-osztrák tiszt, díszben, csónakra ült s átment az oroszokhoz, hogy a Szigetvár üdvözletét vigye meg az orosz parancsnoknak. Amint ő visszajött, egy orosz tiszt, díszben, átjött a mi parancsnokunkhoz, hogy az oroszok üdvözletét átadja. Mindez a legnagyobb csendben, a legnagyobb pontossággal, egyszerűséggel történt meg s valóban, itt érzi az ember, mily nagyszerű a legegyszerűbb udvariassági tény is katonáéinál. És arra gondoltunk e jelenetnél, hogy milyen rettenetes lehet az, ha — félre udvariasság! — két ilyen hajó a tengeren háborús időben egymásnak megy. Az udvariasságnak igy elég tétetvén, mi leültünk borozni a tiszti kajütben. A bor francia volt, a szivar meg Havannából való. És mind a kettő valóságos, igazi — mert hiszen ők maguk hozták magukkal. A Szigetvár utasainak, amíg itt tartózkodnak, lesz ünnepeltetésben részük elég. A magyarosztrák konzulátus ebédet ad nekik Kinszky grófnál, az osztrák-magyar kolónia (amely inkább osztrák, mint magyar) bankettet rendez a tiszteletükre szombaton. Én magam is Zichy Mihály nevében meghívtam őket a mester nyaralójába, a tenger melletti Lahtá-ba s ide vasárnap jönnek el ebédre. A tiszteknek hát mindenütt kijut a meghívásokból. Azalatt a legénység vidáman lakmározza a maga főzte frugális, de jó ebédjét, krumpli-vacsoráját, most is éppen a vacsoránál voltak, amint lementünk közéjük. A hajó pompás méhében, a Maxim-ágyuk, meg a Skodák között, néhány torpedó szomszédságában hangosan vannak a fiuk s burgonyás edényükkel a kezükben, a hajó padozatán ülnek egymás mellé. Egy ketrecben, mint két exotikus istenteremtménye, két matróz kuporog,— ez a karcer, az áristom. Idekerülnek azok a szerencsétlenek, akik az őrségen elalusznak. Mozdulni való helyük alig van, de enni kapnak — egy héten egyszer azonban ajneliba zárják őket, egy-egy sötét kamarába s ott enni se kapnak. A kedvemért kinyitottak egy ilyen börtönt: bent kuporgott szegény fiú, álmosan s úgy dörzsölgette a szemeit, a mint a fény beverődött, mint egy álmos macska. Katonáéi nem ismernek tréfát! Végignéztük még a pompás hajóberendezést, az ágyukat, a torpedókat, a kormányos masinériáit, a tisztek gyönyörű kis kajütjeit, a parancsnok luxuriózus, pompázó lakosztályát — aztán néhány matróz csónakkal állott a hajólépcső elé és szeretetreméltó kalauzom, Skublics hadapród kormányzásával kieveztünk a partra. A hajó körül a nálamnál kevésbbé szerencsés kíváncsiak serergestől evezték körül a nagyszerű Szigetvárt, hölgyek, katonatisztek, iskolásfiúk, legnagyobbrészt Pétervárról valók. A hajó jövő héten indul Stokhohnba, vagy Bergenbe."[5609]

„Tengerésztisztjeink Szent-Pétervárott. A szent-pétervári osztrák és magyar kolónia tagjai a Kronstadtban volt Szigetvár czirkáló tisztjeinek tiszteletére ünnepi lakomát rendeztek. A lakomán megjelent a «Szigetvár» tisztikara parancsnokukkal, Propotnik fregatta-kapitánynyal az élén, az osztrák és magyar követség részéről Kinsky gróf követségi tanácsos, — Aerenthal nagykövet távol volt Szentpétervárról — a követség tisztviselői és a József király-segélyegylet tagjai. Az első felköszöntőt Kinsky gróf mondta; melegen üdvözölte a tengerészeket, majd a czárt éltette. Számos felköszöntőt mondtak még ezután. Hétfőn, e hó 28-án a kolónia tagjai feleségeikkel megtekintették a Szigetvárat."[5610]

„Kronstadtból táviratoztak. Az ottani kikötőben veszteglő osztrák-magyar és görög hadihajók tiszteletére Makarov tengernagy kikötőparancsnok tegnap díszebédet adott. Ugyancsak tegnap a Szigetvár parancsnokát és Preisen bárót Miklós czár kihallgatáson fogadta."[5611] A Szigetvárt 1902.08.01-én felkereste I. Miklós cár és Sándor nagyherceg.[5612]

1902.08.02-08-án Stockholm-ot (Svédország) kereste fel. [5613]

[5609] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-07-29 / 206. szám
[5610] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-07-31 / 181. szám
[5611] Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-07-30 / 178. szám
[5612] Deutsche Tageszeitung, August 1902-08-02
Agramer Zeitung, August 1902-08-01
[5613] Budapest, 26. évfolyam, 1902-08-04 / 212. szám

1902.08.09-13-án Koppenhágában (Dánia) járt. Itt a hajó kapitányát fogadta IX. Keresztély dán király.[5614] Koppenhágában is fogadások színesítették a napot. Ezekre hol a parton, hol pedig a hajón került sor.
1902.08.13-15-én Marstrand (Svédország) következett.[5615] Itt, Oszkár svéd király kívánta fogadni a vendégeket.
1902.08.16-22-én Bergen-be (Norvégia) érkezett.
„Az osztrák Szigetvár cirkáló, Prapotnik fregattkapitány parancsnoksága alatt, szombaton (augusztus 16-án) 23:00 órakor érkezett a helyi kikötőbe. A 311 fős legénységgel rendelkező hajó 103 hónapja van úton, és ez idő alatt számos tengerentúli és európai kikötőt látogatott meg. A mai születésnap (augusztus 18.) alkalmából a hajót tegnap este pompásan kivilágították, és ragyogó tűzijátékot rendeztek. Ma reggel (császárnap) a helyi katolikus templom lelkésze, Wang lelkész ünnepi istentiszteletet tartott a fedélzeten. Délután 1 órakor vacsorát rendeztek a fedélzeten a helyi katonai és polgári előkelőségek számára, amelyen Wang lelkész gyönyörű, meleg szavakkal szólt olaszul Ferenc József császár tiszteletére. A „Szigetvár" öt napig marad itt, majd folytatja útját Edinburgh, Brest, Lisszabon, Cádiz, Algír, Gravosa és Pola felé."[5616]
1902.08.24-29-én Leith (Edinburgh, Skócia) vizein volt.
1902.09.01-05-én Brest-ben (Franciaország) volt.[5617]
1902.09.07-12-én a portugáliai Lisszabonban kötött ki.[5618]
1902.09.12-17-én Cadiz-ban volt.
1902.09.19.21-én Algír-ban kötött ki.
1902.09.25-30 között Gravosa-ban vetett horgonyt.
1902.10.01-én futott be Polába.
1902.10.04-én leszerelték.[5619]

Ebben az évben az SMS Szigetvár teljes költségét így adták meg: A Szigetvár cirkáló torpedóhajó (2300 tonna), hajótest stb. 3,478.000 korona, ágyuk 450.000 korona, lövőszer 640.000 korona.[5620] Ez 4 568 000 korona. De még ez sem volt elég, mert a végösszeg 4 718 930 korona. Ez az összeg jócskán meghaladta az eredetileg tervezett 2.500.000 koronát. Ez 52,9%-os árdrágulás!

Egy diplomáciai vita:
„A megsértett «Szigetvár.» Bécsi diplomácziai körökben egy különös affér jár szájról-szájra, amelynek hőse nem más, mint a «Szigetvár» nevű osztrák-magyar hadihajó. Ezt a dicsőséges nevet viselő hadihajót bizony nagyon megsértették az angliusok és ezer szerencse, hogy parancsnoka nem egy második Zrínyi Miklós, mert könnyen megeshetett volna, hogy bombázni kezdi London városát és akkor . . . akkor ... No de ne foglalkozzunk rémlátásokkal, hiszen az ügyet már lovagiás után elintézték. A dolog úgy történt, hogy az angol kormány értesítette a külügyminisztériumot, hogy a koronázási ünnepély alkalmából a spitcheadi kikötőben nagy nemzetközi flottaszemle lesz és megkérte a külügyi kormányt, hogy szintén küldjön hadihajót a szemlére. Bécsből erre azt válaszolták, hogy nem vehetnek részt az ünnepélyen, mert az összes hadihajók el vannak foglalva a tengeri nagy hadgyakorlatokra való előkészületekkel. Később mégis meggondolták a dolgot és táviratilag utasították az Amerikából éppen visszatérő Szigetvár hadihajót, hogy menjen Angliába. Az angol kormány azonban úgy találta, hogy a Szigetvár hadihajó nem elég nagy ahhoz, hogy méltó lenne az ünnepélyen való részvételre és bécsi nagykövete útján nagyobb hajó kirendelését kérte. Bécsben azonban kijelentették, hogy nem küldhetnek másik hadihajót és ha a Szigetvárt nem találják megfelelőnek az angolok, akkor lemondanak az ünnepélyen való részvételről. Minthogy pedig a flottaünnepélyre a világ összes flottával bíró nemzetei küldtek hajót, feltűnő lett volna az osztrák-magyar flotta távolmaradása és így az angol kormány megelégedett a kis Szigetvárral. Hej pedig, ha az angol kormány nem kalmármódra méri a dicsőséget, hanem a név varázsát tekinti, akkor örülnie kellett volna, hogy egy olyan hajó is részt vesz az ünnepélyen, amelyiknek a nevéhez egy leonidasi hőstett fűződik. Rossz nyelvek különben azt beszélik,

[5614] Neue Freie Presse, August 1902-08-15
[5615] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-08-16 / 195. szám
[5616] Salzburger Chronik für Stadt und Land, September 1902-09-05
[5617] Das Vaterland, September 1902-09-02
[5618] Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-09-06 / 245. szám
[5619] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5620] Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-03-28 / 86. szám

hogy Goluchovszki gróf eleinte a Kibicz hadihajót akarta az angol vizekre küldeni, de végre is nagy bölcsen letett erről a tervéről, mert nem akart rossz vizekre alkalmat adni."[5621]

Állítólag mikor a hajó az USA-ban járt, a magyar tengerészek az osztrák-magyar konzulátus előtt, elénekelték a magyar himnuszt, amiért utóbb őket a hajón letartóztatták és négy hónap fogságra ítélték őket. A hír azonban végül valótlannak bizonyult.[5622]

1903.
„Gyakorló hajóhadosztály. Félhivatalosan jelentik: Hónapokkal ezelőtt köztudomású volt, hogy haditengerészetünk vezetősége, szokás szerint, téli gyakorló-hajóhadosztályt állít össze. Ez a hajóhadosztály Kneiszler Leodogár ellentengernagy parancsnoksága alatt a Habsburg, Budapest és Wien vértes csatahajókból és a Szigetvárral az élén torpedó-flotillából áll és december 31-én szállott ki a sík tengerre. Jelenleg az Adria északi vidékén végez gyakorlatokat, de lehet, hogy később a levantei vizekre, a Közép-tenger keleti részére vitorlázik, mintám a legutóbbi gyakorló hajóraj a múlt évben a Közép-tenger nyugati kikötőit látogatta meg. Amint látjuk, mindez megszokott, rendes dolog, amelynek magyarázása végett egészen fölösleges szenzációs kombinációk kieszelése."[5623]

1903.01.01-én a "Habsburg", a "Budapest" és a "Wien" csatahajókból, a "Szigetvár" cirkálóból, a "Magnet" torpedónaszádból és kilenc torpedónaszádból álló századot felszerelték, és január 1-je óta szolgálatban is áll.[5624]

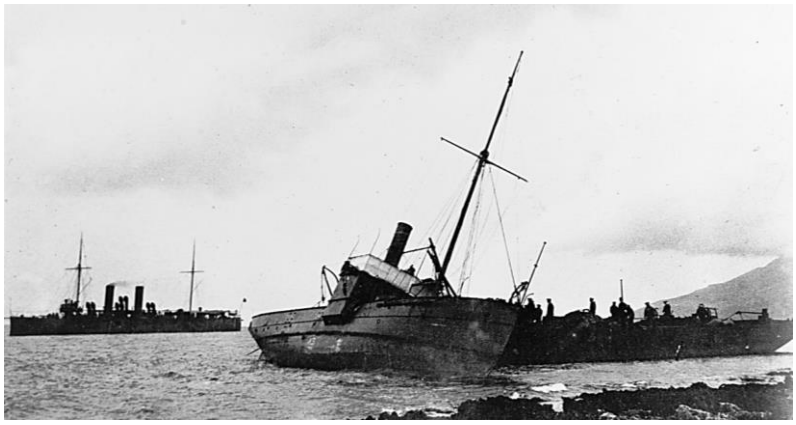
„Hajórajunk másik része, amely a Szigetvár torpedóczirkálóból áll, az Adrián marad és partmenti torpedógyakorlatokat fog végezni."[5625]

„Raguzába Ferenc Ferdinánd trónörökös megszemlélte a hajórajt, amely a, Habsburg, Wien, Budapest, Szigetvár csatahajókból és a Magnet torpedónaszádból áll. A szemle után a trónörökös Pólába utazott. A hajóraj, a Szigetvár kivételével, Kneisler ellentengernagy vezetésével a levantei vizekre megy.[5626]
A hajóraj május elején érkezett volna Alexandriába, de végül au út elmaradt az ottani kolera és pestisjárvány miatt.[5627]

1903.05.19-i hír: „Öngyilkos sorhajóhadnagy. Fiuméból írják, hogy a «Szigetvár» hadihajó a múlt szerdán éjjel a Zára melletti Diclo-öbölben vetett horgonyt, amikor Pokorny Alajos sorhajóhadnagy, a szolgálati rendelet kiadása után visszavonult kabinjába. Másnap kora reggel a szolgálattevő tiszt az indulás előtti jelentést akarta megtenni Pokornynak, de a kabin ajtaját zárva találta. Előbb kopogtatott, de miután belülről nem kapott feleletet, feltörette a kabin ajtaját. Vérfagyasztó látvány zárult a belépők szemei elé. Pokorny hajóhadnagyot kabinjában átlőtt homlokkal, vértócsában fekve találták. A rögtön előhívott hajóorvos konstatálta, hogy a halál még az éj folyamán beállott. A szerencsétlen fiatalembert állítólag a szolgálatban előfordult kellemetlenségek kergették a halálba. Az öngyilkos tengerésztisztet a zárai katonai kórházba szállították, honnan szombaton temették el."[5628]

1903-ban a Nyári Hajórajban szolgált, mint zászlóshajó. A kötelék az isztriai szigetek között végzett gyakorlatokat.[5629]

[5621] Magyarország, 9. évfolyam, 1902-07-20 / 172. szám
[5622] Pester Lloyd - Abendblatt, Oktober Jahrgang 50, 1903-10-19 / 238. szám
[5623] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-01-21 / 21. szám
[5624] Die Zeit, Januar 1903-01-19
[5625] Magyar Szó, 4. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám
[5626] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-03-29 / 87. szám
[5627] Die Zeit, April 1903-04-23
[5628] Magyarország, 10. évfolyam, 1903-05-19 / 117. szám
[5629] Die Zeit, Juli 1903-07-20



Az SMS Szigetvár balra, középpen a zátonyra futott Hippos és balra az SMS Magnet 1903. novemberében[5630]

„Holnap reggel (1903.07.21-én) érkeznek (Fiumába) az Árpád páncélos, a Szigetvár, Aspern és Leopárd cirkálók. A nyári flotta az isztriai szigeteknél végzett gyakorlatokat. Kneisler tengernagy a Habsburgon parancsnokol. Itt öt napig maradnak a hajók."[5631]

„Miként már Pólából jelentették, a Habsburg, Árpád, Magnet és Szigetvár csatahajók harcra készen állanak. A pólai tengerész és szárazföldi tisztek nemzetiség szerint csoportosulva tárgyalják az eseményeket. Azzal tisztában vannak, hogy nem a balkáni események miatt van hadikészlet. Az osztrák tisztek Bécsből nyerik távirati értesüléseiket, amelyek szerint a fegyveres beavatkozást követelik Magyarország ügyeibe. Lehetséges, hogy olasz hadjárat van készülőben, mert Viktor Emánuel alatt az olaszok folyton Ausztria ellen agitálnak. Ez a hadjárat elterelné a magyar nemzeti követelésekről a figyelmet és az obstrukció leszerelődnék. Az ausztriai olaszok között oly féktelen gyűlölet uralkodik, hogy a tisztek Pólában és Triesztben borotvaélesre lent karddal és töltött revolverekkel járnak, minden eshetőségre készen."[5632]

1903 december elején Fiumába érkezett.[5633]
1903.12.14-én a hajót ideiglenesen kivonták a szolgálatból, javítási munkák miatt.[5634]

1904.
1904.02.01-én a Téli Hajórajhoz osztották be.
Novemberben a bal oldali hátsó kenyérraktár helyiséget átépítették rádióállomásnak.

Lissa előtt egy angol – francia tengeri csatában 1811.03.12-én elsüllyedt a Favoritá francia fregatte. 1904-ben felvetődött a hajóroncs kiemelésének az igénye. „… a hajó roncsa kiemelésére kirendelték a Szigetvár cirkálót és egy torpedónaszádot a szükséges daruval és búvárfelszereléssel. A munkát Szukics Lázár, a Szigetvár parancsnoka vezette. A harminc méter mélységben fekvő ágyukat azonban nem bírták kiemelni, mert a hajó roncsaihoz voltak erősítve. Többszöri meddő kísérlet után abbahagyták a munkát és máskorra halasztották, amikor erősebb felszereléssel foghatnak hozzá a kiemeléshez. Ezt a múlt hónap 26-án kísérlették meg újra, amikor a hajóraj Lisszába érkezett. Ripper tengernagy még aznap kirendelte a Monarch hajót, hogy emelje ki a tenger fenekére sülyedt ágyukat. A hajó el is indult a Szantirovacz-fokhoz, de csakhamar visszatért Lisszába, mert az erősen háborgó tenger miatt nem végezhetett semmit. Másnap hajnali három órakor újra hozzáláttak a munkához. Tizenöt órán át megfeszített erővel dolgoztak a búvárok, míg végre sikerült két ágyút a Favoritá roncsaitól

[5630] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Szigetv%C3%A1r#/media/File:SMS_Szigetvar,_Magnet,_and_Hippos_NH_87794.jpg
[5631] Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-07-20 / 196. szám
[5632] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-09-21 / 258. szám
[5633] Pécsi Napló, 12. évfolyam, 1903-11-26 / 271. szám
[5634] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1903-12-14

megszabadítani és kiemelni a tenger fenekéről, ahol csaknem egy századon át pihentek. A felszínre hozott két ágyú a régi harminc fontos lövegek közé tartozik."[5635]

1904.11.12-én felszerelték és 1904.11.14-én beosztották a hajórajhoz.
1904.12.01-i hír: „Fiumából táviratozzék. A téli hajóraj ma Arzából (Lustica félsziget a Kotori öbölben) ideérkezett. A hajóraj a Habsburg, Babenberg, Zenta, Szigetvár és Szatellit csatahajókból áll."[5636]

1905.
1905.02.01-én kihajózott Polából és a levantei vizekre indult a Téli Hajóraj tagjaként.
„Pólóból jelentik nekünk. A „Habsburg", „Árpád" s a „Babenberg" hajókból, az „Aspern" és a „Szigetvár" czirkálókból s a „Satellit" torpedózuzóból álló téli hajóraj e hó 1-én elindult a levantei vizekre. A három hónapig tartó út folyamán a hajóraj érinteni fogja az albán, görög és kis-ázsiai kikötőket. Szalonikiben, Syrában és Szmirnában hosszabb ideig marad a hajóraj."[5637]
1905.02.03-04-én a Hydra-öbölben (Szaróni sziget, Görögország) volt.
1905.02.05-16-ig Pireus kikötőjét kereste fel.[5638]
„Hajórajunk a Pirausban. Az osztrák - magyar hajóraj a közelmúltban vendégségben járt a Piraus-öbölben s a több napig tartó látogatás alatt vége-hossza se volt az ünnepélyeknek, melyeket hajórajunk tiszteletére rendeztek. Leszámítva a vendéglátás hivatalos jellegét a piräusi kirándulás majdnem kizárólag a tánc és mulatság jegyében folyt le. Egyik tengerésztiszt a «Hadsereg» című lapban a következő levélben írta le hajórajunk látogatását: A «Habsburg», «Árpád», «Babenberg» csatahajók, a «Szigetvár» és «Aspern» cirkálók és a «Satellit» torpedóromboló már 12 napja egy kis osztrák-magyar szigetet képeznek a mindig nevető görög ég alatt, Pireus belső kikötőjében. Kellemes a tengerész élete külföldön egy ilyen táborban s hamar elfelejti a tengeren töltött viszontagságos napokat, melyekben csak egy-egy vihar, erős hullámzás vagy egy scirokkos felhőszakadás szakítja meg a szolgálat egyhangúságát, melyet szélcsendben és viharban a legnagyobb pontossággal és szigorral végeznek. Farsang közepén vagyunk, táncosra itt is szükség van. És az athéni hölgyek kívánságát a kikötőben horgonyzó hajórajunk tisztjei a legnagyobb mértékben kielégítik, mert a báltermekben mindig ott csillognak fényes vállrojtjaik. Az első meghívó Scousée külügyminiszter három báljára már a «Habsburg» tengernagyi hajón volt, mielőtt ez az acélköteleket a szárazon megerősíthette volna. Ezt követte egymásután még öt báli meghívó a tizenkét nap alatt s tengerésztisztjeinknek alkalmuk volt bebizonyítani, hogy az éjjeli szolgálatot egész könnyedén viselik. A görög udvar ezen bálák legtöbbjén szintén részt vett. Csodálkozásomat kell kifejeznem, hogy a már 60 éves király mindezen mulatságokon a legjobb kedvben éjjeli 1—2 óráig is kitartott, nemkülönben Konstantin trónörökös, Miklós és András főhercegek. A királyné csak egy jótékonycélú bálon jelent meg, a trónörökösné, valamint Miklós főherceg neje, Helén orosz nagyhercegnő minden mulatságon részt vettek. Négyesen és bosztonon kívül mást ezen főúri bálakon nem táncolnak, hébe-korba egy lanciert. Minden boszton után négyes következik, úgy hogy ezek egymást az egész idő alatt fölváltják. Ez a táncmódszer különben már sok helyen kezd szokásossá válni. Az udvar tagjai csak a négyesben vettek részt, de ezek mindegyikében, és pedig a királylyal élükön. Nemcsak az udvar tagjai, hanem a többi jelenlévő hölgyek is részesültek a szerencsében, hogy ő felségével táncolhattak, nemkülönben az összes jelenlévő urak táncra kérhették a trónörökösnét és a többi főhercegnőket is. A melankolikus arcú görög hölgyek szintén, csakúgy rajongtak a táncért, mint hölgyeink nálunk Magyarországon s reggeli 4 óráig csak olyan tömött sorokat láthattunk a termekben, mint tíz órakor este. A kissé éles, de finom vonások soha a legkevesebb fáradságot sem árulták el, ellenkezőleg a vágyat a «még és még» után. Kitűnően sikerült osztrák-magyar nagykövetünk Machio báró és neje Rosenberg grófné soiréeja, melyet az udvar megjelenésével kitüntetett. A zenét a «Habsburg» tengernagyi hajó zenekara szolgáltatta. A követségi palotát, mely Athén főutcáját, a Stadion, utat szecesiós külsejével ékesíti, a bál alkalmával különös ízléssel díszítették föl. A földszint két nagy termében, melyek tágas ajtajaik által egy bálteremmé egyesültek, elegendő hely volt a 300 táncos számára. A nagy fényűzéssel berendezett buffetek a tánctermekkel korrespondáltak, a földszinten, míg a dohányzótermeket és toilettszobákat keleties pompában az első emeleten ideállítva rendezték be. Követünk és neje Athénben a legnagyobb és általános tiszteletben részesülnek, mit

[5635] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-08-14 / 225. szám
[5636] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-12-01 / 332. szám
[5637] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-02-04 / 32. szám
[5638] Reichspost, Februar 1905-02-28

megfigyelnem a nyolc bálon alkalmam volt. Ő felsége az esték nagy részét az ő társaságukban töltötte s Rosenberg grófnét esténként nem egyszer tüntette ki táncra kérésével. — Reggel különvonat vitt bennünket Piräusba, hogy újból előkészülhessünk az esti bálra, mely Mauromichalis hadügy- és tengerészminiszter fényes termeiben folyt le hasonló jókedvben. Harmadnap Athén operette-színházában találkoztunk a tánckedvelő görög hölgyekkel. A király védnöksége alatt álló szegénysegélyző egyesület rendezte e bált, melyen az udvar hajnalig jelen volt. Itt a polgári családok is nagy számban voltak képviselve s nem egy görög csillag könnyed táncában gyönyörködhettünk. A hajóraj február 14-én a tengernagyi hajón, a «Habsburg»-on adta a revancherált, melynek fényét Konstantin trónörökös, a trónörökösné, Miklós és András főhercegek emelték megjelenésükkel. A görög király ő felsége már napokkal előbb meglátogatta az egész hajórajt. Ez alkalommal az összes hajók az előírt 21—21 ágyúlövéssel és a legénység ötszörös hurrával és sapkalengetéssel üdvözölte az osztrák-magyar ezredesi egyenruhájában megjelenő Felséget. A bálra már több nap előtt megkezdődött a «Habsburg» díszítése az egész, a hajótaton található dísztárgyakkal, jelzőzászlókkal, virággal, stb. A 108 méter hosszú és 20 méter széles fedélzet pompás tánctermet szolgáltatott, míg a battériában (második emelet felülről) a buffeteket, dohányzó fülkéket, ruhatárakat stb. helyezték el. Minden hajó 4—5 feldíszített csónakot küldött a tengerparton lévő vasúti állomáshoz, hol az athéni vendégeket már tisztjeink fogadták. Az olajos gép és a füstös ágyuk szagát nemsokára kellemes parfümillat nyomta el s a szigorú szolgálati ábrázatok a vállalkozó szellemű Don Juanok vonásait öltötték magukra. Ezer és ezer villanylámpa és nagy csillár fényében suhogtak a selyemuszályok a 24 cm. kaliberű ágyuk közül és nem egy fiatal hölgy üde ajkáról lehetett a kissé naiv kívánságot hallani: «De szeretnék mindig ilyen hajón élni». Talán megváltoznék az óhaja, kedves nagyság, ha csak egy délutánt is át kellene élnie a parancsnoki hídon, vagy az ágyú mellett kis scirukkos időben! A bál délután 3 órától késő estig tartott s pompás hangulatban folyt le. Az első négyest 112 pár táncolta. A szünetek alatt a battériában pezsgő mellett folytatódott, a hölgyek vidám gondatlan csevegése, mely mindig hangosabbá és fesztelenebb lett. A görög tengerész- és szárazföldi tisztek meghívására másnap nagy számban jelentünk meg ezek közös kaszinójában «five o'clock tea»-ra, amikor ismét alkalmunk volt ezek kedvességéről meggyőződnünk. A tisztek intelligens képzett emberek, kik legtöbbje 2—3 nyelvet tökéletesen beszél és sok tekintetben versenyezhetne a legnagyobb államok legelőkelőbb tisztjeivel. Kedves és hízelgő toasztokban és a pezsgőben nem volt hiány. E február 18-án Piräust elhagyva, erős scirokkóval várt reánk Neptun istenünk, zokon vévén, hogy a szárazon olyan nagyon is kellemesen éreztük magunkat, büntetésül ő is meg akart farsangoltatni bennünket. A viharos hullámzás mindegyre erősebb lett, úgy hogy késő este kénytelenek voltunk a Karystos-öblöt menedékül felkeresni, hol most bevárjuk, mig Neptun apó haragja lecsillapul. Azután Szalonikibe indulunk."[5639]

1905.02.16-18-án Syra-ban állt meg.

1905.02.18-20-án Skiathos (Szkíathosz sziget) következett.

1905.02.20-21-én és 1902.03.05-08-án Szaloniki-ben kötött ki. „Hadiflottánk Szalonikiben. Szalonikiből jelentik, hogy a «Habsburg», «Battenberg» és «Árpád» páncélosok, a «Szigetvár», «Aspern» cirkálók és a «Satellit» torpedózuzó Szaloniki kikötőjébe érkeztek"[5640]

[5639] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-04-09 / 86. szám

[5640] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-02-22 / 46. szám

Reichspost, Februar 1905-02-22

[5641]

1905.03.09-13-ig Cavalla-t (Kavala, Kelet-Macedónia) kereste fel.
1905.03.13-17-ig a Mudros-öböl vizein járt.

[5642]

1905.03.17-20-ig Port Yero (Mytilene - Mitilíni) volt a kikötési helye.
1905.03.20-án rövid időre megállt Szmirnában.[5643]

1905.03.22-25-én Galata (Konstantinápoly) látta vendégül. A szultán, II. Abdul-Hamid kétszer is fogadta a hajó parancsnokát és tisztikarának egy részét. „Konstantinápoly, márc. 17. Az Izzedin császári yacht elindult, hogy idekísérje a Szigetvár cirkálót, amelyen Pietruski ellentengernagy szerdán ideérkezik.”[5644] „Az ellentengernaggyal jön törzskara is. A tengernagy és tisztjei a szultán vendégeiként

[5641] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/461/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1000069/SMS-Szigetvar-a-cs-es-kir-haditengereszet-Zenta-osztalyu-vedett-cirkaloja-birkozas-spo~II3092547
[5642] https://one.bid/en/postcards-1917-sms-szigetvar-osztrak-magyar-haditengereszet-zenta-osztalyu-vedett-cirkalo-matrozai-a-fedelzeti-agyun-pozolnak-k/2218010#img-1
[5643] Das Vaterland, März 1905-03-22
[5644] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-03-18 / 78. szám
Grazer Tagblatt, März 1905-03-15

a Pera Palace-szállóban fognak lakni. Este Pietruski és kíséretének tiszteletére a Jildizben díszebéd lesz, amelyen részt vesz Calice báró nagykövet és több török méltóság. Ebéd után a szultán kihallgatáson fogadja a vendégeket."[5645]
„Jelentettük, hogy a Szigetvár magyar-osztrák hadihajó Fietruszki ellentengernagygyal a török fővárosba érkezett, ahol nagy díszszel fogadták. A látogatásról a következőket táviratozzák Konstantinápolyból: Calice báró magyar-osztrák nagykövet és Pietruszki ellentengernagy négyesfogatú üveges diszhintón, a többi vendég pedig udvari kocsin hajtatott tegnap a Jildiz elé és a palotaőrség díszben fogadta ékes zeneszóval. A nagykövet és az ellentengernagy rövid kihallgatása után az összes meghívottakat bemutatták a szultánnak. Majd hetven terítékű díszebéd volt, a mélyen résztvettek: a szultán, Calice báró, Pietruszki lovag kíséretével, a magyar-osztrák nagykövetség személyzete, Kvassay Jenő konzuli felsőbírósági elnök, a Dette Publique magyar-osztrák kiküldötte, Jankó főkonzul, Cefárovics lovag konzol, Bukovics báró, az osztrák Lloyd főfelügyelője, a Szigetvár parancsnoka három tiszttel és a Taurusé parancsnoka egy tiszttel. A lakoma után a szultán Calice bárót és Pietruszki lovagot ismételten kihallgatáson fogadta, majd pedig kegyesen elbúcsúzott vendégeitől. A vendégek távozásakor ugyanaz volt a szertartás, mint érkezésükkor. A szultán Pietruszki ellentengernagyot és a magyar-osztrák hajóhad jelenvolt tisztjeit rendjelekkel tüntette ki. — Egy újabb konstantinápolyi táviratunk jelenti: Calice báró nagykövet és Pietruszki lovag ellentengernagy tegnapi kihallgatásán jelen volt a nagyvezér és a külügyminiszter is. A szultán örömét fejezte ki a hajórajnak török vizeiken való megjelenésén és a hajórajparancsnok látogatásán. Pietruszki ellentengernagy köszönetet mondott a fogadásért, melyben a hajórajt Szalonikiban, Szmirnában és más kikötőkben részesítették, valamint a vele szemben itt tanúsított megtiszteléséért. Ma Pietruszki lovag a nagyvezérnél, a külügyminiszternél, a hadügyminiszternél és a tüzérség főparancsnokánál leadta névjegyért. Délután három órakor Calice báró visszaadta Pietruszki ellentengernagy látogatását és azután vele együtt elhajtatott az összes nagykövetségekhez, ahol leadták névjegyeiket. Este Calice báró az ellentengernagy tiszteletére negyven terítékű ebédet adott, amelyre hivatalosak voltak: a nagyvezér, a külügyminiszter, a tengerészeti miniszter, Ibrahim basa főszertartásmester, Galib bég szertartásmester és a díszszolgálatra kirendelt urak, továbbá Széchenyi basa gróf, az ellentengernagy kísérete, a nagykövetség, a konzuli főtörvényszék és a konzulátus tagjai, Hammier lovag főpostaigazgató és a magyar-osztrák gyarmat előkelőségei. Calice báró ebédje után Pietruszki lovag és más személyiségek este hivatalosak az angol nagykövetségnél. A Szigetvár cirkálót nagy közönség látogatja." [5646] „A szultán Pitruski ellentengernagyot és az osztrákmagyar hajóhad jelen volt 18 tisztjét rendjelekkel tüntette ki."[5647] „A jelenlevő legénység és zenekar ezüst Liakat-érmet kapott."[5648] A cirkálót a nagyközönség meglátogathatta. [5649]

1905.03.26 – 1905.04.07-ig Scalanova-ban (Ephesos kikötője) vetett horgonyt.
(A sajtó szerint 1905.03.27-én Szmirnába érkezett.[5650])
1905.04.07-08-án Port Skola, Patimos (Skala Nova, Pátmosz szigete) vizein járt. [5651]
1905.04.08-10-én Simi következett.
1905.04.10-12-én Makri-ban kötött ki.
1905.04.13-án rövid időre megállt Spinalonga szigeténél.
1905.04.13-16-án Rethymno-ban volt.
1905.04.17-18-án Kefalónia következett.
1905.04.18-20-án Durazzóba érkezett a Habsburg, Árpád, Babenberg és az Aspern társaságába.[5652]
1905.04.21-22 én Lunga Grossa-t kereste fel.
1905.04.22-én futott be Polába.

1905.07.01-én Fiumében járt. „A hadi gyakorlatra ideérkezett flotta egy napi késéssel ma kötött ki az itteni kikötőben. … A hajóraj Ripper Gyula ellentengernagy parancsnoksága alatt 3 hadosztályból áll.

[5645] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-03-21 / 80. szám
Magyarország, 12. évfolyam, 1905-03-24 / 75. szám
[5646] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-03-24 / 83. szám
[5647] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-03-24 / 72. szám
[5648] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-03-25 / 85. szám
[5649] Die Zeit, März 1905-03-24
[5650] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-03-27 / 87. szám
[5651] Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-04-08 / 99. szám
[5652] Független Hirlap, 1. évfolyam, 1905-04-20 / 37. szám

Az első hadosztály hajói: A «Habsburg» tengernagyi hajó, az «Árpád» és «Babenberg» csatahajók és a «Szigetvár» torpedóvadászhajó."[5653]
1905.08.13-án a Nyári Flotta tagjaként Fiumében volt.[5654]

1905.08.17-én Triesztbe érkezett a "Babenberg", "Árpád", "Habsburg", "Mária Terézia", "Budapest", valamint a "Zenta", "Satellit", "Komet" és két torpedószázadból társaságában. Trieszből 1905.08.19-én hajózott tovább.[5655]

1905.09.01-én Polánál a gyakorlat folyamán a 38. számú torpedónaszád összeütközött a «Satellit» torpedóűzővel, aminek következtében a torpedónaszád elsülyedt és tizenhat főnyi legénységének fele a hullámokba sodródott. Másnap egy torpedónaszádescadron, azután a «Pluto» vontatógőzös és a «Szigetvár» hadihajó körül kémlelte a szerencsétlenség helyét. A tenger több mentőövet, egy kis hordót és más tárgyakat vetett ki a partra.[5656]

1905.11.14-én besorozták a Téli Hajórajba. A téli gyakorló hajóraj a Habsburg, az Árpád és a Babenberg csatahajókból, a St. Georg, a Mária Terézia vértes cirkálókból, a Szigetvár torpedó cirkálóból, a Satellit torpedó hajóból, a Huszár torpedó zúzóból, a Kaiman síktengert járó torpedó naszádból és a Harpie, Gaukler és a Reicher torpedó naszádokból áll.[5657]
1905.11.19-én vasárnap kifutott Polából az SMS Sankt Georg cirkálóval együtt, hogy csatlakozzanak a török vizeken cirkáló nemzetközi hajórajhoz. [5658] „Szombaton nagy sietséggel kiegészítették a hadikészleteket és teljesen harczképessé tették a hadihajókat. A hajók felszerelése négy hónapra elegendő. A szénfelszerelés körülbelül nyolczezer tengeri mértföldnyi út megtételét biztosítja."[5659]
„A legújabb intézkedések szerint a Szigetvár cirkálóhajó a korintusi csatornán keresztül, a St. Georg cirkálóhajó pedig a Matapánfok felé fog menni. Hogyha nem jön ellenparancs, akkor a hajók holnap reggel hat óra tizenöt perckor fognak elindulni az itteni hadi kikötőből."[5660] „Aktiválták a hajóraj parancsnokságát és vezérkari főnöke, Winterhalter lovag korvettkapitány, továbbá a vezérkar többi tagja, Heysler Erik sorhajóhadnagy és Mailat hadbíró-százados szintén megkezdték ma működésüket."[5661] Ekkor már harmadosztályú cirkálónak tekintik.[5662] „A hajók készleteiket sietve kiegészítették. A két hajó négy hónapra van ellátva száraz eleséggel."[5663] A Szigetvár legénysége ekkor 289 fő.[5664]

A «Szigetvár» nevű harmadosztályú cirkálót tisztikara: „Lovag Kirchmayer György fregattkapitány a parancsnoka s a tisztikara a következőkből áll: báró Hauser János, Ritz Nándor és Hawlik Ágost hadnagyok; Volkmann Hugó, lovag Trapp György és Jónák Artur hadnagyok; van továbbá hét kadét, egy orvos, négy gépvezető és egy hivatalnok."[5665]

1905.11.18-án az SMS Szt. Györgyöt és az SMS Szigetvárt felkészítették arra, hogy részt vegyenek a Dardanellák nemzetközi blokádjában.[5666]

1905.11.19-20-án a horvátországi Tajer világítótornyánál jártak.
1905.11.22-én futottak be Pireuszba. [5667]
1905.11.26-27-én Mytilene következett.

[5653] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám
[5654] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-08-13 / 222. szám
[5655] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1905-08-12
[5656] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-09-02 / 242. szám
[5657] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-09-24 / 264. szám
[5658] Független Hirlap, 1. évfolyam, 1905-11-09 / 259. szám
Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-11-23 / 1325. szám
[5659] Magyar Nemzet, 24. évfolyam, 1905-11-21 / 281. szám
[5660] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-19 / 320. szám
[5661] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-19 / 320. szám
[5662] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-11-19 / 320. szám
[5663] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-21 / 322. szám
[5664] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-11-24 / 283. szám
[5665] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-11-19 / 320. szám
[5666] Linzer Volksblatt, November 1905-11-18
[5667] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-11-24 / 1326. szám

1905.11.28-án visszatért Pireuszba. „A Szigetvár magyar-osztrák cirkálóhajó ma reggel Pireuszba érkezett, Kirchmayer parancsnok azt jelentette, hogy Mitilénében minden nyugodt. A várost három zónára osztották föl, amelyeket megszálltak a hatalmak kontingensei. A rend fenntartását a török rendőrségre bízták. Kirchmayer azt reményét fejezte ki, hogy a nemzetközi flotta nem marad sokáig a török vizeken és hogy nem lesz kénytelen a Törökország ellen való akciót sokáig folytatni. Minden pillanatban várják, hogy a porta teljesíteni fogja a hatalmak követeléseit. A flottát kísérő torpedóhajókat eddig arra használták, hogy Mitilénéből Pireuszba fontos leveleket vigyenek, de most már helyre van állítva a közvetetlen távíróösszeköttetés Mitiléne és Konstantinápoly között és a nagykövetek közvetetlenül érintkezhetnek a hajóparancsnokokkal. A Szigetvár este visszatér Mitilénébe és elviszi a postát a nemzetközi flotta számára. A tenger az utóbbi napokban nagyon viharos volt és különösen a Sentinell angol jelző gőzös forgott nagy veszedelemben; a gőzös elvesztette egyik csónakját és egy ágyúja nagyon megrongálódott. „[5668]

1905.12.05-12-én Lemnosz szigetét kereste fel.
1905.12.13-14-én ismét Pireusz következett.
1905.12.15-17-én visszatért Lemnoszra.
1905.12.18-án Mytilene partjainál volt. „A nemzetközi flotta tegnap (dec.18-án) kiürítette Lemnoszt, ma pedig elhagyta Mitilénét. A flotta ma délután három órakor üdvözlő lövésekkel elhagyta Mitilénét. A St. Georg és Szigetvár magyar-osztrák hajók Pireuszba mennek, ahonnan rövid tartózkodás után vissza fognak térni Pólába.”[5669]
1905.12.19-én Pireusz-ban volt. „A Szigetvár és St. Georg hadihajók elindultak. A nagykövetek Ripper altengernagynak, a demonstrációs flotta parancsnokánál, köszönetet mondtak.”[5670]
1905.12.20-án Patraszt-ban állt meg, miután áthajózott a Korinthoszi csatornán.[5671]
1905.12.22-én futott be Polába. „A két cirkáló visszatér annak a hajórajnak a kötelékébe, amelyhez kiküldetése előtt tartozott.”[5672] „A hadihajók pedig ma délelőtt tovább haladtak Trieszt felé, ahova ma délután érkeztek meg.”[5673]
1905.12.23-án tartalékba helyezték.[5674]

1906.
1906.02.16-i hír: „A magyar-horvát hajós társaság fűtőinek bérmozgalmából általános hajós sztrájk ütött ki Fiumében, sőt csatlakoznak a sztrájkólókhoz a kikötői, raktári és a kikötőépítési, valamint a rizshántológyári munkások is. Már eddig is négyezerre szaporodott a sztrájkolók száma s félő, hogy rövid idő múlva minden ipari munka szünetelni fog a városban. A tengeri postát torpedóhajók látják el……Fiumei tudósítónk éjjel ezt táviratozza: Este érkezett jelentés szerint Pólából délelőtt Fiumába érkezett három torpedónaszádon kívül kirendeltek még kilenc torpedónaszádot és a Szigetvár, valamint Drabant nagy csatahajókat is, amelyek holnap érkeznek az összegyülemlett posta elszállítására.”[5675]
1906.02.24-i hír: „Rossz csillagzat alatt született a fiumei magyar-horvát tanácskozás eszméje. Három kitűzött határnap után a február 19-ike a leglehetetlenebb körülményeket hozta magával. Fiumében tizezer lázongó munkás és hajó állott szemben a károlyvárosi horvát babák szuronyerdejével, a „Szigetvár“ csatahajó ágyúi meredtek a torpedóhajók felett a lázongó munkásokra..”[5676]

1906.03.25-én három torpedónaszáddal együtt részt vett a Vergada-szigetnél megfeneklett Sipan gőzös mentési munkálataiban. A hajót részben tehermentesítette, majd levontatta a zátonyról.[5677]
1906.05.11-én Polában volt.[5678]
1905.05.19-én ért végett a flotta egyik gyakorlata. Az egyik feladat egy kis kikötő megerősítése volt Polától délre tengeri aknákkal és barikádokkal. A Habsburg-osztályú csatahajó végezte az erődítmények

[5668] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-29 / 330. szám
[5669] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-19 / 350. szám
[5670] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-12-20 / 1352. szám
[5671] Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1905-12-22
[5672] Hazánk, 12. évfolyam, 1905-12-22 / 304. szám
[5673] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-12-23 / 308. szám
[5674] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5675] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-02-16 / 46. szám
[5676] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-02-24 / 54. szám
[5677] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1906-03-30
[5678] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-05-11 / 129. szám

építését és védelmét, a "Szigetvár" cirkáló pedig kilenc torpedónaszáddal és három rombolóval a támadó szerepét játszotta.[5679]

[5680]

1906.08.17-én Fiumében volt.[5681]
Tagja a Nyári és a Téli Hajórajnak.
„A király előtt végbemenő tengerészgyakorlatok előjátéka még augusztus második felében játszódott le Póla és Cattaro körül, ahol szintén partraszállási gyakorlatokat folytattak. A hadgyakorlat idejére a hajóhad két hajóhadosztályra oszlott. A támadó hajóhadosztály a Habsburg, az Erzherzog Karl és az Árpád sorhajókból, a Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálókból, az Aspenn, Szigetvár és Zenta cirkálókból és a torpedónaszád-flotillából állott és hadműveleti bázisul Lussinre jelölték ki. A támadó japán taktika szerint járt el. És idején, minden világítás nélkül nyomultak be az ellenséges hadihajók a polai vizekre. A védelmezők az ellenség hadimozdulatait léghajóról figyelték meg és úgy sikerült nekik a mintegy 8-—10 tengeri mértföld távolságból közeledő hajókat észrevenni. Az ellenséges hajók közeledtéről az összes erődítményeket távirati úton értesítették, amire rögtön kigyúltak a villanyos fényszórók és rávilágítottak az ellenséges hadihajókra. E mellett azonban szigorúan ellenőrizték a kikötő bejáratát is, hogy az ellenséges torpedócsónakok befutását megakadályozzák. Mikor az ellenség látta, hogy manővere fel van fedezve, nagyobb távolságra visszavonult a nyílt tengeren és délnek fordult..”[5682]

1906.09.12-től 15-ig kombinált tengeri, sárazföldi hadgyakorlaton vett részt Dalmáciában. A gyakorlaton résztvevő erő 21 ezer fő. [5683]

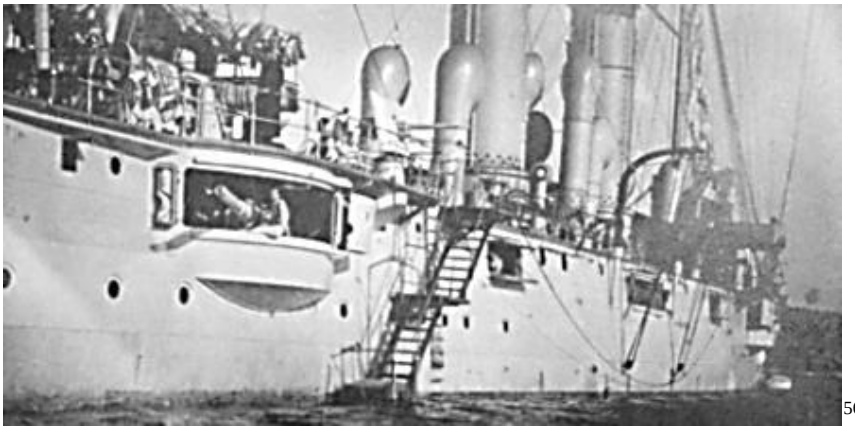
„Az amerikai flottalátogatás viszonzása. Pólából jelentik: Tengerész körökben elterjedt hírek szerint a „Sankt Georg“ és „Szigetvár“ hadihajók a jövő év januárjában Észak-Amerikába mennek, hogy az Egyesült Államok hadihajóinak látogatását viszonozzák.”[5684] Végül az SMS Szigetvár ezen amerikai útja elmaradt.

[5679] Reichspost, Mai 1906-05-19
[5680] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5681] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám
[5682] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám
[5683] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[5684] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-09-26 / 233. szám

1906-ban a legjobb céllövő hajónak járó díjat nyerte el.[5685]

1907.
1907-ben áthelyezték a hátsó torpedóvető csövét. Módosították a hajókórház helyiségét, átalakították a lakóteret. Nagyjavítást hajtottak végre a gépi berendezésein, kicseréltek 2 hajócsavarszárnyat, újra központosították a főtengelyeket.
1907.02.13-14-én Fiumében volt, majd 15-én áthajózott Polába. [5686]

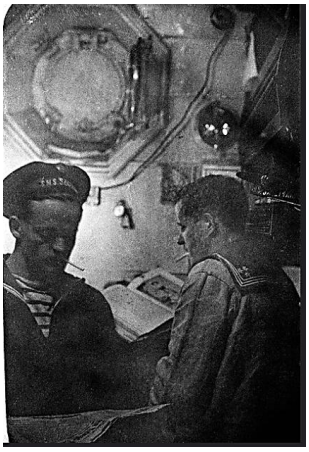
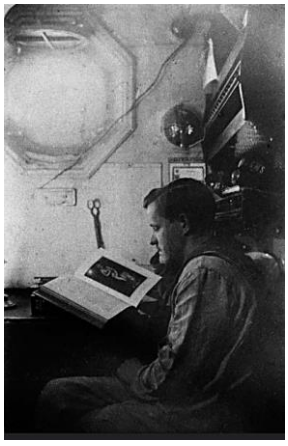
1907.03.01-én Polából kifutott és a Kelet-Ázsiába indult. A hajó parancsnoka Wilhelm Pacher fregattkapitány. A hajó 200 fős váltó személyzetet visz magával.[5687]


[5688]

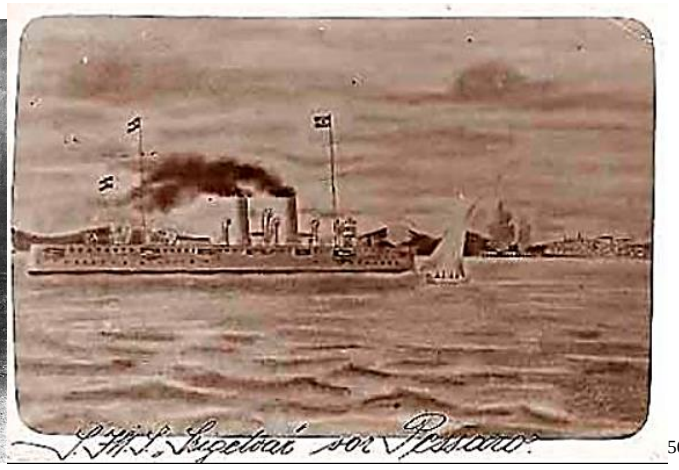
„Pólából jelentik, hogy a „Szigetvár" hadihajó, amely az I. Ferencz József" hadihajó legénységét felváltó tiszteket és tengerészeket szállítja Singaporeba, márczius 1-én indul el Pólából. A hadihajó ágyúkat, lőszert és egyéb felszerelést is szállít Pekingbe az osztrák-magyar különítmény részére."[5689]
A sajtó szerint „Montecuccoli tengernagy, a haditengerészet parancsnoka, csütörtökön indul innen Szingapúrba a Szigetvár nevű csatahajón. [5690]

1907.03.06-07-én érkezett Port Said-ba.[5691]
1907.03.08-09-én volt Szuez-ben.
1907.03.12-14-én már Aden-nél járt.[5692]
1907.03.22-24-én Colombo-ban volt.[5693]

[5685] Reichspost, Juli 1907-07-30
[5686] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-02-13 / 38. szám
Pester Lloyd, Februar Jahrgang 54, 1907-02-16 / 41. szám
[5687] Die Zeit, Januar 1907-01-19
[5688] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5689] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-02-28 / 51. szám
[5690] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-02-27 / 50. szám
[5691] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-03-10 / 60. szám
[5692] Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1907-03-15
[5693] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-03-24 / 72. szám

Josef Mekina az SMS Szigetváron

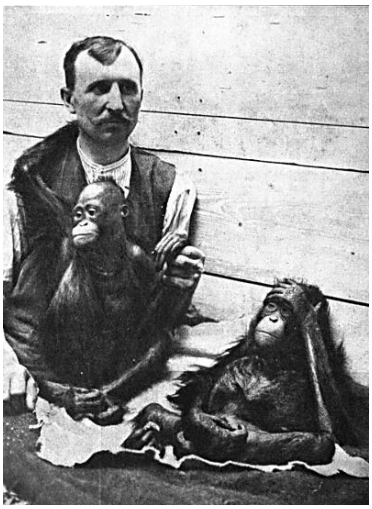


[5694]

1907.03.31 – 1907.04.05-ig Szingapúr-ban vetett horgonyt.[5695] Itt találkozott az SMS Kaiser Franz Joseph I. cirkálóval. A parancsnokságot Karl von Pflugl fregattkapitány vette át, valamint személyzetet cseréltek.
1907.04.12-én már ismét Colombo-ban volt.[5696]
1907.04.22-én befutott Aden-be.[5697]
1907.04.24-én már Szuez következett.
1907.04.25-30-án Port Said-ban kötött ki.

[5694] https://www.flickr.com/photos/alandenney/3556173178/
[5695] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-04-02 / 79. szám
[5696] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-04-13 / 89. szám
[5697] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-04-24 / 98. szám

1907.05.05-én érkezett Teodo-ba.[5698]
1907.05.07-én érkezett haza Polába.
„ A schönbrunni állatkert orangutangjai. Bécsből jelenti tudósítónk, hogy oda tegnap érkezett meg az az állatsereglet, amely a „Szigetvár“ hadihajó fedélzetén érkezett meg tegnapelőtt Pólába Singaporeból. Az állatokat, amelyek között nagyon értékes példányok is vannak, Schönnbrunban helyezik el. Legérdekesebbek a most érkezett délévi állatok között az orangutangok, összesen 7 darab. Az egyik orangutang, amely útközben megbetegedett, elpusztult. Kettő közülük gyengélkedő, három és pedig a legszebb példányok, eltekintve egy kis katarimtól, egészen egészségesek. Van még egy kicsi is köztük, amely szintén nagyon beteg, de az orvosok remélik, hogy meggyógyul. A három egészséges orangutang is nagyon érzékeny a hőváltozás iránt.”[5699] Az orángutánok a Nagy-Szuda-szigetekről valók. [5700] Az állatkert szerint az orángutánok akkor betegedtek meg, mikor a Szigetvár beérkezett a Földközi-tengerre, és az állatok nem bírták a klímaváltozást.[5701]



A hajó orángutánjai és állatkerti gondozójuk[5702]

A hajó Polából, azon nyomban egy tengeri hadgyakorlatra indult a flottával. A nyári hajóraja június 15-én kezdte meg idei gyakorlatát[5703]. „Lesz lövőgyakorlat, torpedó-gyakorlat, robbantó-gyakorlat; különös súlyt vetnek ez idén a dróttalan táviratozás kipróbálására s azonfelül több fontos technikai újítással is kísérleteznek. A gyakorlat szeptember tizenötödikéig tart, s akkor a hajóraj egy részét ismét leszerelik.”[5704]

1907. május első felében az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich és Babenberg csatahajókból, a Szigetvár és Pelikán cirkálókból, négy torpedó vadászhajó és hat torpedó-naszád Cattaróba érkezett.[5705]

„A saccorgiani öbölben horgonyzó „Szigetvár" hadihajó fedélzetén nyakszirtmerevedést állapítottak meg. Az illető matrózt a tengerészeti kórházba vitték, a hajót pedig elkülönítették. Minden szükséges óvintézkedést megtettek.”[5706] Az agyhártyagyulladásnak egyik fő tünete, a nyakszirt rendkívüli, kóros merevsége.[5707]

[5698] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-05-07 / 108. szám
[5699] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-12 / 113. szám
[5700] Vorarlberger Landes-Zeitung, Mai 1907-05-14
[5701] Welser Zeitung, Januar-Juni 1907-06-01
[5702] Wiener Bilder, Januar-Juni 1907-06-26
[5703] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[5704] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-08 / 109. szám
[5705] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-31 / 129. szám
[5706] Népszava, 35. évfolyam, 1907-05-19 / 119. szám
[5707] https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/ny-41A1B/nyakszirtmerevedes-41AB9/

1907.05.31-én Cattaróban volt. „A hajóhad Ziegler Lucián ellentengernagy vezetésével az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich és Babenberg csatahajókból, a Szigetvár és Pelikán cirkálókból, négy torpedó vadászhajóból és hat torpedó-naszádból áll.„[5708]

1907.06.15-én kezdte meg idei gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával a nyári hajóraj, amely tagja volt az SMS Szigetvár.[5709]

1907.09.16-án leszerelték a hajót.[5710]

1908.
1908.10.10-én Polában, az SMS Zenta, SMS Szigetvár és az SMS Aspern nevű hadihajók teljesen felszerelve várják a parancsot az indulásra.[5711]

1909.
1909.03.15 – 1909.04.17-ig az aktív flotta tagja volt.

1910.
1910.01.01-én kifutott Polából és a levantei vizekre indult.[5712]
1910.01.07-09-én Zea-ba érkezett.
1910.01.11-én Syra-ban állt meg.
1910.01.12-14-én Csanak Kelah következett.
1910.01.14-16-án Dedeagatch-ban (Alexandrúpoli, Görögország) járt.
1910.01.16-17-én Tassos vizein (Thászosz szigete) volt.
1910.01.17-18-án Cavalla-ban horgonyzott le.
1910.01.19-21-én Mytilene volt az úticélja.
1910.01.22- 1910.03.14-ig Szmirna-ban járt.
1910.02.14-15-én Kios-t (Kiosz) kereste fel.
1910.02.16-21-én Számoszon járt. 1910.02.20-án a Lloyd társaság Bucovina tehergőzöse Kiosz-nál zátonyra futott. Mentésére az SMS Szigetvár indult. A hajót csak úgy lehetett kimenteni, hogy rakományát kipakolták.
1910.02.23-25-én Egridor-ban állt meg.
1910.02.26 – 1910.03.05-ig Szmirnában horgonyzott.
1910.03.06-08-án Marmarizza vizein volt.
1910.03.10-11-én Mersina volt az úticélja.
Mivel Mersina nem kínál szórakozási lehetőségeket a külföldi látogatóknak, és még egy félig-meddig tisztességes kávézója sincs, a tisztek és tengerészek parton élvezhették a helyi kikapcsolódást, amiben részük lehetett, néhány sétára, lovaglásra és kocsikázásra korlátozódott. Tevéket is használtak légies játékokhoz és fényképfelvételekhez. A teniszklub is élénk népszerűségnek örvendett, különösen a nemesi család körében. Ahogy leszállt az éj, a "Szigetvár" cirkáló és egy torpedónaszád horgonyt húzott, hogy "éjszakai manővereket", vagyis reflektorfény melletti vadászgyakorlatokat végezzen. Éjfél körül a hajóraj többi része Berandrette felé indult. [5713]
1910.03.12-én Alexandretta-ba érkezett.
„Távirati jelentés szerint a Károly főherceg Ferdinánd Miksa főherceg, Csikós, Réka és Szigetvár hadihajók e he .12-én Alexandrettébe érkeztek, honnan még aznap Beiruthba indultak. A hajókon minden rendben van.”[5714]
1910.03.13-29-ig Bejirútban járt.
1910.03.30 – 1910.04.06-ig Jaffa kikötőjében volt.
1910.04.07-08-án Saida-ban (Szíria) állt meg.
1910.04.08-09-én Sur-ban járt.

[5708] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-31 / 129. szám
[5709] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám
[5710] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5711] Ellenzék, 29. évfolyam, 1908-10-10 / 232. szám
[5712] Az Ujság, 1910. január/1, 8. évfolyam, 1910-01-06 / 4. szám
[5713] Pester Lloyd, April Jahrgang 57, 1910-04-09 / nr. 84
[5714] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-03-13 / 61. szám

1910.04.09-13-án megérkezett Haifa-ba.[5715]
1910.04.13-14-én visszatért Jaffa-ba. Itt a hajó parancsnoka, Koudelka báró, 8 tiszt és 28 tengerész csatlakozott egy Jeruzsálembe tartó osztrák – magyar zarándokcsoporthoz. Felkeresték a Szent Sírt és végig járták a keresztutat.[5716]
1910.04.14-19-én megint Haifa-ban volt.
1910.04.19-20-án Jaffa-ba tért vissza.
1910.04.21-24-én Bejrút-ban horgonyzott.[5717]
1910.04.24-én Inne-ben járt.
1910.04.24-26-án Tripolisz-ban (Szíria) állt meg.
1910.04.26-án megérkezett rövid időre Latakia-ba (Szíria).
1910.04.26-28-án Famagusta (Ciprus) következett.[5718]
1910.04.30 – 1910.05.01-ig Rodosz szigeténél járt. „Távirati értesítés szerint a Szigetvár hadihajó április 30-án Rhoduszba érkezett és május 1-én elindul Lindos (Rhodosz), Budrun (Bodrum, Törökország), Tigani (dél-görögországi félsziget) felé. A hajón minden rendben van.„[5719]
1910.05.02-04-én Vathi-ba (Ithaca szigete) érkezett.
1910.05.05-06-án Számosz-be futott be.
1910.05.06-14-én Szaloniki-ben állt meg.[5720]
„Magyar kereskedők és iparosok Szalonikiben. A magyar kereskedők és iparosok ma érkeztek vissza Budapestre a törökországi kirándulásról. A szalonikii fogadtatásról még a következőket jelentik: A vendégek hétfőn délelőtt a szalonikai mezőgazdasági főiskolát tekintették meg. Visszajövet a Jardin de Progressben dejeuner volt. Délután a társaság nagy része a Szigetvár osztrák-magyar cirkáló megtekintésére indult. A hajón báró Kundelka fregatt-kapitány fogadta őket és lakomát adott, amelyen több köszöntő hangzott el. A szalonikai ünneplés fénypontja az Union et Progres Clubban folyt le este hat órakor.”[5721]
1910.05.17-én Szmirna-ba érkezett.[5722] Szmirnát 1910.05.25. körül hagyta el. Innét Teodo érintésével (1910.06.01. körül)[5723] érkezett vissza Polába.
Polában a Nyári Cirkálóflotta tagja lett.
1910.07.15-én Fiumében volt. Fiumából 1910.07.18-án hajózott ki.[5724]
1910.08.07 után az osztrák és magyar hajóraj tagjaként Cattaro-ba érkezett.[5725]

1910.09.13-i hír: „A Szigetvár útja. Bécsből jelentik. A haditengerészet Szigetvár nevű cirkálóját a levantei vizekre állomáshajónak fogják kiküldeni. A cirkáló szeptember végén megy állomáshelyére, Szmirnába s onnan fog időközönként a földközi tenger keleti részén cirkálóutakra indulni.”[5726]

1910.10.13-án 14 napra Szmirnába érkezett.[5727]
1910.10.28-án 6 napra Számosz-ba érkezett.[5728]
Távirati jelentés szerint a Szigetvár hadihajó 1910.11.13-án hétnapos tartózkodásra Szmirnába érkezett A legközelebbi állomás Szaloniki lesz. A hajón minden rendben van.[5729]
Távirati értesítés szerint a Szigetvár hadihajó 1910.11.21-én négynapi tartózkodásra Szalonikiba érkezett.[5730]

[5715] Salzkammergut-Zeitung, Januar-Juni 1910-06-05
[5716] Linzer Volksblatt, April 1910-04-29
[5717] Az Ujság, 1910. április/2, 8. évfolyam, 1910-04-23 / 96. szám
[5718] Az Ujság, 1910. április/2, 8. évfolyam, 1910-04-28 / 100. szám
[5719] Az Ujság, 1910. május/1, 8. évfolyam, 1910-05-03 / 104. szám
[5720] Pester Lloyd, Mai Jahrgang 57, 1910-05-12 / nr. 112
[5721] Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-05-12 / 112. szám
[5722] Az Ujság, 1910. május/2, 8. évfolyam, 1910-05-19 / 118. szám
[5723] Pester Lloyd, Mai Jahrgang 57, 1910-05-21 / nr. 120
[5724] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám
[5725] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-08-07 / 187. szám
[5726] Délmagyarország, 1. évfolyam, 1910-09-13 / 94. szám
[5727] Pesti Hírlap, 32. évfolyam, 1910-10-04 / 236. szám
[5728] Az Ujság, 1910. október/2, 8. évfolyam, 1910-10-28 / 256. szám
[5729] Az Ujság, 1910. november/1, 8. évfolyam, 1910-11-15 / 271. szám
[5730] Az Ujság, 1910. november/2, 8. évfolyam, 1910-11-23 / 278. szám

1910.12.02-án Szalonikiben volt. Itt megünnepelték I. Ferenc József trónra lépését. Este a kolónia nagy ünnepséget rendezett a "Szigetvár" cirkáló tisztjeinek tiszteletére, amelyen külföldi konzulátusok képviselői, a török hatóságok tisztviselői és a helyi társadalom is részt vettek.[5731]

A Szigetvár hadihajó 1910.12.18-án Cavaltóból (Kavála, Észak-Görögországi kikötő) Smyrnába érkezett, ahol körülbelül 14 napig marad.[5732]

1911.
Távirati jelentés szerint a Szigetvár hadihajó ma Chlasomene-be indult. Onnan Dikili-be (Törökország), majd Metelin-be (Mytilene, Leszbosz-szigete) megy tovább, hová 1911.01.16-ikán érkezik. A hajón minden rendben van.[5733]
1911.02.08-án futott be Korinthosz-ba. [5734]
A Szigetvár hadihajó 1911.02.10-ikén Patrasba érkezett, ahonnan 12-ikén Zante-be indul.[5735]
A Szigetvár hadihajó ma Zante-ba érkezett 1911.02.15-én és innen 16-án Argostoliba megy.[5736]
A hajó 1911.02.21 Korfun[5737] volt majd 1900.02.25-én áthajózott Theodo-ba (Tivat, Montenegró). [5738]

1911.03.02-től a hajóraj torpedóflottillájához osztották be.
1911.03.13- 1911.04.07-között Ferenc Ferdinánd főherceg rendelkezésére állt Brioniban. A főherceget isztriai és dalmáciai utakra vitte.
„A Lakroma jachtot azonban vasárnap a hajón előfordult skarlát-eset miatt szolgálaton kívül helyezték s helyébe Szigetvár cirkálót bocsájtották a trónörökös rendelkezésére."[5739]
A hajót alaposan megszemlélte a trónörökös. Parancsnoka Vest Győző (Viktor) fregattkapitány, legénysége 5 tiszt és 3 törzsőrmester, 1 orvos, 4 gépész, 1 számvevő és 290 tengerész. [5740]
1911.03.24-én Trieszt-be érkezett.[5741]
Ez után a főherceg vezette Tartalék Hajóraj Torpedóflottilájának a tagja. A kötelék a Fasana csatornában gyülekezett.[5742] Ott volt az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich, a Babenberg csatahajók, a Kaiser Karl VI. nagycirkáló, a Szigetvár és a Panther kiscirkálók, valamint öt nagy torpedónaszád, 26 kisebb torpedónaszád, két tengeralattjáró és hat kisebb hajó.[5743]
Mint a kötelék része, Velencéből Korfura kísérte II. Vilmos császár hajóját. Ez után befutott Brioniba.[5744]

„Dr. Bozóky Dezső mint sorhajó-orvos nagy keleti utazást tett a Szigetvár czirkáló hajóval s ennek az utazásának tapasztalatairól számol be egy terjedelmes és igen díszes kiállítású kötetben. Az utazás Polából indult ki s a szuezi csatornán és a Veres-tengeren átjutva Ceylon szigete volt az első állomás s ez a természeti és néprajzi szépségekben egyaránt gazdag sziget az első, amelyről a könyv szerzője részletesebben irt. Ceylonból Kínába jutott s ez a nagy birodalom, melyről töméntelen sokat írtak, de úgy látszik sohasem fognak eleget írni, adja a könyv derekát."[5745]

1911.04.01-én kifutott Sibenikből és Val Saldon-nál éleslövészeten vett részt.

[5731] Das Vaterland, Dezember 1910-12-03
[5732] Az Ujság, 1910. december/2, 8. évfolyam, 1910-12-20 / 301. szám
[5733] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-01-14 / 12. szám
[5734] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-02-10 / 35. szám
[5735] Az Ujság, 1911. február/1, 9. évfolyam, 1911-02-14 / 38. szám
[5736] Az Ujság, 1911. február/1, 9. évfolyam, 1911-02-15 / 39. szám
[5737] Pesti Hírlap, (33. évfolyam, 1911-02-22 / 45. szám
[5738] Az Ujság, 1911. február/2, 9. évfolyam, 1911-02-18 / 42. szám
[5739] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-03-18 / 66. szám
[5740] Reichspost, März 1911-03-19
[5741] Pester Lloyd, März Jahrgang 58, 1911-03-25 / nr. 72
[5742] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-03-28 / 74. szám
Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-03-28 / 74. szám
[5743] Agramer Zeitung, März 1911-03-29
[5744] Wiener Salonblatt, Januar-Juni 1911-04-01
[5745] Vasárnapi Ujság –1911-05-21 / 21. szám / A téglási toronyóra. Elbeszélés. Írta Móricz Pál 422. oldal / Regények; elbeszélések; genreképek

1911.05.08-án Triesztbe érkezett Ferdinand Max páncélos és a Kaiser Karl VI. cirkáló társaságában. A 97. gyalogezred katonáit vették a fedélzetükre, majd kifutottak, hogy részt vegyenek az isztriai partraszálló hadműveleti gyakorlaton.[5746]

1911.06.01-én Fiumába érkezett, fedélzetén 308 fős legénységgel. A hajó befutásának oka, hogy „A Magyar-Horvát Hajóstársaság alkalmazottainak sztrájkja még egyre tart, sőt úgy látszik, hogy a kikötőmunkások is csatlakozni fognak a sztrájkolókhoz.”[5747] A 31. számú torpedónaszád is ide érkezett.[5748]

1911.06.30-án pénteken befutott Zara-ba.[5749]
Zára, 1911.07.03-hír: A Spaun, Zenta és Szigetvár cirkálók a torpedó-flotillával elhagyták a kikötőt.[5750]

1911.10.02-i hír: „Az osztrák és magyar haditengerészet hajórajához tartozó cirkáló flotilla félgőz alatt készenlétben áll, várván a parancsot bármely pillanatban való kifutásra. A Kastner kommodor parancsnoksága alatt álló flotilla a következő hajókból alakult: a St. Georg páncélos cirkáló, az Admiral Spaun kémhajó és a Szigetvár cirkálóhajó. Ezenkívül van benne még két torpedóromboló és három tengerjáró torpedónaszád.”[5751] „A Szigetvár egyáltalában nincs szolgálatba helyezve.”[5752]

1911.12.13-i hír: „Bécsből telefonozzák nekünk, hogy hír szerint a „Szigetvár" cirkáló a legközelebbi napokban külön megbízatással a távoli Keletre indul. Az út célja az, hogy az 1908. évben besorozott tengerészeket, akik e hónap végén tartósan szabadságoltatnak, az „I. Ferenc József” cirkálóról hazájukba visszaszállítsa.”[5753]

1912.
1912.01.01-én Pólából kelet-ázsiai útra indult. Az utazás célja, hogy az ott lévő hajók legénységét cseréljék. Parancsnoka Heinrich Ritter von Nauta fregattkapitány, amíg át nem veszi a Franz Joseph I. parancsnokságát. Visszafelé Alfred Cicoli fregattkapitány parancsnokol. aki korábban a Franz Joseph I. parancsnoka volt. Ugyan így váltják egymást az elsőtisztek Anton Radey korvettkapitány és Heinrich Freiherr Sergler von Perglas korvettkapitány is. Az SMS Szigetvár tisztikara: Adolf Lenoch, Olaf Richard Wulff, Kosimus Böhm, Julius Freiherr von Schwarz, Artur Collorig, sorhajóhadnagy, Moritz Vecchiatto, Walter Pohl, Sziklay Aladár, Karl Meynier fregatt hadnagy, Dr. Roman Szolta, a Dr. Eugen Worell hajóorvosok, Josef Heissenberger, Anton Gomiscel, Karl Horaczek, Friedrich Zerrmayer gépészek, valamint a haditengerészeti biztos Dr. Alois Rant ifj. A hajón van összesen 305 tengerész.[5754]

1912.01.06-án Port Said-ba érkezett.[5755]
1912.01.13-án két napra Aden-be érkezett.[5756]
1912.02.09-én Hongkong-ba érkezett. [5757]
1912.02.14-én Sanghaji-ba érkezett. [5758] „Távirati értesítés szerint a Szigetvár hadihajó az I. Ferenc József hadihajóval együtt ma Sanghaiból Honkongba indult.”[5759]
1912.02.17-én Hongkong-ba érkezett.[5760]
A Szigetvár hadihajó 1912.02.28-án Sabang-ba érkezett, honnan Kolombó-ba (Colombo) megy.[5761]

[5746] Agramer Zeitung, Mai 1911-05-09
[5747] Friss Ujság, 16. évfolyam, 1911-06-01 / 129. szám
[5748] Agramer Zeitung, Juni 1911-06-01
[5749] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-07-02 / 155. szám
[5750] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-07-04 / 156. szám
[5751] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-10-03 / 234. szám
[5752] Budapest, 35. évfolyam, 1911-10-04 / 235. szám
[5753] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-12-13 / 295. szám
[5754] Reichspost, Dezember 1911-12-24
[5755] Az Ujság, 1912. január/1, 10. évfolyam, 1912-01-09 / 7. szám
[5756] Az Ujság, 1912. január/2, 10. évfolyam, 1912-01-16 / 13. szám
[5757] Az Ujság, 1912. február/1, 10. évfolyam, 1912-02-09 / 34. szám
[5758] Az Ujság, 1912. február/1, 10. évfolyam, 1912-02-14 / 38. szám
[5759] Pécsi Napló, 21. évfolyam, 1912-02-15 / 37. szám
[5760] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-02-18 / 42. szám
[5761] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-03-01 / 52. szám

A Szigetvár hadihajó 1912.03.04-ikén Kolombó-ba érkezett, honnan 6-ikán Adenbe indul.[5762]
1912.03.21-én Port Said-ban járt. Innét az útja Polába vezetett.[5763]
1912.03.26-án már vissza is érkezett Polába. [5764]

1912.03.31-én Polából átvezényelték Sibenik-be, hogy a kadétiskola kiképzőhajója legyen. Első ízben jelöltek ki egy modern hajót ilyen feladatra. A hajó megtartotta korábbi hajózó állományát.

1912.04.17-i hír: „Triesztből táviratozzák. A Szigetvár hadihajó ma délelőtt a hajósapródok két évfolyamával tanulmányi cirkálóútjából, Szebenikéből ideérkezett. A cirkáló, amelynek tanulmányi útját július 31-ig tervezik, péntekig Triesztben marad. Májusban a hadihajó három heti külföldi útra indul. Ez az első eset, hogy ily nagyarányú hajót alkalmaznak iskolahajónak."[5765] Parancsnoka Martinák fregattkapitány.[5766]

1912.04.20-i hír: „Trieszti távirat szerint a Szigetvár hadihajó a tengerész-hadapródokkal pénteken reggel Grado-ba (Olaszország) indult (1912.04.19-én), onnan több más kikötőt látogat meg, majd külföldi útjára indul."[5767] Az utazást három hétre tervezik.[5768] Az utazás nagy részéről a sajtó hallgat.
1912.05.19-én elhagyta Vathy-t (Ithaca) és Patraszba hajózott.[5769]
1912.06.01-én Katakolo-ból (Görögország) Sebenicoba érkezett.[5770] Innét feltehetőleg hazahajózott Polába.
1912.06.15-től az aktív hajóraj tagja.
1912.07.31-én Polában leszerelték és felújítás alá vették.
1912.11.12-én Polában felszerelték.

1912.11.14-én Polában volt. „Az adriai cirkáló flottilla St. Georg zászlóshajója mellé most osztották be szolgálatra a Zenta és a Szigetvár cirkálóhajókat. Ez a hajóosztály egyelőre nem hagyja el a dalmát partokat."[5771]
1912.11.16-i hír: „A hadikikötő parancsnokának tegnapi parancsa értelmében a leszerelt „Szigetvár" a cirkálóflottába, a „Zenta" pedig a tartalékhajóraj kötelékébe sorozandó, hogy felszerelésük után a déli vizekre induljanak. A „Szigetvár" parancsnokává Cutinelli Artur (Artur Catinelli Edler v. Obradich-Bevilacqua) fregattkapitány, orvosává dr. Simon László, a „Zenta" parancsnokává Indrák János fregattkapitány, orvosává dr. Moser Albert neveztetett ki. Ezenkívül mindegyik hajón hat tiszt és hat gépésztiszt teljesit szolgálatot"[5772]

1912.12.15-én beosztották az I. Torpedóflottillához. Ebben az időszakban új rádióállomást kapott.

1913.
1913.04.05-i hír: A montenegrói blokád során, „a Radetzky, Franz Ferdinánd és a Szigetvár cirkálók Antivár kikötőjétől öt mértföldnyire foglaltak állást."[5773] A hajók ezt a blokádpontot már 1913.04.03-án elfoglalták. „Négy osztrák és magyar hadihajó, a Radetzky, a Zrínyi, az Erzherzog Franz Ferdinand és a Szigetvár három nap óta az itteni vizeken cirkál. A Breslau német hadihajó tegnap érkezett meg Aténből. A hajók a montenegrói kikötő legszélső csúcsától körülbelül öt mérföldnyire foglaltak állást. Dél felé van egy második flotta: egy osztrák és magyar, egy német és két angol páncéloshajó. Itt senki sem tudja, hogy mi fog történni, de mindenki meg van róla győződve, hogy a flottatüntetésnek „[5774]

[5762] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-03-05 / 55. szám
[5763] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-03-21 / 69. szám
[5764] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-03-27 / 74. szám
[5765] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-04-17 / 92. szám
[5766] Neues Wiener Journal, April 1912-04-17
[5767] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-04-20 / 95. szám
[5768] Neues Wiener Journal, April 1912-04-17
[5769] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1912-05-19
[5770] Az Ujság, 1912. június/1, 10. évfolyam,1912-06-02 / 131. szám
[5771] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-15 / 270. szám
[5772] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-16 / 271. szám
[5773] Szeged és Vidéke, 12. évfolyam, 1913-04-05 / 79. szám
[5774] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-06 / 82. szám

„A montenegrói partok előtt négy osztrák-magyar csatahajó tüntet : a „Zrínyi“, a „Szigetvár“, a „Radetzky“ és a „Franz Ferdinand.“ Amikor verekedni kell, akkor Bécsben súlyt fektetnek a paritásra még a hajónevekben is. Ez a flottatüntetés igen komoly eset. Montenegró nem okozhat ugyan bajt a hadihajóinknak, de a tüntetésben „részt vesznek“ franczia és angol csatahajók is. És a francziák, akik nagyon vonakodva csatlakoztak a tüntetéshez, aligha azért siettek Antivari elé, hogy a montenegróiakat megfenyegessék, hanem talán inkább csak azért, hogy a mi hadihajóink Nikita királyt ne fenyítsék meg. A végeredmény — föltéve, hogy sikerül a világbékét nyélbe ütni — az lesz, hogy szükségesnek fog bizonyulni a közös hajóhad — további szaporítása. Ezzel aztán égető aktualitássá válik ismét a haditengerészet parancsnokságának az az eljárása, hogy a 40.000 tonnás úszódockot Hamburgban, a tenger alatt járó naszádokat pedig Kielben rendelte meg. Elmondtuk akkor, hogy emiatt milyen nagyszabású campagnet indítottak Ausztriában, holott elsősorban a magyar ipar károsodott, amennyiben a nagy úszódockra a Ganz-Danubius cégtől kértek be ajánlatot, a tenger alatt járó naszádokra pedig a monarchiában eddigelé csak a fiumei torpedógyár rendezkedett be. Most megérthetjük, hogy az osztrák urak miért buzgólkodtak annyira és miért sopánkodtak a magyar ipar mellőzése miatt. Az egész esetből ők azt a következtetést vonták le, hogy amikor a hadügyi kormány valamely nagyobb szállításnál Magyarországból nem kap a magyar kvótára ajánlatot, akkor a magyar ipar ne tarthasson igényt más szállításnál való kompenzációra Ha a magyar ipar nem tudott hajópánczélokat és ágyukat szállítani és ezekből a nagy öszszegű czikkekből az osztrák ipar 54°/o helyett 100°/o-ot szállít, ez ezentúl ne legyen ok arra, hogy a hadügyi kormány más czikkeknél kárpótolja a magyar ipart. Az osztrák követelésnek nincs értelme. Magyarország 34 6%-kal járul a hadügyi költségekhez és ezen a címen követelte és érte el, hogy a hadügyi kormány az ipari szükségletek 34 6%-át a magyar ipartól szerezze be. A kvótaszerű részesedésre való jog nem az egyes iparágakat illeti meg, mert hisz az iparágaknak egész sorozata egyáltalán nem jut hadügyi szállításhoz, hanem a magyar ipar összességének, a magyar közgazdaságnak, a magyar forgalmi vállalatoknak, a kvótaszerű részesedés révén Magyarországon futó munkabérek után élő iparosoknak és kereskedőknek. És nincs értelme az osztrák követelésnek a jelen esetből kifolyólag sem. Az uszódockot a hadügyi vezetőség nem a magyar ajánlat drágasága, hanem az osztrák Cantiere Navale technikai megbízhatlansága miatt rendelte Hamburgban. Az uszódock-rendelést az osztrákok hibája miatt adták fel hamburgi cégnek, de a kompenzáczió a magyar ipart illette meg, és annyira, hogy a haditengerészet méltányosnak találta az akkumulátorok rendelését magyar gyárnak juttatni. A kompenzácziók rendszerétől tehát nem fogunk elállni.. Azt készségesen ismerjük el, hogy a kompenzácziók rendszere nem ideális megoldás, mert nagyon bonyodalmas számításokat igényel. Egyrészt olyan osztrák gyárak, melyek épen az illető hadiszükségletek előállítására rendezkedtek be és a régi monopóliumot az idők végéig óhajtanák fentartani, elesnek még a kvótaszerű részesedéstől is, másrészről pedig a kvótánál sokkal nagyobb részesedés jut egyes kiváltságos magyar gyáraknak. Az általános magyar közgazdasági érdekeknek is jobban felelne meg, ha a magyar ipar versenyképes ajánlatokat tehetne a hadügyi kormány mindenféle szükségleti czikkeire és a magyar kereskedelmi kormány nem volna kénytelen a kompenzációk miatt hosszas tágyalásokat folytatni a hadügyminisztériummal. Ebben az irányban meg is történt egy fontos lépés : megoldották a magyar ágyúgyár kérdését és egykét év múlva Győrött is készülnek majd az ágyuk, amelyekben a hadseregnek a szükséglete szinte napról napra növekszik. A mostani flottatüntetés arra int bennünket, hogy a hajóépítés terén nem kevésbé fontos és sürgős teendő a magyar ipar fejlesztése. Ezen a téren roppantul elmaradtunk. Rengeteg összegekkel károsult eddig a magyar közgazdaság az által, hogy hajóhadunk összes állománya a legutóbbi időkig Ausztriában épült. Különösen a magyar vasipar károsodott ezáltal, mert bizonyára sokkal nagyobb arányokban fejlődött volna ki, ha hosszú évtizedeken át nem esett volna el a cs. és k. haditengerészet rendeléseinek kvótaszerű részétől. Egy év óta a fiumei Bergudiban áll ugyan egy magas színvonalú, kiváló versenyképességű magyar hajógyár, de ez, ha még egy Dreadnoughtra talál rendelést kapni, — ami pedig a flottatüntetés után biztosra vehető, — akkor több évre annyira le lesz foglalva, hogy a magyar kereskedelmi tengerészet ezentúl is a német és angol hajógyárakra lesz utalva. Sokszor írtuk meg ebben a lapban, hogy az angol vasipari konjuktúra a hajóépítészeti konjunktúrától függ, mert az angol hajóépítő gyárak a vasiparnak legerősebb és legjobb fogyasztói közé tartoznak. De ne beszéljünk az angolokról, akik négy évszázad óta a tengernek urai és akiknek hajógyárai a világ hajóállományának majdnem hetven százalékát szolgáltatták. Itt vannak a németek, akik 40- 50 évvel ezelőtt ép úgy az angol hajógyárakra voltak utalva, mint most mi. A múlt évben a német hajógyárakban épült hajók összes tonnatartalma meghaladta már a 300.000 tonnát, úgy hogy a németek hajóépítő ipara az angoloké után az első helyen áll. Hamburgban folyó hó 3-án

bocsátották vízre a Hamburg-Amerikanische Packetschiffahrts-Gesellschaft legújabb gőzhajóját, mely az „Imperator“-nak testvérhajója és „Vaterland“ nevére kereszteltetett. A Vaterland-ot 1911. szeptember havában kezdték építeni. Azóta naponként átlag 1800 munkás dolgozott rajta. Feldolgoztak hozzá 34x/1 millió kilogramm hengerelt aczélt, 2 millió kgr. öntött aczélt, 2 millió kgr. öntött vasat, 1 millió kgr. vörös rezet és 6/1 millió kgr. fát. A hajó 276 méter hosszú, 30'/2 méter széles és 193/1 méter mélységű. A középen 11 fedélzet áll egymás fölött. A parancsnoki híd 40 méter magasságban van a hajó feneke fölött. Az egyes részeket 3 millió szegecs tartja együvé. A kettős fenék egy-egy aczéllemeze 100 mm. súlyú. A hajó súlya 31 millió kgr. A hajót vízcsöves kazánokkal ellátott turbinák fogják hajtani, melyek 61.000 lóerőt fognak kifejteni. Az öt turbo-dynamo tízezer villamos lámpát fog ellátni árammal. A hajón olyan szikratávíró készülékeket állítanak föl, hogy a hajó, bárhol jár is az óceánon, közlekedni tud a szárazfölddel. Az utasok biztonságáról a legmesszebb menő gondoskodás történik. Hajótörés esetén 83 mentőcsónak áll rendelkezésre, amelyeken 5900 ember menekülhet a hajóról. A hajó 700 elsőosztályú, 600 másod-, 1050 harmad- és 1700 negyedosztályú, tehát összesen 4050 utas befogadására lesz berendezve. Ezekhez járul a hajónak 1200 főnyi legénysége. Ez a néhány szám eléggé megmondja a vasipari szakembernek, hogy egy ilyen tengeri hajó berendezése és karbantartása milyen rengeteg munkát juttat a vasiparnak. A négyezer utas befogadására való berendezés a többi iparágak hosszú sorozatának juttat majd nagy rendeléseket. A mi hajózási vállalataink ma álmukban sem gondolnak ugyan ekkora leviathánok építésére, de mégis felhoztuk a fentebbi számokat, mert frappáns adatokkal akartuk illusztrálni, hogy a hajóépítő ipar fejlesztése milyen óriási jelentőséggel bírhat a magyar vasiparra és a többi magyar iparágak egész sorozatára nézve. Ki hitte volna akár csak 3—4 évvel ezelőtt, hogy Magyarországon 1913-ra húszezer tonnás hadihajó fog felépülni ? A mai politikai események után előrelátható, hogy még sok csatahajót kell majd építenünk. És ha helyreáll a béke és nagy gazdasági lendület fog bekövetkezni, akkor a kereskedelmi tengerészet nagyarányú fejlesztése lesz a magyar kereskedelmi kormánynak egyik legfontosabb feladata. És ennek kapcsán nagy arányokban kell majd fejleszteni a magyar hajóépítő ipart. A közeljövőnek nagy perspektíváit nyitja meg a Montenegró ellen való flottatüntetés a magyar vasiparnak.”[5775]

„Konstantinápoly, június 5. — Az Erzsébet nevű második osztrák-magyar állomáshajót a Szigetvár czirkálóval pótolják. A Weymouth czirkáló elhagyta Konstantinápolyt.”[5776]

1913.06.10-én kifutott Polából a levantei vizekre.
1913.06.15 – 1913.09.24-ig Konstantinápolyban állomásozott. [5777]
1913.09.25-29-én a Beschika-öbölben volt.
1913.09.27 – 1913.10.01-ig Szmirnát kereste fel.
1913.10.03-05-én Adalia vizein járt.
1913.10.06-08-án Mersina-ba futott be.
1913.10.09-11-én Alexandretta-ban vetett horgonyt.[5778]
1913.10.11-13-án Larnaca-ban (Ciprus) volt. Itt a tiszteletbeli konzul és a britt hatóságok végül megtagadták a hajónak a kikötést, ami nagy felháborodást okozott.
1913.10.14-15-én Tripolisz-t kereste fel.
1913.10.15 – 1913.11.13-ig Bejrut-ban vetett horgonyt. Itt a tisztikar megtekintette Baalbek romjait. Ez egy libanoni város a Bekaa-völgyében.
1913.11.04-én rövid időre megállt Saida-ban, majd Haifában.[5779]
1913.11.05-06-án St. Jean d'Acre (Akko) következett.
1913.11.07-10-ig Jaffa-t kereste fel.
1913.11.11-14-én Port Said-ban volt.[5780]
1913.11.15 – 1903.12.03-ig Alexandriában kötött ki. Itt az SMS Szigetvár találkozott az Abruzzi hercege által vezetett olasz hajókötelékkel és német SMS Geoben (Göben) csatacirkálóval.

[5775] Magyar Vaskereskedő, 13. évfolyam, 1913-04-13 / 15. szám
[5776] Magyar Nemzet, 32. évfolyam, 1913-06-06 / 133. szám
[5777] Az Ujság, 1913. június/2, 11. évfolyam, 1913-06-17 / 143. szám
[5778] Az Ujság, 1913. október/1, 11. évfolyam, 1913-10-12 / 243. szám
[5779] Az Ujság, 1913. november/1, 11. évfolyam, 1913-11-05 / 262. szám
[5780] Az Ujság, 1913. november/1, 11. évfolyam, 1913-11-12 / 268. szám

„A berlini »Deutsche Tagesztuas« jelenti Rómából . Számos olasz képviselő élénk megelégedéssel nyilatkozott Tisza István gráf miniszterelnöknek 11 delegációban mondott beszédéről, hogy tudniillik az osztrákmagyar hadiflotta fejlesztés nem Olaszország ellen irányul, sőt sokkal inkább Olaszországnak hathatós tájfogatását szolgálja. Nagy megelégedéssel tárgyalják továbbá, hogy az abruzzói herczeg, az olasz hajóraj parancsnoka, Alexandriában a Goeben nevű német pánczéloshajó parancsnokának a Szigetvár nevű osztrák-magyar czirkáló hajó parancsnoka útján világosan kifejezésre juttatta a hármas szövetség hatalmainak a Földközi tengerikeleti részén is fennálló szolidaritását."[5781]

1913.12.05-10-ig Makri-nál (Görögország) horgonyzott.
(A sajtó a hajót ekkor tévesen Madridba helyezte.)[5782]

1913.12.10-14-én Marmarizza-ban (Marmarica, Egyiptom és Líbia közötti terület?) volt.[5783]
1913.12.12-15-én a Giora-öblöt kereste fel.
1913.12.19-22-én Vathi-ba (Számosz szigete) érkezett.[5784]
1913.12.23 – 1914.01.25-ig Szmirnában járt.

1914.
1914.01.25- 1914.02.11-ig Syra következett.
1914.02.13-27-én megérkezett Teodo-ba.
1914.01.28 – 1904.03.09-ig Poklában volt.
1914.03.10-13-án Castelnuovo-ba hajózott át.
1914.03.13-14-én Durazzo-t kereste fel.
Löwenthal báró osztrák és magyar albán követ tegnap délután a Szigetvár hadihajón Durazzó-ba érkezett.[5785]
1914.03.14-én Teodo-ba futott be, majd visszatért Polába.
1914.04.15-én kifutott Polából.
1914.04.17 – 1914.05.08-ig Durazzo-ban volt az albániai zavargások miatt.[5786]
1914.05.04-én Durazzó kikötőjében a Lloyd Uran gőzhajó zátonyra futott. Mentésére az SMS Szigetvár futott ki. [5787] Az Uran-t a dagály alatt az SMS Szigetvár sikeresen levontatta a zátonyról.[5788]
1914.05.08-án Scutari-ba (Albánia) hajózott, fedélzetén Báró Löwenthal osztrák-magyar nagykövettel.[5789]
1914.05.11-én befutott Teodo-ba.
1914.05.15 - 1914.06.09-ig[5790] visszatért Durazzo-ba. Itt, 1914.05.18-án Esat (Esad, Esszád) Toptani pasa albán hadügyminisztert, Wilhelm albán herceg kérésére a hajó fedélzetén őrizetbe vették. A hajón, a pasával együtt volt annak felesége is.[5791] „Esszád basának és feleségének a Szigetvár cirkálóra való szállítása délelőtt kilenc órakor történt meg. A basa a hajón átadta kardját, mire a kapitányi kajütben helyezték el és a várfogságban lévő tisztet megillető bánásmód-ban részesítették."[5792] A pasa őrizetbevétele az albán forradalommal volt kapcsolatba. „Tegnap délután Esszád hasát és feleségét a fejedelem rendeletére a Szigetvár osztrák-magyar hadihajóról a Benghazi olasz hadihajóra vitték, amely azután Brindisibe indult. Előzőleg Esszád hasa írásait átkutatták és két ládányi levelet elkobozták. Esszad basának szabadon bocsátásakor jegyzőkönyvet kellett aláírnia, melyben becsületszavára kötelezi magát, hogy többé soha sem avatkozik Albániának belügyeibe, sem külügyeibe. Esszad basa kijelentette, hogy mindenekelőtt hosszabb tartózkodásra Nápolyba utazik."[5793]

[5781] Az ujság, 11. évfolyam, 1913-12-06 / 289. szám
Die Zeit, Dezember 1913-12-05
[5782] Az ujság, 11. évfolyam, 1913-12-09 / 291. szám
[5783] Az ujság, 11. évfolyam, 1913-12-12 / 294. szám
[5784] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-12-21 / 302. szám
[5785] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-15 / 64. szám
[5786] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-04-18 / 92. szám
[5787] Wiener Allgemeine Zeitung, Mai 1914-05-05
[5788] Grazer Tagblatt, Mai 1914-05-06
[5789] Die Zeit, Mai 1914-05-09
[5790] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-06-09 / 133. szám
[5791] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-20 / 118. szám
[5792] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám
[5793] Friss Ujság, 19. évfolyam, 1914-05-22 / 121. szám

„Amikor Trifari ellentengernagy megérkezett Durazzóba, rögtön tanácskozott a „Szigetvár“ hadihajó parancsnokával, majd a palotába indult, hol a fejedelemmel tanácskozott és vele megállapította azon jeleket, amelyek a palotából adatni fognak, ha a veszély nőne. Egy osztrák-magyar és az olasz hadihajókról kirendeltséget készenlétben tartottak és a, „Szigetvár“, továbbá „Vetorpiszani“ és „Miraval“ hajókról torpedóflottillát állítottak össze, mely a matrózkirendeltségeket partra szállította.”[5794]

„Trieszt, máj. 23. (Saját tudósítónktól.) A Szigetvár csatahajóról jelentik szikratávírón, hogy a fölkelők Durazzó előtt állanak és támadásra készülnek a főváros ellen.”[5795] A magyar katonák az albániai forradalomba, gróf Tisza István miniszterelnök utasítására avatkoztak be. [5796]

„Durazzo előtt jelenleg a Szigetvár, Spaun és Sankt-Georg cirkálók és a Turul, Huszára és Réka torpedóhajók, továbbá a 64 F., 69 F. és 72 F. óceánjáró torpedónaszádok vannak a kikötőben. E flotta parancsnoka Seidensacher ellentengernagy. A Szigetvár cirkálón Schmidt fregattkapitány, a Spaun cirkálón Ráday sorhajókapitány, a Sankt-Georg cirkálón Radon sorhajókapitány a parancsnoki Durazzóban horgonyzó osztrák-magyar hajókon 1500 főnyi legénység van. Ezekből négy tengerész-gyalogsági századot lehet partraszállítani. Mindegyik század két – két ágyúval rendelkezik."[5797]

1914.05.30-i hír szerint Löwenthal nagykövet elmenekült állomáshelyéről. Valójában Löwenthal nem menekült el, hanem csupán a "Szigetvár" hadihajóra ment, hogy visszaszerezze a rejtjelkulcsot, amelyet biztonsági okokból a fedélzeten tartott. Avval viszont, hogy elhagyta durazzói állomáshelyét, pánikot keltett a helyi lakosság körében. Tettét a lakosság menekülésként értelmezte.[5798]

1914.06.08-án báró Klingspor fregattkapitány elköszönt Albánia hercegétől. Pestali építész megköszönte Albánia jólétéért tett erőfeszítéseit, és sajnálatát fejezte ki távozása miatt. [5799]

A Szigetvár azért maradt Durazzóban, hogy szükség esetén kimenekíthesse az albán hercegi családot.[5800]

1914.06.10-én Durazzóból eltávozott Szigetvár cirkáló pótlására tegnap ideérkezett az Admiral Spaun cirkáló.[5801]

1914.06.11-én Teodo-ban volt.[5802]

1914.06.11-12-én Cattaro-ban járt.

1914.06.12-19-én Durazzo vizein volt.

Az SMS Szigetvár tengerészei, Durazzónál a partról adnak jeleket a cirkálónak[5803]

„(Durazzó, június 16.) A városban az ágyú-és fegyvertüzelés következtében, amely alkonyatig tartott, nagy izgalom uralkodott. A lakosságot a helyzet bizonytalansága miatt rémület fogta el. Számos család a konzulátusokra menekült. Némi megnyugvás állott be, amikor este 10 órakor 1500 malisszor érkezett Alessziából. A városban erős csendőr -és önkéntes őrjáratok cirkálnak. Több utcában barrikádokat emeltek. Éjjel 1/2 12 órakor ismét heves puskatüzelés indult meg. A harcba rövid idő múlva beleszólt a tüzérség is. Az ellenséges hadállásokat a hadihajók fényszórói világították meg. A Szigetvár osztrák-

[5794] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám
[5795] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-24 / 121. szám
[5796] Kakas Márton, 21. évfolyam, 1914-05-24 / 21. szám
[5797] Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-27 / 124. szám
[5798] Die Zeit, Mai 1914-05-30
[5799] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, Juni 1914-06-08
[5800] Prager Tagblatt, Juni 1914-06-09
[5801] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-06-11 / 137. szám
[5802] Die Zeit, Juni 1914-06-13
[5803] Das interessante Blatt, Januar-Juni 1914-06-25

magyar cirkáló tisztjei jelentik, hogy Kávájánál harcot figyeltek meg. Azt hiszik, hogy Aziz Vrioni basa csapatai állanak ott harcban a fölkelőkkel."[5804] Durazzó vizein az SMS Szigetvárt az SMS Panther váltotta fel.[5805] Az albán fejedelmi palotát osztrák – magyar tengerészek védelmezik.[5806]
Durazzót a felkellőktől nem az olaszok diplomáciai közreműködése mentette meg, hanem a monarchia partra tett hadereje és az albán államhű erők.[5807]
Durazzó kikötője ekkor teljesen el van iszaposodva. A gőzösök messze kint vetettek horgonyt. Az öböl bejáratánál a Szent György cirkáló és egy olasz cirkáló állomásozott. A partokhoz közelebb állt az SMS Szigetvár. Ezen a hajón volt a rádiótávírda, amely felbecsülhetetlen szolgálatokat nyújtott. A Hamidije török páncélos néha előtűnik a semmiből, és megtámadja a szerb katonákat szállító hajókat.[5808]

1914.06.22 – 1914.07.16-án Szmirnába hajózott.[5809]
1914.07.19-31-én Valona (Vlora, Albánia) kikötőjében járt.[5810] Itt az SMS Turul rombolót váltotta fel.[5811]
„A „Szigetvár" elindult Valonába. Durazzóból érkező távirati jelentések szerint Valériából a lakosság Durazzóba kezdett menekülni. Valona teljesen védtelenül áll a felkelőkkel szemben. Az osztrák-magyar és olasz konzulátusok egy neutrális zónát jelöltek ki, amely a tengerparthoz vezet, hogy támadás esetén a lakosság a hajókra menekülhessen. A helyzet Durazzóban sem jobb, mint Valonában. Az albán kormány tizenkét öreg ágyút vásárolt Ausztriában s ezeket egy dombra állították, a felkelők táborával szemben. Ezek az ágyuk azonban annyira ócskák és hasznavehetetlenek, hogy a hollandi tisztek vonakodtak velük akcióba lépni, mert attól lehet tartani, hogy az ágyuk a második lövésnél felrobbannak s a kezelő személyzetet pusztítják el. A felkelők a város közvetlen közelében úgynevezett kórházdombot megerősítették s azokkal az ágyukkal látták el, amelyeket a fejedelemtől elvettek. A Durazzó előtt álló albán felkelő csapatok segítségére két nappal ezelőtt több csapat epiruszi felkelő is érkezett. — Bécsből jelentik késő éjjel, hogy a Szigetvár nevű magyar-osztrák csatahajó parancsot kapott, hogy haladéktalanul induljon el Valona elé. — A római Tribuna jelentése szerint Olaszország még a holnapi nap folyamán útnak indítja expedíciós hadtestét Albánia felé. Az olasz kormány az albán expedíció minden egyes részletére megegyezett Ausztria-Magyarországgal. Az olasz expedíció 12.000 emberből fog állani, 40 ágyúval. Közvetlenül az olasz expedíciós hadtestnek Albániába való megérkezése után Ausztria-Magyarország hasonló intézkedéseket fog tenni és szintén ilyen haderőt fog Albániába küldeni."[5812] A Szigetvár Valonánál a Turul-t váltotta.[5813] 1914.07.28-án kitört az I. világháború. Ezért a hajót hazarendelték.

1914.08.01-én érkezett Cattaro-ba. „Hazatérése után a nagygyakorlatok tartamára beosztják a hajóhadba."[5814]

1914.08.08-án lövegeivel Antivarit lőtte. (Más forrás szerint a rádióállomást 1914.08.10-én lőtte szét.[5815]) Az SMS Szigetvár 20 perccel a rádióállomásra mért tűzcsapás előtt figyelmeztette a parton lévőket arra, hogy mire fog lőni. Így azt a személyzet időben elhagyhatta. Az olasz állampolgárok a házaikat olasz zászlókkal jelölték meg. A cirkáló a 20 perc leteltével, tüzet nyitott. Az első lövések a vasútállomás közelében csapódtak be. Két-három lövedék az elektromos állomást vette célba, valamint négy – öt lövés a távírdát célozta meg. A távíró pózna állva maradt, de az épület romba dőlt. A parti tüzérség tűz alá vette a Monarchia hajóit, és puskákkal és pisztolyokkal is lőttek rájuk. Pár óra múlva, 9

[5804] Népszava, 42. évfolyam, 1914-06-17 / 141. szám
[5805] Népszava, 42. évfolyam, 1914-06-23 / 146. szám
[5806] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-06-17 / 140. szám
[5807] Reichspost, Juni 1914-06-07
[5808] Egerer Anzeiger, Juni 1914-06-26
[5809] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-06-23 / 147. szám
Népszava, 42. évfolyam, 1914-07-19 / 169. szám
Allgemeiner Tiroler Anzeiger, Juni 1914-06-22
[5810] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-19 / 169. szám
Die Zeit, Juli 1914-07-18
[5811] Grazer Tagblatt, Juli 1914-07-21
[5812] Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-07-19 / 170. szám
[5813] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-21 / 170. szám
[5814] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-24 / 173. szám
[5815] Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915Éves tartalomjegyzék / Rónay Jenő: Hadiflottáink szerepe az elmúlt század háborúiban

órakkor az SMS Szigetvár ismét a rádióállomást lőtte. Ez után eltalálta a kikötői állomásépületet, a kikötőkapitányság épületét. [5816]
„Trebinjénél 4000 montenegrói legyőzetett, 200 meghalt. A montenegrói Rádió állomást (Marconi állomást[5817]), Antivárit, a „Szigetvár“ nevű osztrák cirkáló gőzös megsemmisítette”[5818] A rádióállomással egy közvetlen találat végzett. [5819] Antivár városa a tüzelés következtében több helyen kigyulladt.[5820]
Az antivári akcióban a Szigetvár és a Zenta cirkálók, az Uskoke romboló, valamint a 72 F torpedónaszád vett részt.[5821]

1914.08.10-én a Szigetvár, Streiter romboló és a 64F torpedónaszád befutott Antivárba. Itt a cirkáló egyik tisztje, mint hadikövet, fehér zászló alatt partra szállt s a nemzetközi tengeri hadi jog előírásainak megfelelően átadta a 3 pontba foglalt bejelentést arról, hogy Montenegrót tengeri zár alá veszik. A blokádot azonban a Cattarói-öbölben rendelkezésre álló csekély számú hajó miatt csak nappal lehetett fenntartani. A blokádszolgálatra felváltva a Zenta és a Szigetvár cirkálókat, az Uskoke, Streiter és Ulan rombolókat, valamint a 64 F, 68 F és 72 F torpedónaszádokat osztották be.[5822]
1914.08.13-án a montenegrói ütegek vették tűz alá. A montenegrói állásokat az 5. osztály három csatahajója a Kaiser Franz Joseph I. és a Szigetvár cirkálók vette tűz alá.
Az SMS Zenta cirkáló elsüllyedése (1914.08.16.) után felhagyott a montenegrói blokád folytatásával.
A hajó állomáshelye ez után Cattaró lett.

„London, aug. 17. Római hírek szerint négy angol hadihajó az Antivárit ostromzár alatt tartó Aurora és Szigetvár cirkálókat elkergette onnan. A cirkálókat egész Póláig üldözték, hol bemenekültek a megerősített öbölbe. Valószínűleg ez utóbbi távirat az igaz,, vagyis az osztrák hajókat elkergették. S talán nem is cirkálók voltak ezek, hanem négy apró torpedónaszád, amelyeket azért küldtek ki, hogy megakadályozzák az ellenséges flottának Triesztbe, Pólába vagy Fiumába nyomulását. Valószínű, hogy a hatalmas francia és angol páncélosok e kis hajókat kergették meg.”[5823]

1914.09.09-én és 1914.09.17-én Budua (Budva, Montenegró) előtt teljesített szolgálatot.
„Budua bombázása, Fiume, szeptember 15. A Metkovich ideérkezett utasai beszélik, hogy Budua félszigetet Montenegró blokádja alkalmával taktikai okokból hadvezetőségünk kiürítette. A blokád felbomlása után a montenegróiak befészkelték magukat Buduába, de ott nem sokáig maradtak, mert a Szigetvár megjelent Budua előtt és rommá lőtte.”[5824]

1914-ben felmerült, hogy az Admiral Spain mintájára, átépíttetik a régi 2350 tonnás Szigetvár, Aspern és Zenta páncélos cirkálókat.[5825]

1915.
1915.04.01-én áthajózott Polába.

1915.05.23-án kifutott a felderítő csoport (Saida, Szigetvár cirkálók, Balaton, Triglav rombolók[5826]) részeként, hogy részt vett az Ancona elleni támadásban. 1915.05.24-én, 01 órakor — a Saida és a

[5816] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1914-08-18
[5817] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-08-10 / 188. szám
[5818] Medgyesi Ujság, 10. évfolyam, 1914-08-09 / 449. szám
Alkotmány, 19. évfolyam, 1914-08-10 / 190. szám
[5819] Az Est, 5. évfolyam, 1914-08-11 / 198. szám
[5820] Somogyi Hirlap, 11. évfolyam, 1914-08-11 / 191. szám
[5821] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig
[5822] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig
[5823] Előre, 10. évfolyam, 1914-08-18 / 793. szám
[5824] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-09-16 / 227. szám
[5825] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-04-23 / 96. szám
[5826] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: (1915. május 23.—1915. december 81.)

Szigetvár elvált a zömtől, hogy rombolóikkal együtt elfoglalják megfigyelő helyüket az Ancona előtti térségben a településtől délre s biztosítsák a hadművelet zavartalanságát. Légvédelmi tüze elűzte az olasz Citta di Ferrara léghajót[5827] és az azt kísérő repülőgépeket.
1915.06.12-én Karl Franz Joseph főherceg látogatást tett a hajó fedélzetén.
1915.06.18-án részt vett a Rimini elleni támadásban. A Szigetvár Riminitől délre Fano és Pesaro katonai célpontjait (hidakat és a jelzőállomást, valamint két hangárt) lőtte.[5828]

1916.
1916. decemberében légitámadásokat támogatott.

1917.
1917. januárjában légitámadásokat támogatott.
1917.05.23-án áthajózott Cattaro-ba.
1917. júniusától őrhajó Cattaro-ban.
1917.08.20-én elhunyt a hajó parancsnoka, Burstyn Miksa fregattkapitány.
1917.11.15-én Triesztbe rendelték.

1918.
1918-ban Triesztben állomásozott.
1918.01.20-án ellenséges repülőkre tüzelt, amelyek a ködben megközelítették a kikötő hullámtörő gátját.
1918.03.13-án áthajózott Polába.
1918.03.16-án kivonták az aktív szolgálatból és a Torpedóparancsnoki Tanfolyam diákjainak lakóhajója lett, valamint a Torpedóvető Iskola célhajójaként is szerepet kapott.[5829]

1919-1920.
1920-ban a győztes nagyhatalmak Nagy-Britanniának ítélték. Ők a hajót lebontásra átadták az olaszoknak. A hajót Elba-szigetén bontották szét.

Parancsnoka:
1901. sztranyavai Stravyovszky (Sztranyavszky) László fregattkapitány (1901+)[5830]
1901-1902 Alois Prapotnik (Praprotnik Alajos) fregattkapitány
1903. január: gróf Lantos (Lanius) Károly fregattkapitány[5831]
1904. Szukics Lázár fregattkapitány
1904. december: gróf Lanjus Ágost fregattkapitány[5832]
1905. lovag Kirchmayer György fregattkapitány[5833]
1906. lovag Schwarz József fregattkapitány[5834]
1907.03.01-től: Wilmhelm Pacher fregattkapitány
1907. április: Karl von Pflugl fregattkapitány
1907. június: Gassenmayr Oszkár fregattkapitány[5835]
1910.01.01-től: báró Alfred Koudelka (Hudelka) fregattkapitány [5836]
1911.március: Vest Győző (Viktor) fregattkapitány[5837]
1912. Heinrich Ritter von Nauta fregattkapitány, amíg át nem veszi a Franz Joseph I. parancsnokságát.
1912. Alfred Cicoli fregattkapitány a kínai úton visszafelé. Korábban a Franz Joseph I. parancsnoka.

[5827] Uj Idők, 21. évfolyam, 1915-06-13 / 25. szám / Pillanatfelvételek / Társadalmi, ismeretterjesztő cikkek, genreképek, leírások
[5828] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: (1915. május 23.—1915. december 81.)
[5829] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5830] Nógrád vármegye (Magyarország vármegyéi és városai, 1911) NÓGRÁD VÁRMEGYE NEMES CSALÁDAI / Sztranyavszky
[5831] Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-01-15 / 15. szám
[5832] Die Zeit, März 1905-03-21
Független Magyarország, 4. évfolyam, 1904-12-24 / 996. szám
[5833] Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-11-18 / 278. szám
[5834] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-06-13 / 160. szám
[5835] Das Vaterland, Juni 1907-06-26
[5836] Die Zeit, Dezember 1909-12-18
Die Zeit, Januar 1911-01-19
[5837] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-03-16 / 64. szám

1912. Martinák Ferenc fregattkapitány (1913-ban, mint rokkantat, nyugdíjazták)[5838]
1912. november: Cutinelli Artur (Artur Catinelli Edler v. Obradich-Bevilacqua) fregattkapitány[5839]
1914. június báró Klingspor fregattkapitány[5840]
1914-1915. Adolf Schmidt fregattkapitány (1915-ben már sorhajókapitány, 1940+)[5841]

Adolf Schmidt sorhajókapitány (mint a III. Birodalom tisztje) és Helmuth Brinkmann kapitány[5842]

1917.08.20+ Burstyn Miksa fregattkapitány[5843] (1915.11.01-től fregattkapitány)

Admirálisok:
1905. Mieczyslaw Pietruski ellentengernagy
1907. Rudolf von Montecuccoli tengernagy

[5838] Budapesti Közlöny, 47. évfolyam, 1913-04-05 / 78. szám
[5839] Neues Wiener Journal, November 1912-11-14
[5840] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, Juni 1914-06-08
[5841] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
[5842] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/486/kategoriak~Mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~321/cca-1940-A-III-Birodalom-haditengereszetenek-emlekunnepsege-az-osztrak-magyar-haditengeresz~II3018257
[5843] Budapesti Hírlap, 37. évfolyam, 1917-08-28 / 214. szám

St. George cirkáló 1903

SMS Sankt Georg páncélos cirkáló

(Az SMS Szent György páncélos cirkálót tévesen az SMS Kaiser Karl VI. testvérhajójának tartják.)
(A korszakban az orosz és az olasz flottában is volt Szent György nevű hajó.)

Vízkiszorítása:
Üresen: 7289,37 hosszú tonna, 7 406 tonna
Vízkiszorítása feltöltve: 8069,88 hosszú tonna, 8199 tonna

Méretei: (hüvelyk = inch = 2,54 cm)
Hossza: 124,33 m (407 láb 10 inch) legnagyobb hossza
123,23 m a vízvonalon (404 láb 4 inch)
117 m az egyenesek között
Szélessége: 19,01 m (62 láb 4 inch)
Merülése: 6,83 m – 6,87 m (22 láb 5 inch) üresen
7,41 m feltöltve (15,30 tonna = 1 cm merülés)
Szabadoldal: 5,38 m

Meghajtása: 12 db Yarrow széntüzelésű kazán (21 atm)
(A gőzt a hajó középvonalában elhelyezett három kémény vezette el.)
2 db álló, négyhengeres, háromszoros expanziójú (gőztágulású) gőzgép
2 db háromszárnyú, 4,88 m átmérőjű hajócsavar
1 db kormánylapát
2 db árboc

Teljesítménye: 15 000 LE (11 000 kW) (Máshol 14 860 LE – 10 926 kW[5844])
15 271 LE az 1905.07.01-i próbaútján

Sebessége: 22 csomó (41 km/h)
22,1 csomó, 134 fordulat/perc mellett az 1905.07.01-i próbaútján[5845]
21.38 csomó, 130-as fordulat mellett, 13 088 LE-nél.[5846] (Ez a cikk feltehetőleg egy 1905.07.01. előtti próbaútról szólhat.)

Hatótávolsága: 4 500 tmf /10 csomó

Üzemanyag: 600 hosszú tonna, 610 tonna szén békeidőben
1 103,4 tonna szén, vagy 908,8 tonna brikett harci terhelés mellett

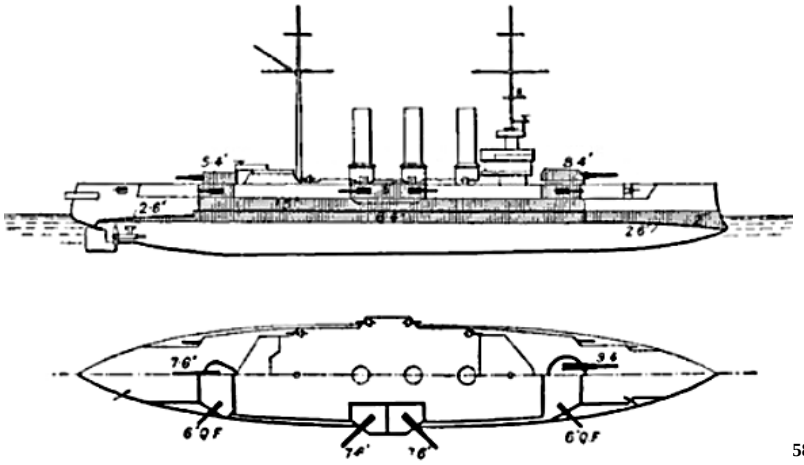
Személyzete: 630 - 681 fő
1907-ben 32 tiszt és 599 tengerész
Tartalékban 7 tiszt és 145 tengerész
Szolgálaton kívül 3 tiszt és 67 tengerész

[5844] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984
[5845] Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1906-01-04
[5846] Die Zeit, Juli 1905-07-02

Páncélzata:[5847]
övpáncélzat: 165 mm a hajó orra felé -211 mm a gépháznál és lőszerraktáraknál a hajó közepén (8,3 inch) – 165 mm a hajó tatja felé.
keresztirányú rekeszfal: mindkét végén 190 mm vastag
páncélfedélzet: 35 - 46 – 60 - 65 mm (2 inch)
átlós válaszfalak: 190 mm
első barbetták: 210 mm
első lövegtorony: 50 - 160 - 200 mm – 210 mm (7,9 inch)
hátsó lövegtorony: 210 mm
lövegkazamaták: 135 - 150 mm
parancsnoki torony: 125-210 mm (210 inch)[5848]

Fegyverzete:
2 db (1x2) 24 cm (9,4 inch) G. L/40 S ágyú, elöl az ikertoronyban
(Ezek a lövegek 229 kilogrammos (505 font) lövedéket lőttek 725 méter/s (2380 láb/s) csőtorkolati sebességgel, maximálisan 10 000 méteres (11 000 yard) hatótávolsággal Az ágyúkat elektromosan kiképzett tornyokban helyezték el, amelyek 20°-os emelési és -4°-os süllyesztési szöget tettek lehetővé. Lőszerkészlet: 40 db páncéltörő és 40 db repeszgránát csövenként)
5 db 19 cm G. L/42 (7,5 inch) ágyú (4 db kazamatalöveg, 1 db egyeslöveg a fartor lövegtoronyban. Összes lőszerkészlet: 150 páncéltörő lövedék, 400 gyújtólövedék, 50 repesz lövedék. Lövegcső oldalirányú forgási szöge 90 fok. Minden löveg külön kazamatába került.)
4 db 15 cm (5,9 inch) L/40 Skoda löveg a főfedélzeten, az ágyútornyokkal párhuzamosan, kazamatákban helyezve el. Minden löveg külön kazamatába került elhelyezésre. (Összes lőszerkészlet: 80 páncéltörő lövedék, 450 páncéltörő lövedék lövedékek)
9 db 7 cm (2,6 inch – 66 mm) L/45 Skoda löveg (Összes lőszerkészlet: 3600 gyújtólövedék. Tűzgyorsaság 20 lövés/perc.)
2 db 66 mm (2,6 inch) L/18 csónakágyú (Összes lőszerkészlet 288 repeszgránát.)
6 db 4,7 cm (1,9 inch) L/45 (máshol L44-es) QF gyorstüzelő ágyú (Összes lőszerkészlet: 800 robbanó és 3200 gyújtólövedék. Tűzgyorsaság percenként 25 lövés.)[5849]
1 db 7,7 cm (2,8 inch) L/50 Skoda K10-es légvédelmi löveg (1916-tól)[5850]
2 db 3,7 cm (1,5 inch) L/33-as QF ágyú a közelharcra (Összes lőszerkészlet: 900 gyújtólövedék.)
4 db 3,7 cm-es (1,5 inch) Vickers gépágyú
2 db 8 mm-es (0,31 inch) géppuska (Lőszerkészlet 8000 db)
(A sajtó 1905-ben 14 db géppuskáról „Mitrailleusen" írt a hajó fedélzetén.[5851])
2 db 45 cm (17,7 inch) víz alatti torpedóvetőcső, oldalanként 1-1 db.[5852] (Torpedókészlet 6 db L5.12-es típus.)

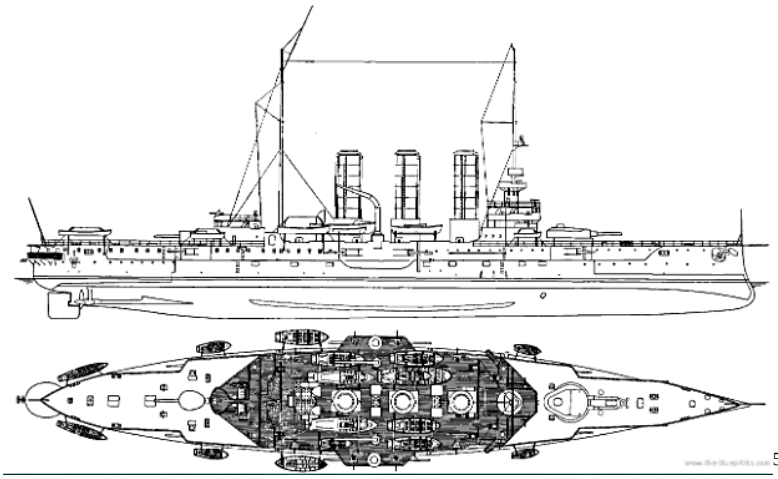
[5847] Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1906-11-01
[5848] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Sankt_Georg
[5849] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Sankt_Georg
[5850] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_St._Georg
[5851] Linzer Tages-Post, November 1905-11-12
[5852] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html



[5853]

Csónakok:
2 db gőzbárka, 1 db harmadosztályú csónak, 1 db elsőosztályú hosszú csónak, 1 db elsőosztályú mentőcsónak, 1 db elsőosztályú csónak, 2 db másodosztályú csónak, 4 db jolly boat, 1 db kis csónak

Horgonyok:
4 db Tyszak típusú horgony, amiből 3 db 4.580 kg és 1 db 1,906 kg
2 db Admiralitás típusú horgony: 650 kg, 320 kg
Egyéb:
6 db 60 cm átmérőjű keresőlámpa
2 db nagyméretű csónakdaru


[5854]

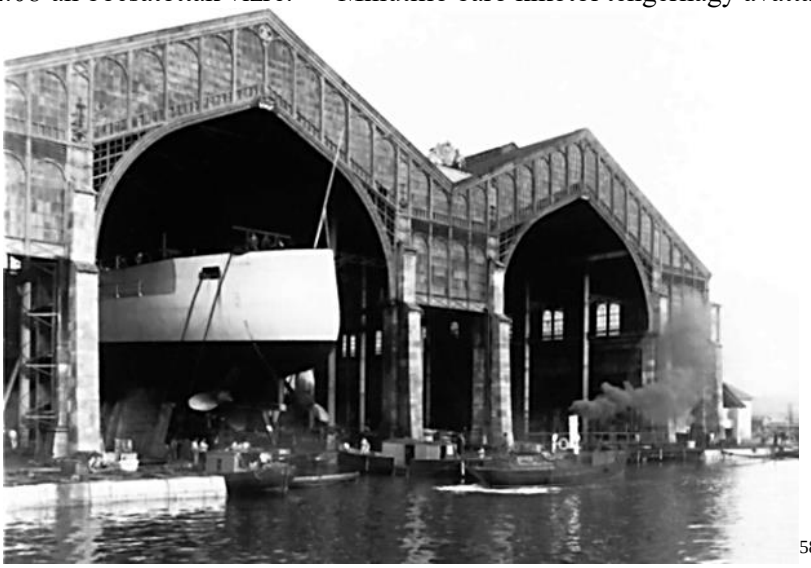
Épült: Polai Arsenál
Építési költsége: 18 077 945 korona Ez a költség a flotta első páncélos cirkálójának több mint a kétszerese.
Építés kezdete: 1901.03.31.
Építési neve: „E” cirkáló
1903.11.20-án nevét I. Ferencz József császár és király jóváhagyta.
Vízrebocsátása: 1903.12.08.
Hadrendbe állt: 1905.07.21.

[5853] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/sms-sankt-georg.php
[5854] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/sms-sankt-georg.php

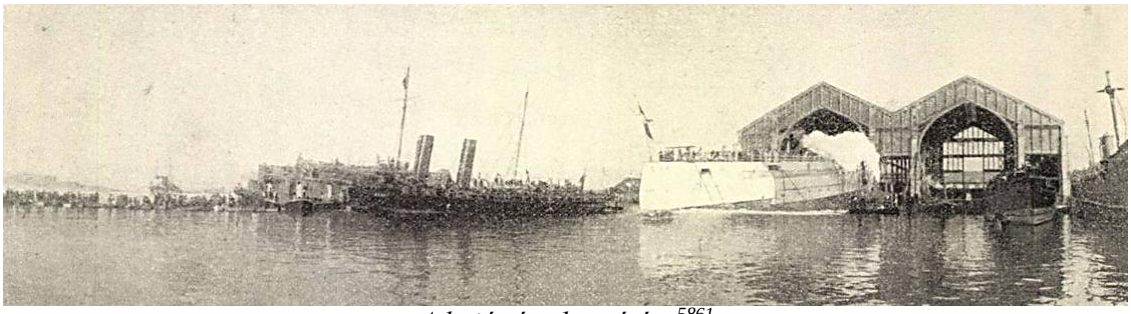
[5855]

Az SMS Kaiser Karl VI. megnövelt változata. Annál 5 méterrel hosszabb és 2 méterrel szélesebb. A próbák során állítólag elérte a 23,8 csomós sebességet. Az SMS Szent György páncélzatát is módosították az SMS Kaiser Karl VI.-hoz képest, például a felépítmény és a lövegtorony területén. Fegyverzetét is megnövelték az elődjéhez képest. A sokkal nehezebb ágyúfegyverzet mellett a Sankt Georg körülbelül 1000 hosszú tonnával (1000 t) nehezebb volt elődjénél, de még így is 2 csomóval gyorsabb lett annál. Amíg az SMS Kaiser Karl VI. Harvey típusú páncélzatot kapott, addig az SMS Szent György már korszerűbb Krupp páncélzattal lett felszerelve.[5856]
A hajó gyengeségének tekintik a páncélozatlan orr és tat-ot, a sokféle kaliberű löveget. Jobb lett volna elhagyni a 15 cm-es lövegeket és előre és hátulra is 24 cm-es löveget szerelni.[5857]

1903.
A hajót 1903.12.08-án bocsátották vízre.[5858] Minutillo báró kikötői tengernagy avatta föl a hajót.[5859]


[5860]

[5855] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5856] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Sankt_Georg
[5857] Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1906-11-01
[5858] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1903-11-26
[5859] Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-12-09 / 338. szám
[5860] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/sms-sankt-georg.php



A hajó vízrebocsátása[5861]

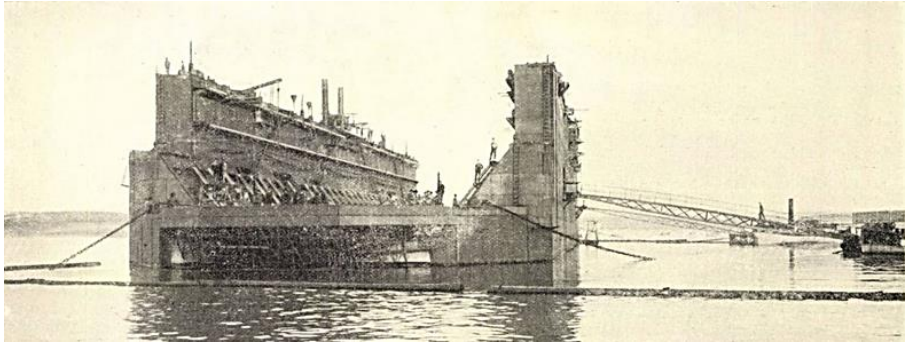
Hogy mily elővigyázati rendszabályokhoz kell nyúlni, hogy a hajó szabatos alásiklása biztosíttassák, érdekesnek tartjuk fölemlíteni. hogy 150 tonna (150,000 kilogramm) faggyút kellett elhasználni, hogy a hajó alatti talpszán jól csússzék.[5862]

Az új páncélozott cirkáló, a "St. George". Szenzációs névadás a császártól. Az új páncélozott cirkáló, "E" megjelöléssel (7400 tonna teherbírással) a polai haditengerészeti hajógyárunkban horgonyoz. December 8-án, Szeplőtelen Fogantatás ünnepén bocsátják vízre. Ezen ünnepélyes szertartás során a hajónak aranybetűkkel kell viselnie a keresztelendő nevet, amely jól látható a hajótestén. A névválasztás mindig a császárra van bízva. A névadás a császár joga. Polában egy ideje meglepetést okozott az új páncélos cirkáló elnevezésével kapcsolatos habozás. Eddig szokás volt, hogy az új hadihajóinkat a Császári Ház korábbi vagy jelenlegi tagjairól nevezték el. Még nagyobb izgalmat keltett Lengyelországban, amikor néhány nappal ezelőtt bejelentették a Legfelsőbb Határozatot, amely szerint az új páncélos cirkálót "Szent Györgynek" nevezték el. – Ekkor Galícia és több lengyel terület jogilag az Osztrák-Magyar Monarchiához tartozott. Szent György a lengyelek egyik legtiszteltebb szentje.-
Szent Györgyöt, akit az egész kereszténységben „Lindwurm-ölőként" tisztelnek, egyes országokban a haditengerészet védőszentjének tekintik.
Angliában ő a nemzeti védőszent anélkül, hogy a neve hajónévként szerepelne; ugyanis csak egy angol csatahajó viseli a „György herceg" nevet, de ez nem Szent Györgyre, hanem a királyi család egyik tagjára utal.
Polában annál meglepőbb volt, hogy Szent György lovag büszke nevét, mint a gyengék védelmezőjét adta haditengerészetünk legújabb hadihajójának. Ezen a ponton fel kell frissítenünk az emlékezetünket a halhatatlanná vált Erzsébet császárnéra. Ez megoldja a legújabb hajóelnevezés rejtélyét.
1883 őszén Erzsébet császárné súlyos veszélybe került, miközben lovagolni indult a Mürzsteg melletti hegyekbe. Egy fa gyaloghídon lovagolt át, amely a habzó Mürz folyón ívelt át. A ló lába beakadt a billegő deszkákba. A lovas komoly veszélyben volt, és félő volt, hogy a patakba zuhan. Szerencsére a császárné megmenekült. A megmenekülés örök emlékére, néhány percre a "Halott asszonytól" az emlékműben egy tábla áll Szent György portréjával és a következő egyszerű verssel:
„1883. augusztus 26-a emlékére. Szent György lovag, ki a veszélytől tudsz oltalmazni, ki gyakran oltalmaztad anyám, ha emberi segítségre van szükség, bizalommal kérlek, ne kételkedj kérésemben, mindig óvd meg a drága életet, melyet a világ világossága adott nekem. Marie Valerie."
Mária Valéria főhercegnő adományozta a Mürzen található emléktáblát, hogy kifejezze áhítatosságát és látható módon kifejezze háláját szeretett édesanyja megmentéséért. Szent György, a harcos lovas azért szerepel a táblán, mert György lovagot különösen tisztelik lovagszentként a császári családon belül. Ezért nem meglepő, hogy legújabb páncélos cirkálónkat "Szent Györgynek" keresztelték.
Legyen Szent György mostantól haditengerészetünk védőszentje, és tartsa kezét a legújabb hajó felett, hogy elmondhassuk róla: „A Birodalom dicsőségére, minden gyenge védelmére!"
Az új páncélozott cirkáló, a "Saint George" páncélos cirkálóként fog szolgálni. 117 méter hosszú, 18,8 méter széles, teherbírása 7400 tonna, ami 1200 tonnával több, mint az 1898-ban vízre bocsátott nagyszerű páncélozott cirkálóé. A kétcsavaros motorok 12 300 lóerőt fejlesztenek majd. A páncélzat (amelyet Witkowitzban gyártanak) 210 milliméter vastag lesz. Két 24 centiméteres, öt 19 centiméteres

[5861] Vasárnapi Ujság – 1904-02-07 / 6. szám / Legújabb hadihajóink (képekkel). Reményi Antal 85. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon
[5862] Vasárnapi Ujság – 1904-02-07 / 6. szám / Legújabb hadihajóink (képekkel). Reményi Antal 85. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

és négy 15 centiméteres kaliberű nehéz gyorstüzelő ágyú, valamint 25 kisebb gyorstüzelő ágyú biztosítja majd a tűzerőt.[5863]
A leghitelesebb források arról tájékoztattak minket, hogy teljesen téves az a széles körben elterjedt nézet, miszerint az osztrák haditengerészet új cirkálója, a "Szent György" ezt a nevet Schönerer képviselő tiszteletére kapta.[5864]

A pólai kikötőben található a flotta úszódokkja.



„Még egy harmadik alkotással akarunk olvasóinknak ez alkalommal beszámolni, mely bár nem hajó, mégis a tengerészet úszó állományához tartozik és sok tekintetben felette érdekes. Ez az új pólai úszódokk, mely november havában készült el és immár bevégezvén próbatételeit, amelyek jól sikerültek, elfoglalta állandó kikötőhelyét a pólai Olo-sziget nyugati partja mellett és elkezdte működését. Képünk a dokkot már e helyén mutatja be. A dokkok vagy hajómedenczék czélja az, hogy a vízalatti részükben megsérült, vagy tisztításra szorult hajókat befogadják, ahol aztán kijavíttatnak, illetve jó karba helyeztetnek. Főleg kétféle dokkokat különböztetnek meg, száraz és úszó dokkokat. Míg amazok hajó alakú, kiásott és felfalazott mélyedések a szárazföldben, addig ezek a vízben úszó alkotmányok, amelyeknek üreges feneke elég hordképességgel bír, hogy a rájuk állított hajót a víz színe fölé emelje. E czélra a fenékbe vizet eresztenek be, mire a dokk lefelé süllyed; ezután a hajót föléje húzzák, a dokk fenekéből a vizet kiszivattyúzzák, minek folytán a dokk lassankint kiemelkedik a vízből és magával viszi a beléje illeszkedett hajót, melyet oldalvást és alul megtámasztanak. Építettek már régente is úszó dokkokat, de csak kisebbeket; a nagy hajók számára csakis száraz dokkokat készítettek. Ezeknek azonban igen nagy hátrányaik vannak, mivel sokszoralig lehet a porban alkalmas helyet találni; A költségek többnyire rendkívül nagyok sok millióra rúgók; az építés eltart több évig (rendesen 4—7 évig, néha még tovább), a dokkolás is sok pénzbe kerül, és a mi kivált haditengerészetnél fontos körülmény, a száraz dokk mozdíthatatlan, tehát háború esetén a sérült hajó kat nem lehet mindjárt közel a harcz színhelyéhez kijavítani. Az úszó doboknál e hátrányok vagy nem léteznek, vagy kisebb mértékben lépnek fel. Alkalmas kikötő helyet számukra lelni könnyű, építésük gyors, aránylag olcsó és tetszés szerint bárhová el lehet őket vontatni."[5865]
1903-ban a hajógyárban 3063 munkás dolgozott.[5866]

1904.
1904-ben még csak 11,785.050 koronára tervezték a költségét.[5867]
Már ebben az évben megnőtt az előre tervezett költség 17.135.050 koronára. A flotta költségvetésére egy érdekes összehasonlítás hangzott el egy vitában. „De hiszen — így szól az egyik ellenvetés — az 1905-iki költségvetés immár összesen 51.026.410 koronára rúg. Ez igaz s elég is lenne, ha nem kellene helyrehozni 25 év mulasztásait , ha a technika haladása nem drágította volna meg oly nagyon a hadihajók építését. Ámde, hogy egykét példát hozzak föl, az 1873-ban vízre bocsátott Laudon fregata ágyústul, lőszerestül együtt 4.156.280 koronába került, míg a Sankt Georg cirkáló, mely 1903-ban, tehát 30 évvel

[5863] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1903-11-24
[5864] Figaro, Juli-Dezember 1905-08-05
[5865] Vasárnapi Ujság – 1904-02-07 / 6. szám / Legújabb hadihajóink (képekkel). Reményi Antal 85. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon
[5866] Die Zeit, April 1905-04-06
[5867] Budapesti Közlöny, 38. évfolyam, 1904-06-21 / 141. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1903-12-17

később bocsáttatott vízre, felszerelésével együtt 17.135.050 koronába került, pedig a Laudon a 30 év előtti viszonyok között ugyanolyan katonai értékkel bírt, mint ma a megváltozott viszonyok közt a Sankt Georg. A régi Kaiser páncélos belekerült 4,541.606 koronába, a neki megfelelő mai10.600 tonnás páncélos Erzherzog Karl költsége, pedig 17.400.000 korona — fölszerelés nélkül. (A pár nappal ezelőtt fölrobbant 15.240 tonnás Hacuze japán csatahajó –nem tudom a hajót azonosítani- 32.000.000 koronába került.)”[5868]

1905.

1905.03.16-án lőgyakorlatot tartott Pola közelében az SMS Babenberg pre-dreadnoughttal együtt.
Amikor a gyakorlat végén feloldották a készültséget, a "Sankt Georg" –nek felborult a vas hajódaruja. Az egyik emelésekor a daru megigazításához használt heveder eltört, aminek következtében a műveletet felügyelő szállásmester, Joh Ivancevic fejjel előre a vízbe zuhant. Zuhanás közben a fejét a hajótest éles, kiálló szélébe ütötte. Bár a mentőbóját, amely mindig készen állt az ilyen esetekre, azonnal leengedték, és az áldozattól mindössze egy méterre a vízbe esett, a zuhanástól megdöbbent férfinak már nem volt ereje megragadni a bóját, és gyorsan a vízbe süllyedt. Miután a „Babenberg” és a „St. Georg” hosszabb ideig átkutatták a baleset helyszínét, anélkül, hogy az áldozat nyomára bukkantak volna. A hajók félig leengedett zászlókkal folytatták a tüzelést.[5869]
1905.06.19-én volt a hajó első teljes terheléses próbaútja.
1905.06.23-án elvégezték a főgépek tengeri próbáját.
1905.07.01-én főmotorjait teljes sebességgel tesztelték. Tengeri próbaútjait 1905,07.07 előtt fejezte be.[5870]
A hajó elért legnagyobb sebességéről eltérő adatok jelentek meg. Ez vagy két különböző próbautat jelent, vagy utólag korrigálták az értéket, amiről az egyik újságot nem értesítették.
1905.07.11-én Triesztben a Fasana csatornában egy gőzhajót torpedó találat ért, amitől elsüllyedt. Ekkor a közelben az SMS Sankt Georg torpedóindító manővereket végzett. Feltehetőleg innét származhatott az eltévedt torpedó. Az elsüllyedt hajó legénységét kimentették. [5871] „Po1ából jelentik, hogy a fasanai csatornában tegnap torpedógyakorlat közben szerencsétlenség történt. A «St. Georg» hadihajóról ugyanis egy torpedót lőttek ki és a torpedó egyenesen az (Arsenál) 5-ös számú gőzcsónaknak szaladt, amely azonnal elsülyedt. A személyzetet nagy nehezen sikerült megmenteni.”[5872] A hajó kiemelésén búvárok dolgoznak.[5873]
1905.07.21-én állt szolgálatba.
1905.07.31 – 1905.11.14-ig az aktív flotta kötelékében szolgált.
1905.09.24-én a Téli Hajóraj Polában szerveződött. „A téli gyakorló hajóraj a Habsburg, az Árpád és a Babenberg csatahajókból, a St. Georg, a Mária Terézia vértes cirkálókból, a Szigetvár torpedó cirkálóból, a Satellit torpedó hajóból, a Huszár torpedó zúzóból, a Kaiman síktengert járó torpedó naszádból és a Harpie, Gaukler és a Reicher torpedó naszádokból áll.”[5874]
1905.10.22-i hír: „Pólából jelentik, hogy Fazana és Lussinpicolo között a Szent György hadihajóról Ivanievic, a hajó kvártélymestere beleesett a tengerbe és a habok között nyomtalanul eltűnt. Ivanievicnek dolga akadt a fedélzeten és eközben kihajolt a hajó korlátján. Valamiképpen elvesztette az egyensúlyt és keresztülesett a korláton. Esés közben beleütődött a hajó egy kiálló részébe és onnan zuhant a tengerbe. A hajóparancsnok nyomban lebocsájtotta a mentőcsolnakot, de két órai kutatás után sem akadtak a szerencsétlen emberre. Valószínűleg esés közben oly súlyosan megütötte magát, hogy nem tudott a víz felszínére kerülni. A hajó a gyász jeléül félárbocra eresztett lobogóval folytatta útját.”[5875]

[5868] Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-31 / 150. szám
[5869] Erlafthal-Bote, Juli-Dezember 1905-11-05
[5870] Vorarlberger Volks-Blatt, Juli 1905-07-07
[5871] Steirische Alpenpost, Juli-Dezember 1905-07-15
[5872] Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-13 / 1192. szám
[5873] Neues Wiener Journal, Juli 1905-07-21
[5874] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-09-24 / 264. szám
[5875] Népszava, 1905. 33. évfolyam, 1905-10-22 / 213. szám

1905.11.19-én kihajózott Polából Julius von Ripper altengernagy zászlóshajójaként, az SMS Szigetvár cirkáló társaságában Levante felé a Törökország elleni nemzetközi flottademonstrációra.[5876] Az SMS Sankt Georg legénysége közel 600 fő. Parancsnoka Wilhelm R. v. Bödmann sorhajókapitány.[5877]
A tervek szerint a Sankt Georg a Matapan fok felé veszi az irányt, míg a Szigetvár a Korinthoszi-csatorna felé fog haladni. Végül a két hajó együtt ment Pireuszba.[5878] A két hajó négy hónapra van ellátva száraz eleséggel. Induláskor a környékbeli házak ablakaiból sokan nézték a két hajó elindulását, búcsúszavakat is kiáltottak az elindulóknak, amelyeket azonban ezek már nem hallottak.[5879]
1905.11.19-én érkezett Tajer-be (Dalmácia).
1905.11.22-25-én Pireus-ban járt.[5880] A magyar hajók 22-én 9,40 kor futottak be a kikötőbe.[5881]
„A magyar-osztrák hajóra ma délelőtt 9 óra 40 perckor érkezett az itteni kikötőbe. A St. Georg cirkálóhajó huszonegy üdvözlő lövést tett. Ripper altengernagy a délelőtt folyamán több látogatást tett.”[5882]
„Athénból táviratoztak a Neue Freie Presse-nek. A nemzetközi flotta hajói ma szenet s egyéb készleteket vettek fel s útjuk folytatására készülnek. A hajó parancsnokai s a hatalmak itteni képviselői látogatásokat tettek egymásnál; a görög tengerészeti s a görög hadügyi miniszter is meglátogatták a hajókon a parancsnokokat. Délelőtt ½ 11 órakor a St. Georg fedélzetén Ripper altengernagy elnöklésével a hajóparancsnokok tanácskozást tartottak, amely egy óra hosszat folyt; ennek során megállapították az egyes hajóknak a különböző török kikötőkbe való szétosztását. Jól értesült helyről a lap tudósító azt a hírt kapta, hogy a nemzetközi flotta holnap az est beállta előtt Mitiléne szigetéhez vagy a Besszika-öbölbe érkezik. A Kohanec orosz czirkáló már megérkezett Pireuszba s csatlakozott a tüntető hajórajhoz; a másik orosz czirkálót, a Perec megérkezését minden órában várják.”[5883]

[5884]

[5876] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-11-09 / 275. szám
[5877] Neues Wiener Journal, November 1905-11-19
[5878] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-19 / 320. szám
[5879] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-21 / 322. szám
[5880] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-23 / 324. szám
Vorarlberger Landes-Zeitung, November 1905-11-23
[5881] Az Ujság, 1905. november/2, 3. évfolyam, 1905-11-23 / 326. szám
[5882] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-11-23 / 324. szám
[5883] Az Ujság, 1905. november/2, 3. évfolyam, 1905-11-24 / 327. szám
[5884] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/395/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1000071/1917-SMS-Sankt-Georg-osztrak-magyar-pancelos-cirkalo-SM-GroC39Fer-Kreuzer-St-Georg-KuK-Kr~II2402427

„A nemzetközi flotta hajóinak parancsnokai Ripper altengernagy elnöklete alatt a St. Georg fedélzetén ma (1905.11.24-én) tartották második tanácskozásukat, amelyen tengerészeti szakkérdésekről volt szó. A további utasításokat a parancsnokok a konstantinápolyi nagykövetektől várják."[5885]
A flotta, aminek Ripper parancsnokolt: SMS St. Georg (36 ágyú, 550 fő, 7300 tonna), SMS Szigetvár (20 ágyú, 289 fő, 2350 tonna.), és torpedónaszádok. Továbbá az olasz Garibaldi páncélos cirkáló (37 ágyú, 535 fő, 7750 tonna), és a Tripoli torpedóvető (6 ágyú, 53 fő), az orosz Kubanec (Eubanes) és Derec (Terek) ágyúnaszádok (összesen 480 fő, 1200 tonna). Az angol Prince of Wales (9800 tonna), a Lancester cirkáló (35 ágyú, 678 fő, 3000 tonna), a Sentinel torpedóvető (18 ágyú, 268 fő), a francia Charlemagne páncélos (60 ágyú, 702 fő, 11 300 tonna), a Dard torpedóromboló (7 ágyú, 82 fő) és Kléber páncélos cirkáló (7700 tonna), Továbbá több futárhajó. Összesen 237 hajó, fedélzetükön 3500 (máshol 4782 fő) tengerésszel. A flotta szükség esetén 2600 tengerészt tud partraszállítani, 20 partraszálló hajóval. A kötelék vezetése a Monarchia számára nagy megtiszteltetés. A Dardanellákat ekkor alig védte megfelelő haderő. Ezek 2 db 20 cm-es ágyú, 1 db 15 cm-es ágyú és 6 db 47 mm-es gyorstüzelő löveg.[5886]

1905.11.26 – 1905.12.01 között Mytilene-ben vetett horgonyt.[5887]
„(Idegen hadihajók Mitilénében.) Mitilene szigetéről írják nekünk november 30-áról: Hajónk Konstantinápolyból jövet, ma érkezett a mitiléne-i kikötőbe, amelyet idegen hadihajók tartanak megszállva. Megérkezésük után a magyar-osztrák ellentengernagy hajójáról, a St. Georg-ról egy gőzbárka közeledett hajónkhoz. A gőzbárkáról egy tiszt szállott ki, aki fölkérte kapitányunkat, hogy tisztelegjen az ellentengernagyi hajón, ami meg is történt. A kikötőben és az utcákon akadálytalanul lehet sétálni. A kikötőt francia katonák őrzik. Egy tiszt francia nyelven szólított meg, hogy nincs-e elvámolni valóm. Az utcákon mozgalmas az élet, cifrábbnál cifrább uniformisok láthatók, egy szép tornyos házon Anglia fehér keresztes zászlaja leng. Mindegyik nagyhatalom száz-százötven főnyi csapatot tett partra s ott egyes házakat kaszárnyákká átalakítva, őrséget szerveztek. A tengerpart közelében egy szép tisztáson hatalmas magyar-osztrák tengerészeti zászló leng magas árbocon egy épület előtt, a mely félig kaszárnya, félig postahivatal, ahol altisztek néhány tiszt felügyelete alatt szorgalmasan dolgoznak. A kikötő is mozgalmas; két angol, két magyar-osztrák, egy francia, egy olasz és egy kis orosz hadihajó, továbbá egy olasz, egy francia és egy orosz torpedónaszád képviseli a nagyhatalmakat."[5888]
Az 1905. november 26-i nemzetközi flottatüntetés során Mytiléné szigetén partra szálló osztrák–magyar különítmény parancsnoka az SMS Sankt Georg torpedótisztje, Horthy Miklós I. osztályú sorhajóhadnagy volt.[5889]
1905.12.05-17-én Lemnos-ban járt.
A hajón ezen az úton volt egy vezeték nélküli távíró.[5890]

[5885] Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-11-25 / 326. szám
[5886] Grazer Volksblatt, November 1905-11-25
Prager Abendblatt, November 1905-11-25
[5887] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-11-21 / 285. szám
[5888] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-05 / 336. szám
[5889] https://www.csendor.com/konyvtar/irasok/magyar/Csendorok%20a%20Balkanon%20-%20Ravasz%20I.pdf
[5890] Neue Warte am Inn, Juli-Dezember 1905-12-02

[5891]

1905.12.18-án rövid időre visszatért Mytilene-be.[5892]
1905.12.19-én rövid időre megállt Pireus-ban. Pireuszban az SMS Szigetvár és az SMS Sankt Georg szenet vételezett. [5893] „A „Szigetvár“ és „St. Georg“ hadihajók elindultak. A nagykövetek Ripper altengernagynak, a demonstrácziós flotta parancsnokának köszönetet mondták. A nagykövetek, akik az együttes audienczia megtagadása óta beszüntették látogatásukat a portánál, ma újra látogatást tettek.”[5894]
1905.12.22-én a két kiküldött cirkáló visszaérkezett Polába, Patrasz érintésével[5895]. A két cirkáló 1905.12.23-án áthajózott Triesztbe.[5896]
1905.12.23-tól „a két czirkáló visszatér annak a hajórajnak a kötelékébe, amelyhez kiküldetése előtt tartozott.”[5897]

Az SMS Sankt Georg páncélos cirkáló tüzereje összességében az SMS Habsburg osztály sorhajóihoz hasonlít. A sorhajón van 3 db 24 cm-es toronylöveg és 12 db 15 cm-es löveg. Az SMS Sankt Georg-on van 2 db 24 cm-es és 1 db 19 cm-es toronylöveg és a kazamatákban 4 db 19 cm-es és 4 db 15 cm-es löveg. Az SMS Habsburg oldalsortüze 273 „tonna”, míg az SMS Sankt Georg oldalsortüze 251 „tonna”.[5898] Tehát a két hajó, közel azonos harcértékű. Már 1905-ben jelezték, hogy a hajó sebessége 1-3 csomóval elmarad más államok hasonló kategóriájú hajója mögött.[5899]

1906.
„Az első hajóraj földközi-tengeri útja. Bécsből jelentik nekünk, hogy az első hajóraj legközelebb nyolcz heti útra indul a Földközitenger vizeire. Legelőbb Alexandriába megy, ahol nyolcz napig fog tartózkodni, azután a Szíriai partokon és esetleg az Aegei-tengerben is számos kikötőt látogat meg. Visszatérőben Kréta előtt is horgonyt vet Az utazás a monarchia (értsed Ausztria, Szerk.) kereskedelmi érdekeit van hivatva előmozdítani, amelyekre nézve nagyon előnyös tengeri erőnknek időnkénti megjelenése a levantei vizeken. A hajóraj a következő tornyos hajókból fog állani: Habsburg (parancsnoka v. Keristi Alajos sorhajókapitány), Árpád parancsnoka Bazelli Viktor báró sorhajókapitány), és „Babenberg“ (parancsnoka Praprotnik Alajos sorhajókaptány). Ezekhez jön a St. Georg czirkáló (parancsnoka Bockman Vilmos lovag tengerészkapitány) és a Huszár-torpedó (parancsnoka Caliga Ervin korvettkapitány.) A tornyos hajóknak egyenként 8300 tonna vízkiszorításuk van. Gépezetük 11.900 lóerejű és mindegyiken 43 ágyú és 638 főből álló legénysége lesz. A St. Georg-nak 7300 tonna vízkiszorítása van és 36 ágyút visz magával. A Huszár-nak 400 tonna a vízkiszorítása

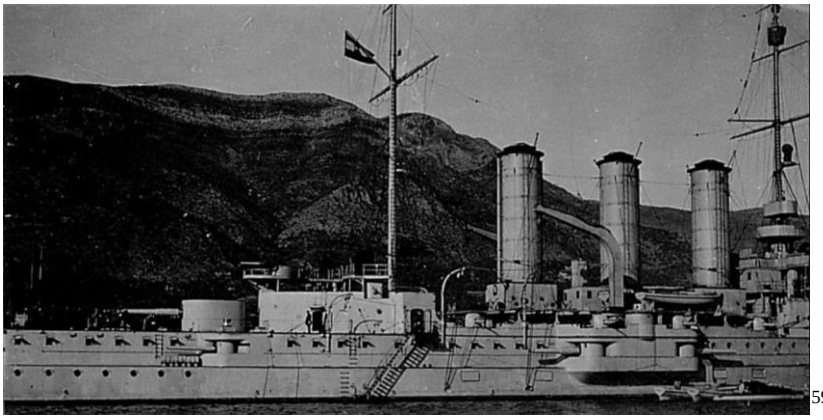
[5891] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5892] Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-19 / 350. szám
[5893] Die Zeit, Dezember 1905-12-20
[5894] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-12-20 / 308. szám
[5895] Die Zeit, Dezember 1905-12-22
[5896] Az Ujság, 1905. december/2, 3. évfolyam, 1905-12-23 / 356. szám
[5897] Magyarország, 12. évfolyam, 1905-12-23 / 311. szám
[5898] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1905-08-05
[5899] Die Zeit, Mai 1905-05-06

és 6000 lóerejű gépezetével 28 tengeri mérföldet (5,1 kilométer) érhet el óránként. A hajóraj parancsnoka Jedina Lipót ellentengernagy, a vezérkar főnöke Fiedler Pál korvettkapitány."[5900]
1906.03.14-én a Teodói osztaggal a Kelet-Mediterráneum felé hajózott.
1906.03.05-én érkezet Korfura.
1906.03.21 – 1906.04.11 között Alexandriában járt. Itt az egyik csónakja versenyt nyert. A helyi magyar kolónia sok ünnepi rendezvényt szervezett az oda érkezett osztrák – magyar flottakötelék (SMS Habsburg, SMS Árpád, SMS Babenberg, SMS Sankt Georg, SMS Huszár) tiszteletére. Egyiptom fiatal uralkodója, aki fiatalságát Bécsben töltötte, a tisztelet audienciára és vacsorára hívta meg az Abdin palotába. A tisztel egy csapata felkereste Kairót, ahol szintén díszes fogadtatást kaptak a Monarchia ott élő alattvalóitól. A legénység közel 200 tagja ellátogathatott a piramisokhoz.[5901] A hajók ekkor kékesszürkére voltak festve. A parton a tengerészek (kn. 1200 fő) és a Szent György hajózenekara mutatott be díszfelvonulást délután 2 óra körül. A helyiek cigarettával kínálták őket. Voltak büfék, céllövöldék, bábelőadások és színházi előadás a tengerészek szórakoztatására. A fesztiválnak este 9-kor lett vége.[5902]
1906.04.12-13 között Haifa-t kereste fel.
1906.04.14-23-a között Bejirút-ban vetett horgonyt.
1906.04.24-28-án Marmarizza vizein volt.
1906.04.29-én Syra következett.
1906.04.29-30-án Zea-ban kötött ki.
1906.05.01-02-án Istmia-ban (Isthmia a Korinthoszi csatornánál) járt.
1906.05.02-án rövid időre megállt Milo-nál.
1906.05.02-07-én a Suda-öbölben (Kréta) vetett horgonyt.[5903]

[5904]

1906.05.09-11-én Valona-ban járt.
1906.05.11-én befutott Cattaro-ba.
Az út során nagy hatótávolságú rádiókapcsolati kísérleteket végeztek.
1906.06.15 – 1906.09.20 között a Nyári Flottakötelék tagja. Ebben az időszakban 7 cm-es L18-as lövegeket kapott, valamint a 15 cm-es ágyúkhoz tűzvezérlőket szereltek fel.[5905]

[5900] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-02-13 / 39. szám
[5901] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1906-04-18
[5902] Leitmeritzer Zeitung, März 1907-03-06
[5903] Az Ujság, 4. évfolyam, 1906-05-05 / 122. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1906-05-06
[5904] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5905] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

 [5906]

A "Saint George" hajón a tengerészkadétok: Karl Fre, Raul Prziza, Theodor Woinovits v. Jardol.[5907]

1906.08.17-én Fiumába érkezett a Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói: Szigetvár, Zenta és Aspern, a Trabant, Hemet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók, és még 9 első osztályú torpedónaszád. A kikötőt, ez alkalommal még körülbelül 30 kisebb-nagyobb hajó kereste fel. [5908] Ekkor Montecuccoli Rezső gróf tengerészeti főparancsnok a „St- Georg“ czirkálón Piegler Luczián ellentengernagyot kereste fel.[5909]

1906. augusztusának a második felében Pola és Cattaró között hadgyakorlat volt, amin az SMS Szent György is részt vett. A hadgyakorlaton a japán támadási módot és annak elhárítását gyakorolták.[5910] A Porth Arthur-i japán hadműveletek teljesen átformálták a flották szemléletét.
1906.08.16-án Fiumába érkezett „az osztrák-magyar hajóraj, amelyben a következő csatahajók voltak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói: Szigetvár, Zenta és Aspern, a Trabant, Hemet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók és még 9 elsőosztályú torpedónaszád. A kikötőt ez alkalommal még körülbelül 30 kisebb-nagyobb hajó kereste fel.”[5911]
1906.08.17-én Fiuméból táviratozzák: „Montecuccoli Rudolf gróf tengernagy és a hajóraj három hadosztályának parancsnokai, Jedina Lipót, Ziegler Lucián és Hauss Antal ellentengernagyok ma a kormányzói palotában látogatást tettek Nákó Sándor gróf kormányzónál. Nákó gróf délben Wickenburg István gróf kormányzósági miniszteri tanácsos kíséretében a Habsburg, a St. Georg és a Monarch hadihajókon viszonozta az ellentengernagyok látogatását. Távozásakor minden, hajóról üdvlövésekkel tisztelegtek neki. Délután a flottalátogatás alkalmából Fiumába érkezett Chavanne Rudolf altábornagy, a zágrábi tizenharmadik hadtest parancsnoka.”[5912]
A hadgyakorlat során több hajóról több tengerész is dezertált. A St. Georg fedélzetéről Tulli és Michelli tűzoltók, valamint Dellapietra matróz dezertált.[5913]
1906.09.13-án Dalmáciában kombinált tengeri – szárazföldi hadgyakorlat kezdődött, amin az SMS Sankt Georg is részt vett.[5914]
1906.11.05-i hír: „Fiuméból jelentik, hogy a torpedóhajóraj három vezérhajója és kilenc torpedóhajója nyolc napi ottidözés után ma elhagyta Fiumét és visszament Pólába. A „St.-Georg“ hadihajó, mely négy napja a kikötő előtt horgonyzott, ma szintén elhagyta Fiumét.”[5915]

[5906] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/sms-sankt-georg.php
[5907] Grazer Tagblatt, August 1906-08-18
[5908] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám
[5909] Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-18 / 200. szám
[5910] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám
[5911] Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám
[5912] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-08-18 / 226. szám
[5913] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1906-08-24
[5914] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám
[5915] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-11-05 / 304. szám

Montecuccoli tengernagy azt vallotta mindig, már akkor, mikor „a St. Georg, Kaiser Karl, VI. és Mária Terézia épült, ha az ezekre— máskülönben jó hajók, — fordított összegek csatahajókba fektettettek volna — flottánk sokkal többet nyert volna katonai értékben.”[5916]

1906.12.01-én „Fiumából táviratoztak, hogy ma délután odaérkezett a Jedina Lipót lovag ellentengernagy parancsnoksága alatt álló hajórajunk öt hadihajója, névszerint: „Erzherzog Karl“, „Árpád“, „Babenberg“, „St. Georg és „Szigetvár“. A flotta két napig marad Fiumében.”[5917]

1906.12.03-án: „ Lázadó tengerészek. Bécsből jelentik, hogy a Deutsches Volksblatt mai reggeli száma feltűnést keltő esetekről ad hírt. A bécsi lap szerint deczember 3-án a St. Georg nevű magyar-osztrák hadihajón, amely akkor éppen elhagyni készült a fiumei kikötőt, az őrparancsnok tiszt reggel öt órakor a legénységet a fedélzetre gyűjtötte s azt parancsolta, hogy a tengerészek a fedélzeten levő vizes edényekben mosakodjanak meg. A legénység azonban nem engedelmeskedett a parancsnak. Az őrparancsnok tiszt erre jelentést tett a hajóparancsnoknak az esetről, aki erre a legénységet reggel hét óráig büntetésből gyakorlatoztatta. Később ugyancsak az őrparancsnok elrendelte, hogy a fedélzetre egy ladikot húzzanak fel. A legénység azonban ismét nem engedelmeskedett, odaállott ugyan a kötelekhez, de nem húzta fel a ladikot. A legénységet csupán a hajóparancsnok közbelépése bírta rá arra, hogy a munkát elvégezze. A másik eset december 17-én a pólai tengerészeti arzenálban történt, amikor a legénységet a hajóra szállították. Ott a legénység nem engedelmeskedett annak a parancsnak, hogy a függőágyakkal együtt a fedélzeten gyülekezzék össze. Ott is közbe kellett lépnie a hajóparancsnoknak. Az ellenszegülőket tizennégy naptól két hónapig terjedő áristommal és egytől nyolc napig terjedő magánelzárással büntették. Mindkét eset állítólag azért történt, mert a legénység izgatott volt a tisztek kevéssé humánus bánásmódja miatt.”[5918]

Ebben az évben megjelent az olasz San Giorgio páncélos cirkáló osztály. Az osztály egyégei a San Marco, az Amalfi és a Pisa. Ezek egyenként: 9830 tonnásak, fegyverzetük négy 25 cm-es, nyolc 20 cm-es, tizenhat 7-6 cm-es valamint nyolc 4-7 cm-es ágyú. Sebességüket 19000 lóerős motorokkal 22,5 tengeri mérföld óránként.[5919]

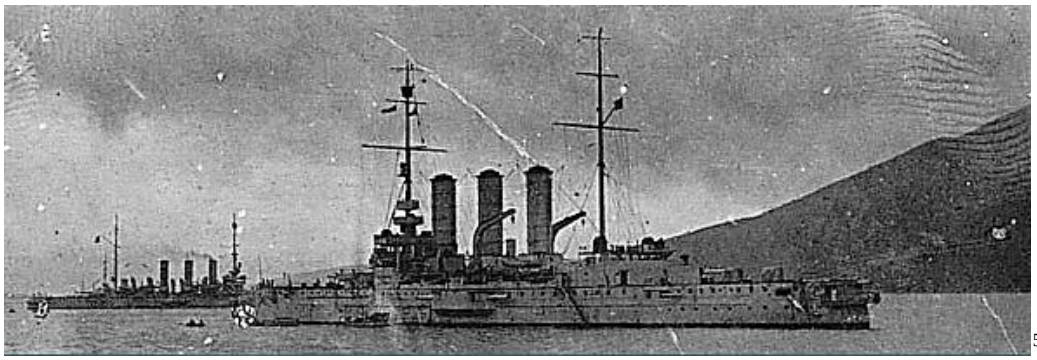
1907.
1907.01.02-án lázadás tört ki a hajón. A legénység nagy része megtagadta a parancsok teljesítését. Az érintetteket 14 nap és két hónap börtönbüntetéssel büntették. Az elégedetlenség oka az embertelen bánásmód miatti ingerült hangulat. Állítólag hasonló esetek történtek az "Árpád" hajón szenteste.[5920]

A Téli Hajórajjal együtt, már 1907.01.10-e előtt elhagyta Polát.[5921]

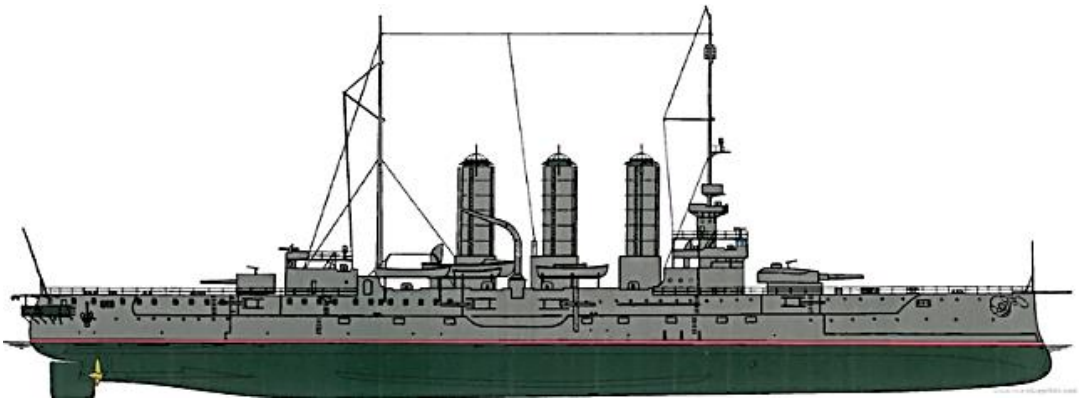
A Téli Hajóraj gyakorlatozik az Adriai-tengeren, és a Földközi-tengeren cirkál. A Téli Hajóraj, amely a múlt héten indult útnak a polai központi kikötőből, már megkezdte gyakorlatait az új hajórajparancsnok, Luzian von Ziegler ellentengernagy vezetésével. A Hajóraj megalakulása során, ahogy az már évek óta megszokott, haditengerészetünk személyi állományának elégtelen színvonala meglehetősen szembetűnővé vált, és a haditengerészeti parancsnokságnak a legszerényebb kereteken belüli hajóraj összeállítására kellett korlátozódnia. Ez a következő csatahajókból áll: az "Erzherzog Karl" zászlóshajó és a "Babenberg", amelyhez február 1-jén csatlakozik az "Erzherzog Friedrich" csatahajó, valamint a "Sankt Georg" és a "Szigetvár" cirkálók és a torpedónaszádok.[5922]
1907.02.08-án az „Erzherzog Karl”, „Erzherzog Friedrich”, „Babenberg”, „Sankt Georg” és „Szigetvar” hadihajókból, valamint az „Ulan” torpedóvadászból álló osztrák–magyar század Ziegler ellentengernagy parancsnoksága alatt több napos tartózkodásra belépett Lussinpiccolo (Mali Losinj, Horvátország) kikötőjébe.[5923]

[5916] Budapesti Hírlap, 26. évfolyam, 1906-06-22 / 169. szám
[5917] Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-12-01 / 330. szám
[5918] Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-01-04 / 4. szám
[5919] Grazer Volksblatt, Januar 1906-01-21
[5920] Innsbrucker Nachrichten, Januar 1907-01-03
[5921] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1907-01-10
[5922] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1907-01-10
[5923] Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1907-02-09

1907.02.12-én magyar-osztrák hajóraj négy csatahajója és pedig az Erzherzorg Karl, az Erzherzog Friedrich, a Badenberg és a St. Georg, valamint a Szigetvár nevű cirkálóhajó ma délben tizenkét órakor Fiumába érkezett.[5924]
1907.03.26-án Hermann Pleskott ellentengernagy vezetésével SMS Aspern társaságában az USA-ba hajózott, hogy részt vegyen az első telepesek Amerikába érkezésének 300. évfordulójára tervezett ünnepségen.

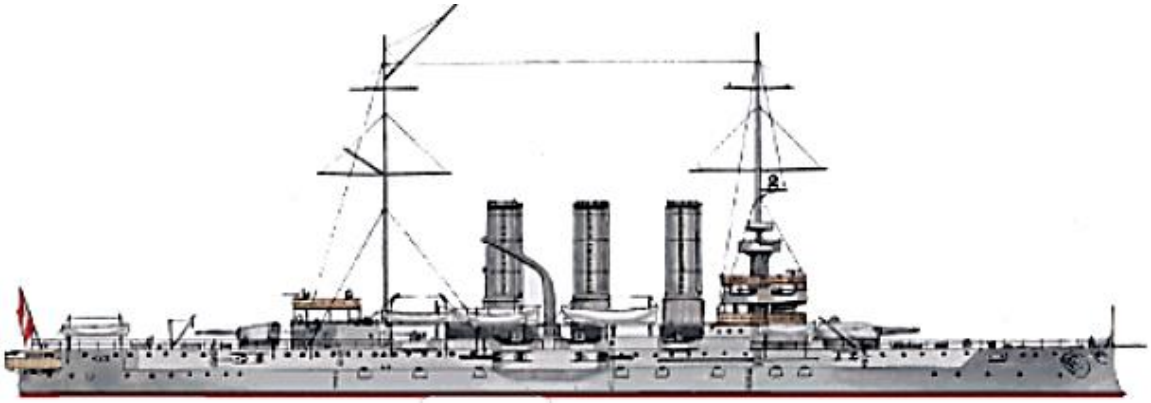

5925

1907.03.28-30-án Cagliari-ban (Olaszország) kötött ki. Itt két beteg tengerészt partra tett.
1907.04.01-03-án Gibraltár vizein horgonyzott.


5926

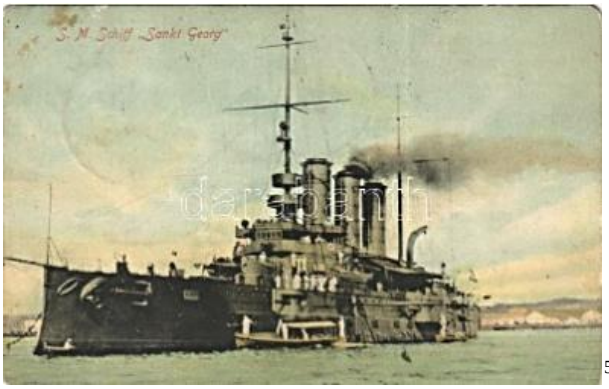
1907.04.06-08-án befutott Funchal-ba.[5927]
1907.04.18-22-én a Bermuda szigeteknél hajózott. Nagyon rossz időben hajózott amikor átkelt az óceánon. A hajó orr része a parancsnoki hídig emelkedett ki a vízből a nagy hullámokban, míg a fedélzet és az orr felépítmény víz alá került szinte a felső széléig. Tehát az egész előfedélzetet a tenger borította, amikor a hajó fara felemelkedett a vízből. A hajó a 16%-os jobb oldalra és 14%-ban bal oldalra dőlt meg.
1907.04.25-én Megérkezett a virginiai Jamestownba. Itt a hajó tengerészei vitorlázásban két első díjat, valamint a hadsereg és a haditengerészet (Army and Navy mentőcsónak regatta serleg) kupáját nyerték meg a versenyeken. Az evezőversenyen, bár csónakja több hajó csónakjánál is nehezebbek voltak, a második és a harmadik helyezést szerezték meg. A versenyeken 25 amerikai és több külhoni hajó csapata vett részt.[5928] A monarchia tengerészei legyőzték az angol tengerészeket.[5929]

[5924] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-02-13 / 38. szám
[5925] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/sms-sankt-georg.php
[5926] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/sms-sankt-georg.php
[5927] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1907-04-09
[5928] Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984
[5929] Prager Abendblatt, Mai 1907-05-06



5930

1907.04.25 – 1907.05.14 között Hampton Road kikötőjében járt. Az itteni kikötőben az egyik tengelykapcsolója megsérült egy kisebb baleset miatt.
„Hampton Roads, ápr. 26. Jamestowonban nagy ünnepséggel nyitották meg az első angol okkupáció háromszázadik évfordulójára rendezett kiállítást. Az ünnepre harmincöt páncélos és cirkálóhajó, valamint számos torpedónaszád és magánjacht érkezett ide. Majdnem minden állam küldött egy-két hadihajót. Itt van két magyar-osztrák hadihajó, a St. Georg és az Aspern is. Hampton Roads város képe megkapó. Roosevelt elnök ma érkezett ide a Mayflower jatton, amely elvonult a zászlódíszbe öltözött hadihajók előtt. Amint a Mayflower a kikötőbe érkezett, az összes hadihajók 21 üdvlövéssel fogadták. Fél 10 órától 10-ig fogadta Roosevelt elnök az idegen admirálisokat a pattján. Azután az elnök az admirálisok kíséretében a kiállítás megnyitására ment. Este kivilágították az összes hadihajókat. Szombaton Evans tengernagy a német főparancsnokot, és parancsnokokat a Connecticut páncéloson, reggelire hívja meg. Szombat délután a Roon hadihajón teaesz és táncmulatság lesz az amerikai tengerészet, szárazföldi csapattisztek és hölgyeik tiszteletére. Vasárnap este a német flotta főparancsnoka, a hajóparancsnokok és tisztek Washingtonba utaznak az amerikai tengerészek meghívására.”[5931]
„Hampton Roadsból táviratozzék . A tegnapi nemzetközi regállán a serlegből álló díjat a Szent- György osztrák-magyar czirkáló nyerte meg, amelynek legénysége két vitorlásversenyen első, a kombinált vitorlás és evezősversenyben, valamint az angol elite legénység elleni evezősversenyben második volt.”[5932]



5933 5934

Az SMS Szent György Castelnuovo-ban

1907.05.15-17-én Annapolis-t kereste fel. [5935]

[5930] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/sms-sankt-georg.php
[5931] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-04-27 / 101. szám
[5932] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-07 / 108. szám
[5933] https://www.facebook.com/ElsoVilaghaboruPortal/posts/sms-sankt-georg-p%C3%A1nc%C3%A9los-cirk%C3%A1l%C3%B3/890262761048639/
[5934] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/401/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1500075/1908-SMS-Sankt-Georg-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-pancelos-cirkaloja-SM-Schiff-Sankt-G~II2459884
[5935] Közgazdasági Értesítő, 3. évfolyam, 1908-05-07 / 19. szám

1907.05.18- 1907.06.05-ig New York kikötőjében vetett horgonyt.[5936] Ekkoriban az USA-ban szigorúan vették az alkoholfogasztást, bár nem volt még szesztilalom, de már erős mozgalom volt a szeszfogyasztással szemben. Ez ügyben buzgó amerikai a következő levelet írta: A Monarchia tengerészei 1907. június 3-án több hordó sört vittek fel a hajókra. A sört öt nagy sörgyári kocsin vitték a kikötőbe fényes nappal. Ott a konzulátus által bérelt hajókra rakták azokat át, és úgy vitték ki őket a hajókhoz. A fedélzeten a sört nagy tartályokba tették és a hordókat visszavitték a sörgyárba. Kritizálták a monarchia tisztjeit és tengerészeit a sörfogyasztás miatt. A hadbíróság remélhetőleg vádat fog emelni a vétkesek ellen azzal vádolva őket, hogy hiteltelenné tették az osztrák haditengerészetet, és hazájukat nevetségessé tették az amerikai emberek szemében. A levél igen groteszk. Legtöbbjük számára valószínűleg magától értetődő, hogy a két osztrák cirkáló, a "St. „George" és „Aspern" akkoriban rengeteg sört vitetett a fedélzetre. Az amerikaiak szemében ez tényleg vétség és flottánál és a seregben egy pohár sör vagy pálinka után már büntetés jár.[5937]
„Pleskott ellentengernagy május 25-én délután a newyorki magyar és osztrák kolónia férfi- és nőtagjait meghívta a St.-Georgra, hol fényes fogadás volt. A magyar és osztrák, hadihajók tisztikara tisztelgett Mc Clellan newyorki polgármesternél is. Az Aspern és a St.-Georg május végén hagyták el a newyorki kikötőt és egyenesen hazamentek."[5938]
„Az amerikai magyar egyházmegyéhez tartozó woodbridgei (Newyersesi állam) református magyar templomot május 30-án avatták föl. Mind az isteni tiszteleten, mind a mulatságon részt vettek a newyorki kikötőben levő Aspern és St. Georg magyar-osztrák hadihajók magyar tengerészei is és nevükben Rudasi tengerész-önkéntes hazafias beszédet is mondott."[5939]
„Newyork, máj. 30. A St. Georg és az Aspern, az osztrák-magyar haditengerészet képviselői a jamestawni kiállításon, jelenleg a newyorki kikötőben, a West 81-dik utca végével szemben horgonyoznak. Sötétszürkére, csaknem feketére vannak festve s igy nem mutatnak olyan szépen, mint a közelükben horgonyzó amerikai hadihajók az ő fehér testükkel és sárga kéményeikkel, hanem azért becsületére válnak az osztrák-magyar monarchiának. A Pleskott admirális zászlóshajója, a hatalmas St. Georg, impozánsan nyugszik a víz közepén. Az összes angol nyelvű lapok a legnagyobb elismeréssel írtak róla s Evans amerikai tengernagy azt mondta, hogy a St. Georgra büszke lehetne a világ bármely tengeri nagyhatalma. Szóval a derék St. Georg megcsinálta azt a csodát, hogy magyar emberek örültek egy „közös intézménynek", mert szó, ami szó, az a dicséret jól esett az amerikai magyar fülének is. Hiszen azok a hajók, vagy legalább a költségük, a mienk is. A két hajó parancsnoka Pleskott ellentengernagy, aki még Amerikában is meg tudja tartatni a szigorú disciplinát. A tavaly herceg Battenberg parancsnoksága alatt itt járt angol hajók legénységének a fele megszökött, úgy, hogy alig tudott visszaindulni a hercegsége. A két osztrák-magyar hajóról eddig mindössze öten távoztak „hosszú szabadságra" obsit nélkül. Az admirális ugyanis roppantul vigyáz, hogy az amerikai szabad földre lépve, ott ne maradjanak a katonái Csakis a megbízható legényeket ereszti partra s csakis többet együtt."[5940] A cirkálók amerikai útját fogadások sora tarkította.
1907.06.06-07-én visszatért Hampton Road-ba.
1907.06.25-27-én Ponta Delgada (Azori-szigetek, Portugália) következett.
1907.07.03-06-ig Algír-ban kötött ki. Itt a cirkálók szenet vettek fel.[5941]
1907.07.10-én hazaérkezett Polába és csatlakozott az aktív flottához.
1907.07.30-án Fiumében volt a gyakorlatozó hajórajjal.[5942]
1907.08.14-én Pleskott ellentengernagy zászlóshajója a harmadik cirkálóflotta élén.[5943]
A haditengerészet tizenhat hadihajó részvételével díjlövészetet tartott. „A hajókat három osztályba sorozták; az első osztályban a nagy csatahajók, a másodikban a páncélozott cirkálók s a harmadikban a kisebb hadihajók versenyeztek. Az összes hadihajók közül a legjobb a hadügyminiszter vándordíját, egy ezüst táblát kapta, a melyre minden évben rávésik a nyertes hajó nevét s a hajó falára erősitik. Az idén

[5936] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-09 / 137. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1907-05-22
[5937] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1909-01-21
[5938] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-09 / 137. szám
[5939] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-14 / 141. szám
[5940] Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-06-16 / 143. szám
[5941] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1907-07-05
[5942] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-07-30 / 180. szám
[5943] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-08-14 / 193. szám
Das Vaterland, Juni 1907-06-26

e díjat harminc lövés közül huszonnégy találással az Erzherzog Fridrich csatahajó nyerte meg. Az ágyút kezelő altisztek a három osztályban külön versenyezve pénzbeli díjakat kaptak. A díjlövés után a nyári hajórajt szolgálaton kívül helyezték és Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich, Babenberg, Sankt Georg, Aspern, Streiter, Scharfschütz, Wildfang hadihajóból és három torpedóhajóból téli hajórajt szerveztek. E hajóraj szeptember tizenötödikétől január elsejéig az Adriai tengeren gyakorlatozik.'[5944]

A flottán belül ekkor élesedett a magyar – osztrák ellentét. Ekkor vetődött fel a következő javaslat. „A — mondjuk magyar nevű hadihajóinkon való— magyar szolgálati nyelv bevezetése nem ütközik nagy nehézségekbe. Egy kis jóakarati tál könnyen lefordíthatjuk a tengerész-műszaki elnevezéseket. A hajók egymás közt jelek útján értekeznek. A jelzések értelmét a «jel- könyv»-ből olvassák ki, melynek a magyar hajókon magyar szövege lehetne. Az osztrák, de a magyar hajók irodáiban alkalmazott altisztek is tudjanak magyarul is, németül is, így p. o. a hajórajparancsnokságtól kiadott parancsokat is már magyarra fordítva küldhetik szét a magyar hajókra. Hisz alig két éve «St.-Georg» nevű czirkálónk volt az egyesült európai tüntető hajóraj zászlóshajója. A jelzések franczia nyelven folytak. De minden nemzet fia saját nyelvén olvasta le a nemzetközi jelkönyvből. Miért ne lehetne, hát ezt nálunk is megvalósítani?[5945]

1907.12.05-én kihajózott Polából és a görög vizek felé vette az útját, hogy jelen legyen György herceg és Marie Bonaparte hercegnő esküvőjén ami december 13-án volt.[5946]
1907.12.09-17-én Pireus-ban járt. Itt a koronaherceg felkereste a hajót.
1907.12.20-án visszatért Polába és csatlakozott az aktív hajórajhoz.[5947]

1908.
1908.01.14-én érkezett Triesztbe, majd másnap áthajózott Polába.[5948] Itt az osztrák – magyar delegátus felkereste a hajót.[5949]
1908.01.15-én Polában a delegátusoknak rendezett bemutatón vett részt. „A flotta bemutatása különben igen érdekes és szép látványosság volt. Reggel 8 órakor indult el a trieszti kikötőből a három Erzherzog hajó és a 7300 tonnás Sankt-Georg vértes czirkáló. A delegátusok a három csatahajón voltak elosztva. Taktikai gyakorlatok között ért el 11 óra tájban a hajóraj Parenzóba, a rómaiak Parentumába, ahol a társaság az ősrégi dómot szemlélte meg. Félháromkor indult el a flotta Póla felé, hogy útközben megütközzék a Polából jövő tartalékhajórajjal és azután a torpedóflottillával. Már három óra tájban észrevette a tengernagy éles szeme dél felé az ellenséges hajórajt, mely a Monarch, Wien, Budapest csatahajókból és a 6300 tonnás Karl VI. czirkálóból állott." A két kötelék 6000 m-ről nyitott tüzet. A színlelt csata közel 20 percig tartott. Montecuccoli tengernagy a tüzet beszüntette és az ellenségből jó barát lett, a két hajóraj egyesülten folytatta útját Póla felé. Este, Polában, éjszakai torpedótámadás visszaverését gyakorolták.[5950]
1908.01.17-én a hajórajjal együtt Fiumába várták.[5951] Ekkor ide érkeztek a delegátusok. Ők az osztrák és magyar parlamentet képviselik. Feladatuk a flotta felmérése, illetve annak fejlesztésének megállapítása.
1908.02.28-i híradás: „A Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és czirkáló, s a törpedó flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot."[5952]
1908.03.29-hír: „Polából jelentik. A leghatározottabb alakban híre jár, hogy a német császár az adriai tengeren teendő útja közben Almissa (Omis) kikötőt is meglátogatja. A St. Georg hadihajó a Hohenzollern yachtot elkíséri Korfuba."[5953]

[5944] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-09-18 / 222. szám
[5945] Magyarország, 14. évfolyam, 1907-11-09 / 266. szám
[5946] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-12-05 / 288. szám
[5947] Das Vaterland, Dezember 1907-12-21
[5948] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-01-14 / 12. szám
[5949] Das Vaterland, Januar 1908-01-13
[5950] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-18 / 16. szám
Az Ujság, 1908. január/2, 6. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám
[5951] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-01-08 / 7. szám
[5952] Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám
[5953] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-03-29 / 78. szám
Reichspost, März 1908-03-29

1908.04.15 – 1908.09.15 között a cirkálókötelék zászlóshajója. A cirkálókat torpedónaszádok kísérik. Ezek számára a St. Georg egyfajta anyahajóként szolgál. A torpedónaszádok általában egy torpedóval vannak felszerelve (az olaszoké kettővel), és ha azt kilőtték, új torpedót a cirkálóról vételeznek. De a cirkáló látja el őket szénnel, vízzel és a torpedók feltöltéséhez szükséges levegővel is.[5954]

1908.05.06-án Polába várták a német császárt, aki meg kívánta tekinteni a hajógyár mellett a Szent György cirkálót is.[5955]
Megelőzték a balesetet egy osztrák-magyar hadihajón. Az Osztrák-magyar Nyári Hajóraj, amely jelenleg hat csatahajóból és három cirkálóból áll, valamint a "Lacroma" admiralitás hajóból e hónap 1908.07.27-én egy Zara közelében lévő csatornában horgonyzott. A "St. Georg" páncélozott cirkálón a hajótest festési munkálatait végezték, amikor Stephan Debrezeni, egy a hajó ágyúival nem járatos matróz, gondatlanságból a hullámzó tengerbe zuhant. Két bátor altiszt, a galíciai Johann Marciufowski hajómester és a bécsi Josef Gumbinger gépészmester, akik tanúi voltak az incidensnek, teljes ruhában ugrottak a meglehetősen hullámzó vízbe. Gumbinger maga súlyos zúzódást szenvedett a karján. Nagy nehezen sikerült elérniük a süllyedő matrózt, és életük kockáztatásával kihúzni a vízből. Hősies tettükért a két őr szívhez szóló elismerésben részesült hajójuk parancsnokától.[5956]
1908.07.29-én Fiumába várták a gyakorló flotta keretében. A tervek szerint 1908.08.03-ig marad Fiumában.[5957]
1908.09.15-től az aktív flotta része és hadgyakorlatra készült fel.[5958]
1908.09.22-én Triesztbe érkezett az SMS Erzhercog Franz Ferdinand hajóavatásra.[5959]
1908.10.14-én „a St. Georg osztrák-magyar czirkáló a montenegrói vizeken való felügyelet czéljából Dulinóba (Dulcigno) ment.”[5960] „Dulcigno néhány kilométerre van dél felé a sokat emlegetett Antiváritól, amelyet az olaszok máris úgy emlegetnek, mintha mi teljesen átengedtük volna az olasz befolyás és az olasz hadihajók számára. Hogy a Montenegró fölötti felügyeletünk kérdése még nincs eldöntve, azt ez a kiküldött hadihajó bizonyítja.”[5961] A St. Georg „hadihajó a legnagyobb I. osztályú osztrák-magyar hadihajó, 17.300 tonna tartalommal, 36 ágyúval s 628 főnyi legénységgel rendelkezik.”[5962]
„Antivár, okt. 19. (Saját tudósítónktól.) A szomszéd Prisztánban tegnap a montenegróiak zajosan tüntettek az osztrák és magyar konzulátus ellen. A tömeg benyomult a konzulátus épületébe és megfenyegette a konzult. Végre megjelent a városi őrség, amely elkergette a tüntetőket. A konzul kérésére a Teodo előtt veszteglő osztrák és magyar hajóraj az Erzherzog Ferdinand Max és St. Georg páncélos hajókat és hat torpedóhajót Antivárba küldte (1908.10.17-én[5963]), ahol ezek a hajók legénységet szállítottak partra a prisztáni osztrák és magyar konzulátus megoltalmazására.”[5964]
1908.11.04-én Montenegró tiltakozott a Sankt Georg cirkáló Antivár előtti jelenléte ellen, mivel azt montenegrói kormány belügyeibe való beavatkozásnak tekintik.[5965]
1908.11.18-án „híre jár, hogy a jelenleg Theodo előtt horgonyzó St Georg hadihajó hat matrózát egy montenegrói csapat megtámadta. Csaknem az összes matrózok és pedig néhányan közülök súlyosan megsebesültek. A támadás akkor történt, amikor a rövid szabadságon Cattaroban időző matrózok onnan Theodoba visszatértek.”[5966] Később az incidens megtörténtét a haditengerészet határozottan cáfolta.[5967]
1908.12.10-én a Traste-öbölben az SMS Huszár romboló zátonyra futott. Az SMS Szent György megpróbálta a rombolót a zátonyról levontatni, de a nagy viharban a vontatókötél elszakadt és a mentést félbe kellett hagyni.

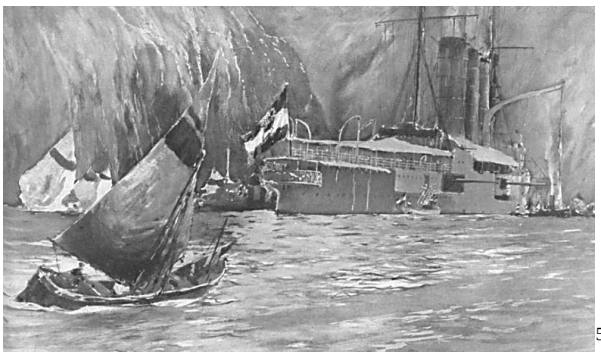
[5954] Vorarlberger Volks-Blatt, Januar 1908-01-22
[5955] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1908-05-06
[5956] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1908-08-04
[5957] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-07-24 / 177. szám
[5958] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1908-09-13
[5959] Az Ujság, 1908. szeptember/2, 6. évfolyam, 1908-09-27 / 232. szám
[5960] Az Ujság, 1908. október/1, 6. évfolyam, 1908-10-15 / 247. szám
[5961] Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-10-15 / 247. szám
[5962] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-10-15 / 247. szám
[5963] Friss Ujság, 13. évfolyam, 1908-10-20 / 251. szám
[5964] Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-10-20 / 251. szám
[5965] Die Neue Zeitung, November 1908-11-05
[5966] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-11-19 / 277. szám
[5967] Illustrierte Kronen Zeitung, November 1908-11-19

1908.12.18-tól a Tartalék Század tagja. A hajó parancsnoka Höhnel Lajos lovag.[5968] A hajó az SMS Kaiser Karl VI-al cserélt helyet szolgálat terén.[5969]
1908-ban Polában a hajót felkeresték a szegedi Kegyes tanítórendi katolikus gimnázium diákjai. „A kívül nem épen nagynak látszó hajó igazi méreteiről csak belsejében szerez az ember tiszta fogalmat. Páncéltornyai, ágyúi, mélysége és magassága, a legénységi szobák nagysága itt tűnik fel igazán. Tiszta és fényes minden, de kihalt. Az ágyúk viaszos vászonba vannak burkolva, a legénységből alig látunk valakit, de azért érzi az ember azt az erőt, ami egy ilyen pihenő óriásban nyugszik s szinte megborzad a pusztításra gondolva, amit haragjában véghez tudna vinni.”[5970]

Hasonlítsuk össze legújabb páncélozott cirkálónkat, a "St. Georg"-ot olasz a "San Giorgio" páncélos cirkálóval, amely azonban még építés alatt áll. A méretek 7300 tonna ("St. Georg") a 9830 tonna ("San Giorgio"). Az osztrák oldalon a páncélzat: 2-24 centiméter, 5-19, 4-15, 9-7, 5-4,7, az olasz oldalon: 4-25, 8-19, 16-7,6, 8-47. A sebesség és a páncélzat nagyjából ugyanaz. [5971]

1909.
„1909. január havában a szolgálatban álló hajórajt az »Erzherzog« osztály három csatahajója, a »St. Georg« páncélos cirkáló, »Turul« és »Pandur« torpedójáróművek, továbbá a »Triton«, »Hydra«, »Scorpion«, »Natter«, »Cobra« és »Python« nyílt tengeri torpedónaszádok alkották Haus Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt.”[5972]
1909 februárjában Teodo-ban állomásozott.[5973]
1909.03.15-én a cirkálóflotta zászlóshajója lett.
„Március 23-án a St.-Georg páncélos csatahajó több torpedó-rombolóval Teodóból Sutamareba tartott. A St.-Georg-ról egy matróz akkor a vízbe esett s bár mentőövet dobtak utána és mentőcsónakot is küldtek érte, mégis elmerült volna a tengerben. Ekkor a vízbe ugrott a Streiter torpedó-rombolóról egy Pintér József nevű magyar matróz s egy Nejdly nevű altiszt. A magyar matróz teljes egyenruhában úszott a fuldokló felé és megragadva őt, mindaddig tartotta a levegőn, míg a Streiter mentőcsónaka föl nem vette őket. Mikor a hajók a kikötőbe értek, az admirális átment a Streiter-re s megdicsérte a két derék életmentőt. A St.-Georg páncélos csatahajó Markoni-féle dróttalan állomásával felfogta Antivári és Olaszország beszélgetését. Március 25-én Olaszország értesítette Antivárit dróttalan táviratban, hogy megvan a béke Ausztria és Magyarország meg Szerbia közt. Ezt a táviratot is felfogta a St.-Georg Markoni állomása. Nagy lett erre a tisztikar és a legénység öröme.”[5974]
1909.04.17-én a tartalék állományból átkerült az aktív flottához.[5975]

5976


5977

1909 októberében tartalékban volt.[5978]

[5968] Az Ujság, 1909. július/1, 7. évfolyam, 1909-07-14 / 165. szám
[5969] Sport und Salon, Juli-Dezember 1908-12-26
[5970] Kegyes tanítórendi katolikus gimnázium, Szeged, 1909
[5971] Das Vaterland, November 1908-11-19
[5972] Magyar Katonai Közlöny, 3. évfolyam Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[5973] Czernowitzer Allgemeine Zeitung, Februar 1909-02-10
[5974] Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-24 / 97. szám
[5975] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[5976] https://www.reddit.com/r/austriahungary/comments/jiyljl/sms_sankt_georg_by_alexander_kircher/
[5977] Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1909-03-28
[5978] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1909-10-02

1910.
1910-ben a rádióállomását lecserélték.
1910.03.08-án (máshol 11-én) Ferenc Ferdinánd Polában felkereste a hajógyárat és több hajót, közöttük az SMS Sankt Georg-ot.[5979]

A monarchia hajóin a legénység elszállásolása sok kivetnivalót hagy maga után. Elvben mindenkinek függőágyban kellene aludnia, de a gyakorlatban, szűk helyre összezsúfolva, a hajópadlón alszanak. A legénység tisztálkodásához csak a legcsekélyebb mennyiségű friss vizet biztosítják, így egyeseknek több napot is várniuk kell a tisztálkodásra, ami ismételten lázadásokhoz vezetett. Ez történt néhány évvel ezelőtt a "St. Georg" páncélozott cirkálón is. A tengervíz teljesen használhatatlan testmosásra vagy ruhamosásra, mivel nem szívja magába a szappant. Azonban hihetetlen mennyiségű pénzt takarítanak meg vele, miközben a háborús felszerelések terén hihetetlen pazarlását hajtják végre.[5980]

1911.
1911 márciusában a Ragusa melletti Gravosa-ban volt. Itt a Kolozsvári Unitárius Kollégium diákjai keresték fel a hajót. A látogatóknak a hajót egy magyar gépészmérnök mutatta meg. [5981]
1911.05.31-én felszerelték.
1911.06.15 – 1911.08.31 között a cirkálókötelék zászlóshajója és Eugen Ritter von Chmelar ellentengernagy lobogója alatt. A kötelék tagja az SMS Kaiser Karl VI., az SMS Mária Terézia, SMS Kaiserin Elisabeth, SMS Admiral Spaun, SMS Zenta, SMS Szigetvár, 9 romboló és 9 torpedónaszád.[5982]
1911.08.16-án a hajórajjal együtt Abbáziába érkezett.[5983]
1911.09.02-án már úgy tervezték, hogy a Téli Hajóraj tagja marad.[5984]
1911.10.02-án Polában, „az osztrák és magyar haditengerészet hajórajához tartozó cirkáló flotilla félgőz alatt készenlétben áll, várván a parancsot bármely pillanatban való kifutásra. A Kastner kommodor parancsnoksága alatt álló flotilla a következő hajókból alakult: a St. Georg páncélos cirkáló, az Admiral Spaun kémhajó és a Szigetvár cirkálóhajó. Ezenkívül van benne még két torpedóromboló és három tengerjáró torpedónaszád.”[5985] „A St. Georg és az Admiral Spaun hadihajók, továbbá két torpedózuzó és három torpedónaszád a nyugat isztriai partok mentén gyakorlatozást végez. E hajóknak külföldi útra való készenlétbe helyezése nem történt és ez idő szerint nincs is tervbe véve.”[5986]
1911.10.04-én Polában volt.[5987]
1911.11.04-én érkezett Fiumába és a kikötő előtti 8-as számú bójánál kötött ki. [5988]

[5979] Grazer Volksblatt, März 1910-03-09
Sport und Salon, Januar-Juni 1910-03-12
[5980] Arbeiter-Zeitung, August 1910-08-20
[5981] Unitárius Kollégium, Kolozsvár, 1911
[5982] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1911-05-30
[5983] Das Vaterland, August 1911-08-17
[5984] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1911-09-02
[5985] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-10-03 / 234. szám
[5986] Budapest, 35. évfolyam, 1911-10-04 / 235. szám
[5987] Magyarország, 18. évfolyam, 1911-10-04 / 235. szám
[5988] Pester Lloyd, November Jahrgang 58, 1911-11-05 / nr. 263

Kriegsflotte Oesterreich-Ungarns II.

Zusammengestellt nach dem „Marine-Almanach 1910".

Schiffs-Gattung	Name des Typschiffes	Zahl der Schiffe gleichen Typs	Zahl der Schiffe gleicher Gattung	Deplazement in Tonnen	Artillerie	Fahrgeschw. in Seemeilen	Stapellauf	Anmerkung
Schlachtschiffe	Zrinyi	3	12	14 500	4 30·5, 8 24, 20 10, 6 7, 2 4·7, 2 7 L.*), 2 M**)	20	1908-1910	*) L: Landungsgesch. **) M: Maschinengew.
	Erzh. Ferdinand Max	3		10 600	4 24, 12 19, 12 7, 6 4·7, 2 7 L., 6 M	20	1903-1905	
	Habsburg	3		8 200	3 24, 12 15, 10 7, 8 4·7, 2 7 L., 6 M	19	1900-1902	
	Monarch	3		5 600	4 24, 6 15, 12 4·7 2 7 L., 3 M	17	1895 und 1896	
Kreuzer	Sankt Georg	1	11	7 300	2 24, 5 19, 4 15, 9 7, 8 4·7, 2 7 L., 6 M	22	1903	I. Klasse
	Kaiser Karl VI	1		6 300	2 24, 8 15, 16 4·7 2 7 L., 3 M	20	1898	
	Kaiserin u. Königin Maria Theresia	1		5 200	1 19, 8 15, 14 4·7 2 7 L., 5 M	19	1893	
	Kaiserin Elisabeth Kais. Franz Jos. I.	2		4 000	2 15, 6 15, 14 (16) 4·7, 2 7 L., 1 M	19	1889 und 1890	II. Kl., die 2 15 cm von Skoda anstelle v. 24 cm Turmgesch., die andere Artillerie von Krupp.
	Admiral Spaun	1		3 500	7 10, 2 4·7, 1 M	26	1909	
	Aspern	3		3300 u. 3400	8 12, 8 4·7, 3 M	20	1897-1900	III. Klasse
	Panther	2		1530	4 7, 10 4,7	18	1885	
Torpedofahrzeuge	Czikós	12	19	400	6 Sf.	28	1905-1909	
	Magnet	7		350-540	6 bis 10 Sf.	20—26	1887-1896	
Hochseetorpedoboote	Kaiman	—	24	200	4 4·7 Sf.	25	1905-1909	
Küstentorpedoboote	Römische Numm.	—	59	47—134	2 3·7 oder 4·7 St.	17—28	1883-1909	
Unterseeboote	I und II Lake	2	6	—	—	—	—	im Bau
	III u. IV Germania	2		—	—	—	—	
	V und VI Holland	2		—	—	—	—	
Alte Turmschiffe	Kronprinz Erzh. Rudolf	1	4	6900	3 30·5, 6 12, 5 4·7 2 3·7, 2 7 L., 9 M	16	1887	für lokale Verteidigung
	Kronprinzessin Erzh. Stephanie	1		5100	3 30·5, 6 15, 9 4·7 2 3·7, 2 7 L., 4 M	17	1887	
Kasemattschiffe	Tegetthof	1		7500	6 24, 5 15, 13 4·7 2 7 L., 2 M	16	1878 erbaut 1893 rekonst.	
	Custozza	1		7100	8 26, 7 4·7, 2 3·7, 6 9, 2 7 L.	11	1872	
Donaumonitore	Bodrog	2	6	440	2 12, 1 12 Haubitze, 3 M	13	1904	2 Turmmonitore — Donauflottille
	Körös	2		448	2 12, 2 7, 2 M	10	1892	2 „
	Leitha	2		310	1 12, 3 M	8	1871 erbaut 1879 rekonst.	1 „
Patrouillenboote	Buchstab. (a bis h)	—	8	12—39	1 bis 2 M	ca. 14	a alt 1906-1910	

Hiezu: 22 Schiffe für besondere Zwecke. 4 Schiffe vom Dreadnoughttyp projektiert.

[5989]

1911-ben a flottafejlesztés terén komoly problémák merültek fel az ipari háttér megoszlása terén. „Midőn az 1902—1906. években az Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich és Ferdinánd Max 10.600 tonnás hadihajók, továbbá St. Georg cirkáló hajók épültek, hazánkból nemcsak igen sok acélanyagot rendeltek, hanem gépiparunkat is szépen foglalkoztatták. Az Erzherzog osztályhoz tartozó említett három csatahajó teljes villamos világító és erőátviteli gépberendezését, a teljes Hatfield-rendszerű gőz- és kézikormányművet, valamint a csónak-manővereket a magyar gépipar szállította s az elért eredmények után joggal vártuk, hogy az utána következő Radeczky-osztály csatahajóin gépiparunk termékeit még nagyobb mértékben használják fel. Nem így történt! Bizonyára a haditengerészet vezetősége azt vélte, hogy a fiumei hajógyárnak adott rendeléssel a magyar iparnak adandó részesedés kötelezettségét kielégítette. Mert míg a korábbi években a Stabilimento Tecniconál kikötötte, hogy az egyes hajófelszereléseket a magyar gépipar útján szerezze be, ettől az utóbbi években eltért, így történt

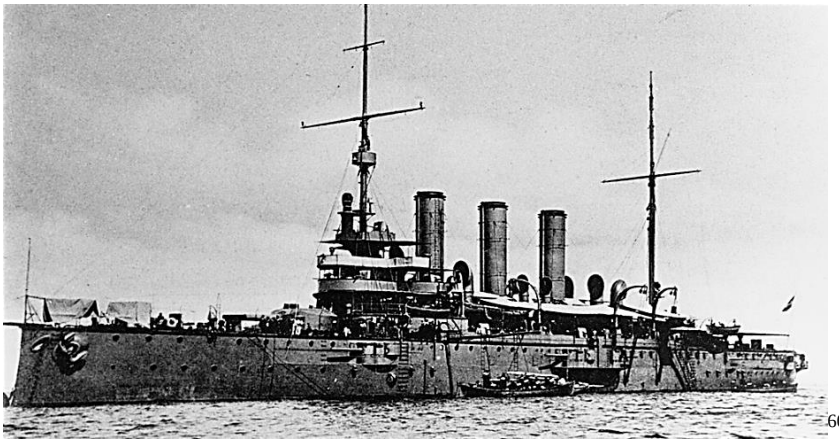
[5989] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1910-11-30

azután, hogy a Radetzky-csatahajó-osztály építésénél a magyar gépipar még oly hajófelszerelések szállításától is elesett, melyeket a korábbi 10.600 t s hajók felszerelésére ismételten készített."[5990]

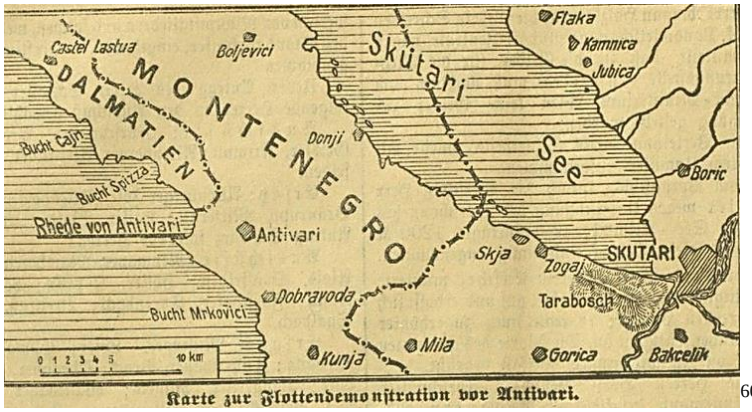
1911-ben már komoly aggodalmat keltett a flotta elavult állapota és az, hogy nem épülnek meg kellő sebességgel az új és korszerű hajók.[5991] Felmerült, hogy 1916-1918 magasságában csak Kelet-Ázsiába és a Levanti vizekre tud majd a Monarchia néhány cirkálót küldeni, amik a birodalmat már nem tudják elégségesen képviselni, elavultságuk miatt. Az SMS Sankt Georg és az SMS Kaiserin Karl VI. az Adrián kell, hogy maradjon a védelem érdekében.[5992]

1912.
1912.01.09-i hír: „Pólai táviratunk szerint a „St. Georg" hadihajón Erjavecsnig matróz (Eriawatschnig Lajos 22 éves tüzéraltiszt) agyonlőtte magát szolgálati fegyverével. Tettének oka ismeretlen."[5993]
1912.01.24-én a az osztrák és magyar téli hajóraj, amely az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi csatahajókból, a St. Georg cirkálóból és Streiter és Uhlan torpedójároműveket ből áll, Wellenberg-Jannusch Károly gróf ellentengernagy, parancsnoksága alatt Triesztbe érkezett.[5994]
1912.02.12-én az SMS Sankt Georg, az SMS Admiral Spaun és kíséretük Zárába érkezett.[5995]
1912.03.21-én Triestben volt az SMS Tegetthoff dreadnought vízrebocsátásakor. [5996] A hajó fedélzetén udvari bankettet tartottak. Triesztet 23-án 10 órakkor hagyta el.[5997]
1912.04.18-án a cirkálóflotta tagja.[5998]
1912.05.15-én felszerelték. Az ütegparancsnoki állomás kupoláját úgy módosították, hogy a távolságmérőt 2 méterrel feljebb helyezték.
1912 szeptemberében a hajó Polában állomásozott. Itt szolgált rajta Nagy József haditengerészeti tüzérőrvezető (Geschütz-Vormeister).[5999]
1912.10.27-én a Trieszt melletti Monfalconéban volt az SMS Saida cirkáló vízrebocsátásánál. Ott volt még az SMS Admiral Spaun, az SMS Scharfschütz és az SMS Uskoke torpedóromboló és három tengeri torpedónaszád. [6000]
1912.11.04-én este 12 órakor Fiumából az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, St. Georg, Admiral Spaun hadihajók, a Greif és Uskoke, a 33., 34., 8. és 12. sz. torpedóhajók Pólába indultak szénért és hadifelszerelésért. Velük ment az 5. sz. torpedóhajó is, mely nem tartozik a hajórajhoz." Előző nap este az őrjáratok bejárták a várost és a mulatóhelyekről és korcsmákból behívták a városban tartózkodó tengerésztiszteket és matrózokat. Az elkéső tengerészeket a Scharfschütze óceánjáró torpedóhajó vitte Polába.[6001]
1912.11.14-én „az adriai cirkáló flottilla St. Georg zászlóshajója mellé most osztották be szolgálatra a Zenta és a Szigetvár cirkálóhajókat. Ez a hajóosztály egyelőre nem hagyja el a dalmát partokat."[6002]
1912.12.05-től az 1. cirkáló hadosztály zászlóshajója Paul Fiedler ellentengernagy lobogója alatt.
1912.12.20-án Polából a Cattaro-öbölbe hajózott, hogy részt vegyen a Bojana folyó torkolatának blokádjában.

[5990] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. évfolyam (1911)8. szám / Iglauer István: A magyar gépipar és a hadihajók
[5991] Die Zeit, Dezember 1911-12-30
Die Zeit, Januar 1911-01-29
[5992] Die Zeit, Dezember 1911-12-30
[5993] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-01-09 / 7. szám
Az Ujság, 1912. január/1, 10. évfolyam, 1912-01-10 / 8. szám
[5994] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-01-25 / 21. szám
[5995] Czernowitzer Tagblatt, Februar 1912-02-13
[5996] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-23 / 71. szám
[5997] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, März 1912-03-23
[5998] Die Zeit, April 1912-04-18
[5999] Somogyi Ellenzék, 1. évfolyam, 1912-09-01 / 22. szám
[6000] Az Ujság, 1912. október/2, 10. évfolyam, 1912-10-26 / 254. szám
[6001] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-05 / 262. szám
[6002] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-15 / 270. szám


[6003]

1913.
„Trieszt, 1913.03.19. (Saját tudósítónktól.) Ma reggel Pólából két hajóhadosztály elindult dél felé. Az egyik hajóhadosztály a Wien, Erzherzog Franz Ferdinand és Radetzky csatahajóból áll, Niegován Miksa ellentengernagy parancsnoksága alatt, a másik hajóhadosztály, amely a St. Georg, Admiral Spaun és Panther cirkálóhajókból áll, Fiedler Pál ellentengernagy parancsnoksága alatt van. Az Aspern cirkálóhajó ma este indult el. A két hajóhadosztállyal több torpedónaszád és torpedóromboló ment el. Hivatalosan azt jelentik, hogy csak gyakorló útról van szó, s különben is arról van szó, hogy a két hajóraj egyelőre a déli dalmát partokra fog menni.”[6004] „A két divízió útnak indítására az szolgáltatott okot, hogy osztrák-magyar hajókat San Giovanni di Mediában kikutattak és fenyegettek. A másik ok pedig az, hogy a Skutarit ostromló sereg az európai negyedet bombázta.[6005]
1913.04.01-én „Egy cirkáló-hadosztály Fiedler ellentengernagy parancsnoksága alatt a Bocche di Cattaroban maradt; ennek összeállítása a következő: „Sankt Georg“ páncélos-cirkáló, mint zászlóhajó, parancsnoka Catinelli fregattkapitány, „Kaiser Karl“ páncélos-cirkáló, parancsnoka Mecenzéffy fregattkapitány, egy kis cirkáló, több torpedónaszád és több torpedónaszád-zúzó.[6006]
Más újság a kötelék összetételét így adta meg: „A montenegrói vizekre elindult osztrák-magyar flotta a következő hajókból áll: az „Erzherzog Ferdinand", „Zrínyi", „Radetzky" csatahajók, „St. Georg", „Admiral Spaun" páncélos cirkálók, valamint több torpedónaszád és torpedóromboló.”[6007]



[6008]

1913.04.03-án Cattaroban volt.[6009] Ott volt még 1913.04.05-én is és nem hajózott el a montenegrói vizekre.[6010]

[6003] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Sankt_Georg#/media/File:SMS_Kaiser_Karl_IV.jpg
[6004] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám
[6005] Népszava, 41. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám
[6006] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-04-02 / 78. szám
[6007] Népszava, 41. évfolyam, 1913-04-02 / 78. szám
[6008] Volksfreund, Januar-Juni 1913-04-12
[6009] Grazer Volksblatt, April 1913-04-03
[6010] Neue Warte am Inn, Januar-Juni 1913-04-05

1913.05.01-én a hajót az Antivár előtti vizekre várták. „A nemzetközi flotta egyes hajói között lázas táviratváltás folyik. Azt hiszik, hogy nemzetközi csapatok partraszállítása küszöbén áll. A blokád kezd érezhetővé válni. Antivariban is úgyszólván egészen elfogyasztották a készleteket, különösen a lisztet. Az árak folytonosan drágulnak. Egy hét múlva általános lesz az eleséghiány."[6011]
1913.06.09-én Polában volt. Ekkor a hajót felkereste a német Trummler admirális és kísérete.[6012]
1913.06.10-én Polában 12,30-kor Paul Fiedler admirális fogadást adott a "St. Georg" páncélos cirkáló fedélzetén a német SMS Geoben cirkáló tisztjeinek.[6013]
1913.07.18-án segítséget nyújtott a Skodra gőzösnek, amely zátonyra futott a Bojana folyó torkolatában. A mentésben az SMS Radetzky és az SMS Viribus Unitis is részt vett.[6014]
1913.08.10-én befutott Cattaro-ba.
1913.08.11-22-én és 1913.08.23 – 1913.09.03-ig a Bojana folyó torkolatánál maradt. Montenegró partjai előtt a második balkáni háború eseményei miatt jelent meg a Monarchia flottája.
1913.08.17-én a Sankt Georg és kísérete, az Uskoke, Velebit és Pandur rombolók a Portorose-öbölben (Portorozs) jártak. A hajók megjelenése felséges látvány volt. A jóképű tengerésztisztek szívmelengető látványt nyújtottak a nőknek. A következő napokban azonban a hajókötelék jelenlétének az árnyoldala is megjelent, mivel a hajókról a szemetet a tengerbe ürítették. A vízen koszos rongyok, rozsdás víz, korom és konyhai szemét kezdett el lebegni. Ez nagy felháborodást keltett; és a fürdőbizottság petíciókat nyújtott be a Császári és Királyi Haditengerészethez, a kormányzói hivatalhoz, és petíciókat a Capodistria kerületi közigazgatáshoz a helyzet orvoslására - de hiába. Július 27-én még mindig lebegett a szemét a vízen.[6015]
1913.09.14-16-án Cattaro-ban horgonyzott.
1913.09.16 – 1913.10.10-ig Gravosa-ban állomásozott.
1913.10.10- 1913.11.07-ig a Bojana folyó torkolatánál cirkált.
1913.11.08-án érkezett vissza Polába.
1913.12.22 Pola: Tudósítónk értesülései szerint Albánia új uralkodója, Wied herceg, az osztrák "St. Georg" cirkálón utazik Albániába. Elkíséri őt az "Admiral Spaun" gyorscirkáló, valamint a "Tatra" és a "Balaton" torpedórombolók.[6016]

1914.
„A flottaszaporítás. A hadvezetőség elhatározta, hogy az új, nagyobb típusú csatahajókra szükséges személyzetnek megfelelően, a jövő év januárjától kezdődően a haditengerészet létszámát jelentékenyen felemelik. Az osztrák-magyar monarkia haditengerészetének eddigi 1 tengernagya, 1 altengernagya, 8 ellentengernagya, 25 sorhajó-, 28 fregatt- és 57 korvett-kapitánya, 260 sorhajó- és 177 fregatt-hadnagya, végül 180 tengerészzászlósa helyett a jövőben 2 tengernagya, 4 altengernagya, 10 ellentengernagya, 35 sorhajó-, 29 fregatt- és 68 korvettkapitánya, 297 sorhajó- és 194 fregatt-hadnagya, végül 196 tengerészzászlósa lesz. A haditengerészet helyi állományában is nagyobb mérvű emelkedés lesz. Az idén a haditengerészeti legénység állománya kerek 16.000 főből áll és ezt a számot a hadvezetőség az 1920. évig fokozatosan 27.000 főre szándékozik felemelni."[6017]
1914.01.17-én Fiumében volt az SMS Szent István dreadnought (csatahajó) vízrebocsátásánál.[6018]
1914.01.29-én Tivol-ba, a dalmát tengerpart legdélebbi pontjára vezényelték az albániai helyzet miatt.[6019]
1914-ben az 1. cirkáló flottilla zászlóshajójaként a Cattarói-öbölben tartózkodott.
1914.02.07-én visszatért Teodo-ba.
1914.03.27-én Fiumében volt a Szent György cirkáló Willenik Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt.[6020]

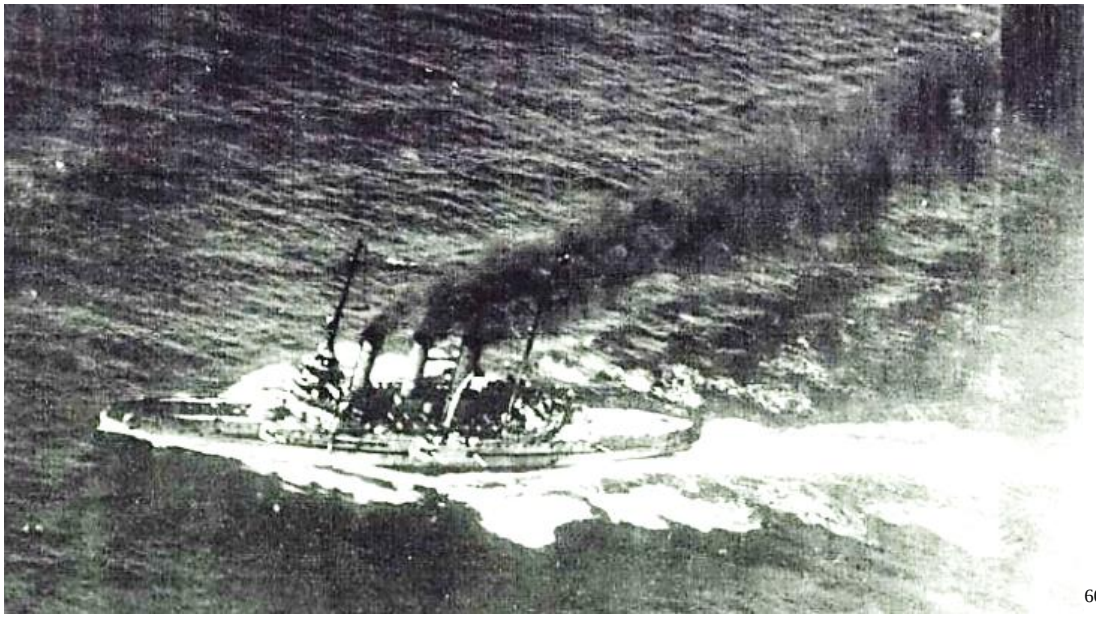
[6011] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-05-01 / 103. szám
[6012] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Juni 1913-06-09
[6013] Die Zeit, Juni 1913-06-11
[6014] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1914-05-30
[6015] Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1913-08-12
[6016] Grazer Volksblatt, Dezember 1913-12-23
[6017] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-01-27 / 23. szám
[6018] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-17 / 15. szám
[6019] Grazer Volksblatt, Januar 1914-01-30
[6020] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-27 / 74. szám

„A német császár megérkezése Triesztbe. Trieszt, 1904.03.28.— Saját tudósítónktól. — Tegnap, e hó huszonhatodikán, délelőtt tíz órakor vonult fel Barcola előtt a cs. és kir. haditengerészetnek két hajóraja és egy torpedóflotilla. Az úgynevezett szolgálati hajórajunk mindig fel van szerelve: a Viribus Unitis dreadnought és a Tegethoff páncélos csatahajók Löfler admirális parancsnoksága alatt állottak. A második hajóraj az úgynevezett tartalékhajóraj, amely soha sincsen fölszerelve és csak a német császár fogadtatása céljából szerelték föl, felényi legénységgel, Willen admirális parancsnoksága alatt, két páncélos csatahajóból és pedig a Ferenc Ferdinánd ból és Radetzkyből alakult. A harmadik hajóraj, az úgynevezett torpedóflotilla, a St Georg és Spaun cirkálókból áll, Seidensacher admirális parancsnoksága alatt; ehhez a flotillához volt beosztva az öt magyar nevű torpedóvadász: Csepel, Balaton, Tátra, Turul, Huszár, továbbá az 56., 69. és 72. számú kisebb torpedóhajók. A hajóraj arccal (mit Frontlinie) Barcola felé van felállítva, amelynek éle, a Viribus Unitis dreadnought, körülbelül 500 méter távolságra horgonyzott le Miramare előtt. A hajóraj körülbelül este tíz óráig fényszórókkal világította be a horgonyzó területet. A Viribus Unitis admirális hajón a radio-távírókészülék éjfélig szünet nélkül tevékeny volt. Az állami sürgönyhivatalnak egyik alkalmazottja, aki a barcolai korzón sétált, a leadott szikrákból körülbelül 20—30 szót el tudott olvasni.”[6021]
1914.04.11-én feltehetőleg Polában volt.[6022]
1914.04.22-i hír szerint a Minisztertanácsnak beterjesztik a nagy és korszerű cirkálók építését, hogy e téren a Monarchia ne maradjon le a többi tengeri nagyhatalomtól. Ezen tervezett cirkálók alatt véleményem szerint, ekkor a csatacirkálókat értik, amiben Németország és Anglia ekkor az élen járt.[6023]
1914.04.23-án Karl Seidensacher ellentengernagy cirkálóflottillához tartozik a „Sankt Georg”, a „Saida” cirkáló, a „Tatra” romboló és nyolc óceánjáró torpedónaszád. A kötelék Triesztet és Polát készül felkeresni.[6024]
1914.05.05-én Triesztben volt az angol flotta látogatása alkalmából Ekkor „Troubridge ellentengernagy ma délután a Szent György czirkálón meglátogatta Seidensacher ellentengernagyot, a cs. és kir. torpedó-flotilla parancsnokát, aki a látogatást az angol admirálisi hajón viszonozta. Troubridge ellentengernagy ezután az angol konzulátusra ment, ahonnan délután öt óra tájban visszatért a Defence –cirkáló-hajóra.”[6025] Ott volt még az angol Duke of Edinburgh cirkáló is.[6026]
1914.05.10-én Triesztben volt az angol Indomitable és Weymouth cirkáló látogatásakor. Itt üdvözölte az angol hajókat.[6027]
1914.05.18-án délután 3 órakor Seidensacher ellentengernagy, a cs. és kir. torpedó-flotilla parancsnokának zászlóshajóként az osztrák-magyar hajóraj, amely a "St. Georg" és az "Admiral Spaun" cirkálókból, három torpedóvető járműből, három óceánjáró torpedónaszádból és két aknakeresőből áll, elhagyja a trieszti kikötőt.[6028] A Málta felé tartó angol hadihajókat kísérték el egy darabon. [6029]
1914.05.24-én áthajózott Teodo-ba.
1914.05.24 – 1914.07.02-ig Durazzo-ban horgonyzott. Itt két torpedónaszád alkotta a kíséretét. A torpedónaszádok a futárhajó szerepét látták el. [6030]
1914.05.27-én Durazzo vizein járt. „Durazzo előtt jelenleg a »Szigetvár«, »Spaun és »Sankt-Georg« cirkálók és a »Turul«, »Huszára és »Réka« torpedóhajók, továbbá a 64 F., 69 F. és 72 F. óceánjáró torpedónaszádok vannak a kikötőben. E flotta parancsnoka Seidensacher ellentengernagy. A » Szigetvár« cirkálón Schmidt fregattkapitány, a »Spaun« cirkálón Ráday sorhajókapitány, a »Sankt-Georg« cirkálón Radon sorhajókapitány a parancsnoki Durazzóban horgonyzó osztrák-magyar hajókon 1500 főnyi legénység van. Ezekből négy tengerész-gyalogsági századot lehet partraszállítani.”[6031]
1914.06.02-án az SMS Sankt Georg matrózai őrzik a hercegi palotát és a nagykövetséget. Az olasz tengernagy vendégül látta a magyar tiszteket, mire viszonzásképp Seidensacher ellentengernagy ebédet

[6021] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám
[6022] Linzer Volksblatt, April 1914-04-12
[6023] Mährisches Tagblatt, April 1914-04-22
[6024] Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1914-04-23
[6025] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-05 / 105. szám
[6026] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-05 / 105. szám
[6027] Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-05-10 / 110. szám
Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-10 / 110. szám
[6028] Reichspost, Mai 1914-05-19
[6029] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1914-05-20
[6030] Der Morgen. Wiener Montagblatt, Januar-Juni 1914-05-25
Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-26 / 123. szám
[6031] Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-27 / 124. szám

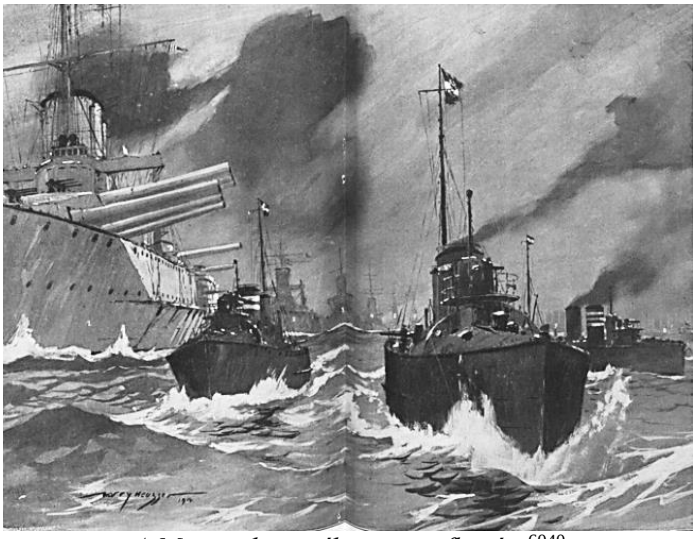
rendezett a "St. George" fedélzetén, amelyen Trifari admirális és törzskara, az olasz hadihajók parancsnokai, valamint az osztrák-magyar nagykövet és felesége vett részt. [6032]
1914.06.28-án meggyilkolták Ferenc Ferdinánd trónörököst és feleségét.
1914.07.03 – 1914.08.01-ig ismét Durazzo-ban volt. Ott voltak ekkor még a német Breslau cirkáló, valamint olasz és francia hadihajók az SMS Sankt Georg mellett.[6033] Pár hét múlva ezen flották egységei már ellenségesen fognak egymással farkasszemet nézni.
1914.07.06-án „Ferenc Ferdinánd királyi herceg és neje lelki üdvéért ma gyászistentisztelet volt, melyen Vilmos fejedelem is részt vett. A Durazzó előtt horgonyzó St. Georg osztrák és magyar cirkálón is gyászistentisztelet volt."[6034]
1914.07.20. Durazzo: „Szombatról vasárnapra virradó éjjel nagy pánik volt a városban. Délután az őrök észrevették, hogy a felkelők Raszbul tájékán tüntetőleg gyülekeznek. Az este nyugodtan telt el. A konakban super-t adtak, amelyen diplomaták és tengernagyok vettek részt. A konakot és a követségeket ezalatt erősebben őrizték. Háromnegyed tizenegy órakor hirtelen alarm támadt. Három ágyúdörgés hallatszott. A felkelők élénk tüzelés közben oldaltámadást intéztek. A városban nagy rémület támadt. Férfiak és nők a szállodákból és lakásokból hiányos öltözékben siettek az utcára. A németalföldi tisztek futólépésben mentek hadállásaikhoz, ugyanezt tették az osztrák-magyar, román és német önkéntesek is. Tizenegy órakor élénk ágyú- és fegyvertüzelés hallatszott, mely egy óráig tartott. Néhány shrapnell a város fölött robbant fel. A kikötőkben lévő összes hadihajók készenlétben állottak. A támadás területét a hajókról óriási fényszórókkal megvilágították. Az angol, olasz és osztrák-magyar hadihajókról körülbelül hatszáz matrózt szállítottak partra a konok és a követségek őrségeinek megerősítésére. Az osztrák-magyar követség tele volt nőkkel és gyermekekkel, akik oda menekültek. Vilmos fejedelem Szárnysegéde, Ariston ezredes, kíséretében Végig lovagolt a hadállásokon és az ütegeket is megszemlélte. Egy óra felé a tüzelés csökkent és kevéssel rá beállott a nyugalom. Kroon hollandi őrnagynak az a véleménye, hogy az egész csak vaklárma volt, melyet a legénység idegessége és kimerültsége idézett elő. A jövő hétre a felkelők újabb támadását várják, mert megkezdődik a Raviazán-ünnep és a mohamedánok legnagyobb fegyvertényei rendszerint erre az ünnepre szoktak esni. A helyzet nagyon komoly. Valónának az átadása csak néhány nap kérdése. A St. Georg osztrák-magyar hadihajót a Babenberg hadihajó fölváltja. Tegnap délben az osztrák-magyar követnél értekezlet volt, amelyen az összes itteni követségek képviselői résztvettek. A nap nyugodtan telt el."[6035]
1914.07.23-án Durazzónál „a St. Georg osztrák és magyar cirkáló és a Defence angol cirkáló a parthoz közelebb vetettek horgonyt."[6036]
1914.07.28-án kitört az I. világháború.
1914.08.07-én befutott Polába. Innét szinte azonnal kihajózott a német SMS Geoben és az SMS Breslau elé, de mivel azok irányt váltottak, így visszatért Polába.
1914.10.23-án Karl Franz Josef főherceg felszállt a hajóra.[6037]

[6032] Grazer Volksblatt, Juni 1914-06-02
[6033] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Juli 1914-07-05
[6034] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-07 / 158. szám
[6035] Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-07-21 / 170. szám
[6036] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-25 / 174. szám
[6037] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html



6038

1914.12.20-án a Cattaronál a francia Curie tengeralattjáró elsüllyesztésében a St. Georg gőzbárkái is részt vettek.[6039]



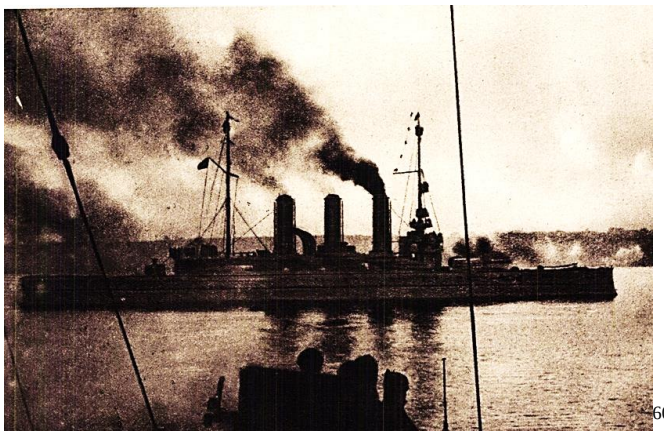
A Monarchia nyílt tengeri flottája[6040]

1915.

1915.05.23/24-én Riminit ágyúzta. „Riminiben a St. Georg pánczélos czirkáló a pályaudvart és a hidat bombázta."[6041] A Monarchia flottája ekkor közel 600 km hosszan támadta meg az olasz partvidéket. „Flottánk nagy része részt vett a hadműveletekben. A legnagyobb csatahajóink, a „Fearless"-ek, nem szerepelnek a hivatalos jelentésekben. Azonban a vonal három legnagyobb megmaradt hajója közül kettőt megemlítenek: a „Zrínyit" és a „Radetzky", amelyek 14 500 tonnás hajóikkal a legnagyobb hadihajóink voltak a csatahajók megépítéséig. Páncélozott cirkálóink közül a legjobb, a „Sankt Georg" (7400 tonna) vett részt; a könnyűcirkálók közül három: a „Novara", a „Helgoland" és az „Admiral Spaun", egyenként 3500 tonnával. Az olaszországi expedícióban részt vevő torpedónaszádos rombolók közül a következőket említik: a „Csepel", a „Lika" és a „Tatra", három új, egyenként 800 tonnás

[6038] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Sankt_Georg#/media/File:Austro-Hungarian_WW1_ship_SMS_Sankt_Georg_(12558785674).jpg
[6039] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig
[6040] Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1914-08-23
[6041] Az Ujság, 13. évfolyam, 1915-05-26 / 145. szám

romboló, valamint a valamivel régebbi, 400 tonnás „Scharfschuß”. Végül megemlítik a „80”-as torpedónaszádot, de ezen a néven nem szerepel flottánk nyilvánosan hozzáférhető hajólistáiban.”[6042]
1915.06.17-18-án az SMS Szigetvárral együtt Rimini-t és Pesaro-t és Metauro-t támadta, majd visszahajózott Polába. Az SMS Sankt Georg Rimini-re közel 50 lövést adott le és a településen jelentős károkat okozott. Lőtte a csatornát és a kikötőcsatorna hídját is. A lakosság a támadást a pincékben sértetlenül átvészelte.[6043]

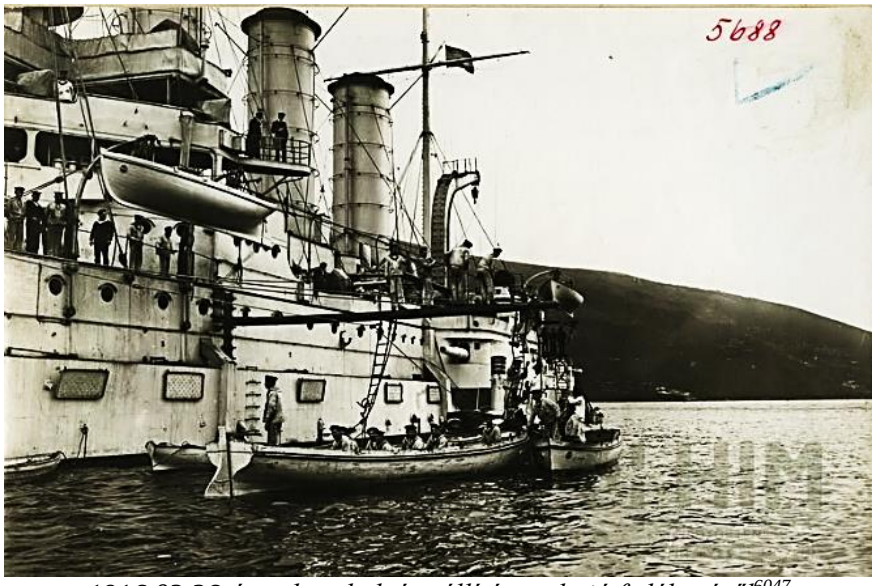

[6044]

Az SMS Szent György ágyúzza az olasz partokat Rimininél. A hajó orránál látszik az olasz lövegek tüzének a füstje

Rimini ágyúzásakor derült ki, hogy a hajók elavult térképeket kaptak, [6045]
A bécsi gyerekeknek küldtek üdvözletet az SMS Sankt Georg kormányosai: Ludvig Smeykal, Ferdl Lehner és Anton Klanda.
Fel a zászlót! — Hadd süvöltsön a viharban! — A vad, komor tengeren. — Repülj Ausztria fülébe. — Vezess minket győzelemre vagy halálra! Üdvözöllek, zászló, piros-fehér-piros. — [6046]

1916.
1916.02.02-án Cattaroban volt, míg a flotta többi része az otrantói szorost támadta.
1916.02.03-án az SMS Helgoland-al együtt St. Vitót és Ortona-t támadta.
1916.08.28-29-én az olasz partok előtt hajózott.
Az év során fegyverzetéhez hozzá adtak egy 7 cm/L50-es légvédelmi löveget.

[6042] Welser Zeitung, Januar-Juni 1915-05-29
[6043] Welser Zeitung, Januar-Juni 1915-06-26
Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986)3. szám / Bibliográfia / Az 1984. évi magyar hadtörténelmi irodalom bibliográfiája, II. rész. (Damó Csilla – Viniczai István). – 1986. 624. p.
[6044] Magyar hősök 1914-1916 MAGYAR HADITENGERÉSZEK / Tengeri háborúnk
[6045] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: (1015. május 23.—1915. december 81.), Olaszország hadüzenete. Az olasz flottaerők
[6046] Illustrierte Kronen Zeitung, September 1915-09-22

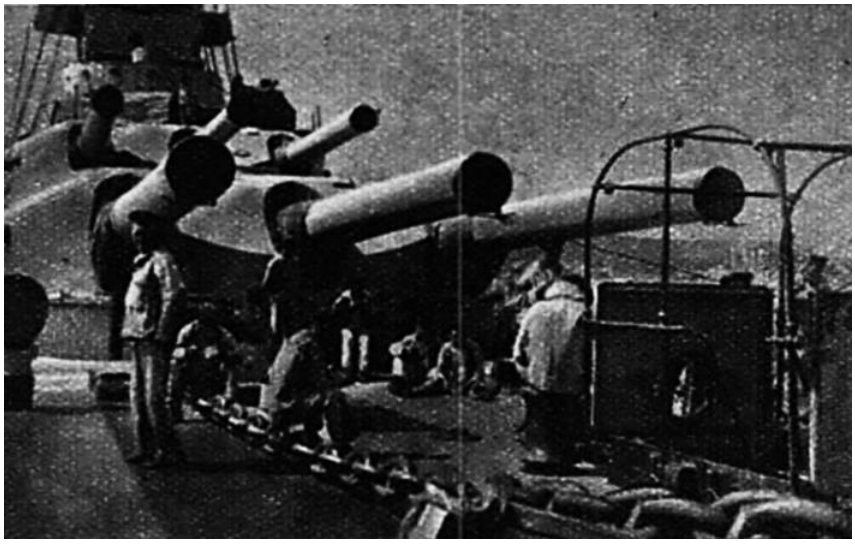


1916.03.26-án sebesültek átszállítása a hajó fedélzetéről[6047]

Franz Železny szobrászművész egy, a szentet ábrázoló pajzsot készített a "Szent György" hadihajó számára.[6048]

1917.
1917.05.15-én kihajózott, hogy segítséget nyújtson az Otrantói-szoros elleni akcióból visszatérő SMS Novara Csoportnak. Itt bizonyosodott be az a koncepció, amit sokan hibáztattak, mármint, hogy nagy löveget tenni cirkálóra és nem inkább csatahajókat építeni. Az SMS Szent György megjelenése azonnal elűzte a túlerőben lévő ellenséges flottát, így megmentve Horthy szorult helyzetbe került hajóit.[6049]

A kommunista sajtó 1957-ben azt terjesztette, hogy Cattaróban 1917 szilveszterén is volt lázadás a Szent György cirkálón, és megtorlásul több tengerészt is kivégeztek. Ennek nyomát a korabeli sajtóban nem leltem.[6050] A korszak sajtója egyáltalán nem törekedett a hitelességre. Ezt bizonyítja az alábbi kép is.

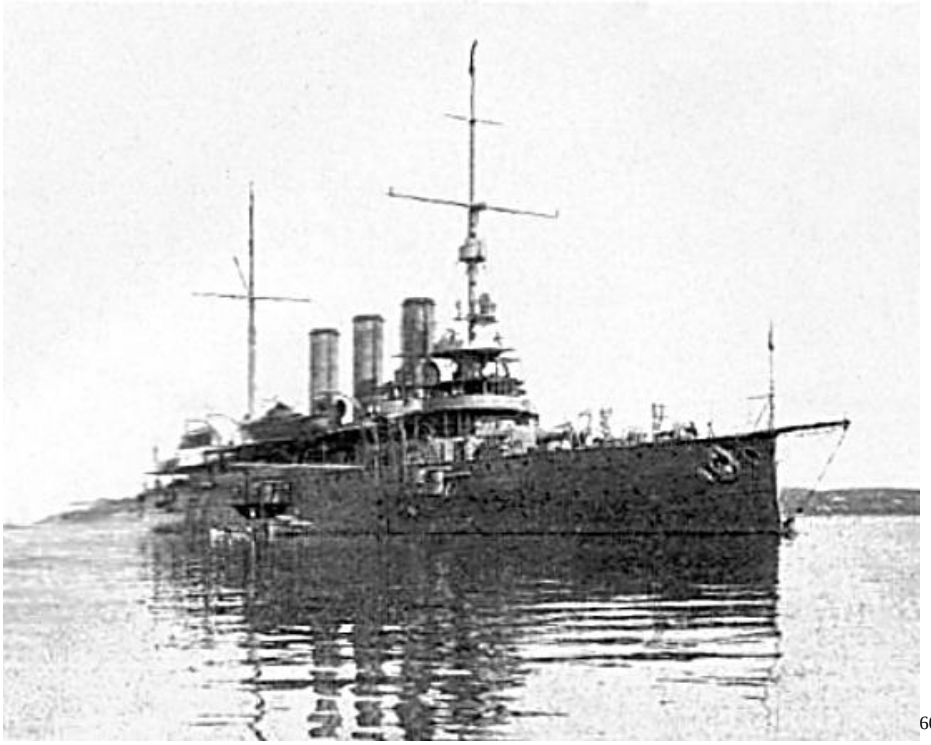


A képaláírás: A Szent György cirkáló 24 cm-es ágyúi 1918. február 2-án. De a képen nem a Szent György látható. Talán a Tegethoff osztály egyik hajója lehet a képen[6051]

[6047] https://www.facebook.com/100057885090341/posts/1059383406001153/?_rdr
[6048] Oesterreichische Volks-Zeitung, September 1916-09-26
[6049] Az Ujság, 15. évfolyam, 1917-06-06 / 143. szám
Friss Ujság, 22. évfolyam, 1917-06-06 / 143. szám
[6050] Ifjúság, 1. évfolyam, 1957-09-29 / 23. szám
[6051] Ifjúság, 1. évfolyam, 1957-11-03 / 28. szám

1918.
1918.02.01-03-között a cattaroi matrózlázadás zászlóshajója a Cattaro-öbölben. A hajó elsőtisztjét Egon Zipperer von Arbach korvettkapitányt meglőtték, a fegyverraktárat feltörték, a tiszteket lefegyverezték és a kabinjaikba zárták. Ezután felvonták a vörös lobogót, majd hozzájuk csatlakozott még több hajó is. A Pólából induló erősebb kötelék láttán a felkelés résztvevői ezután megadták magukat.

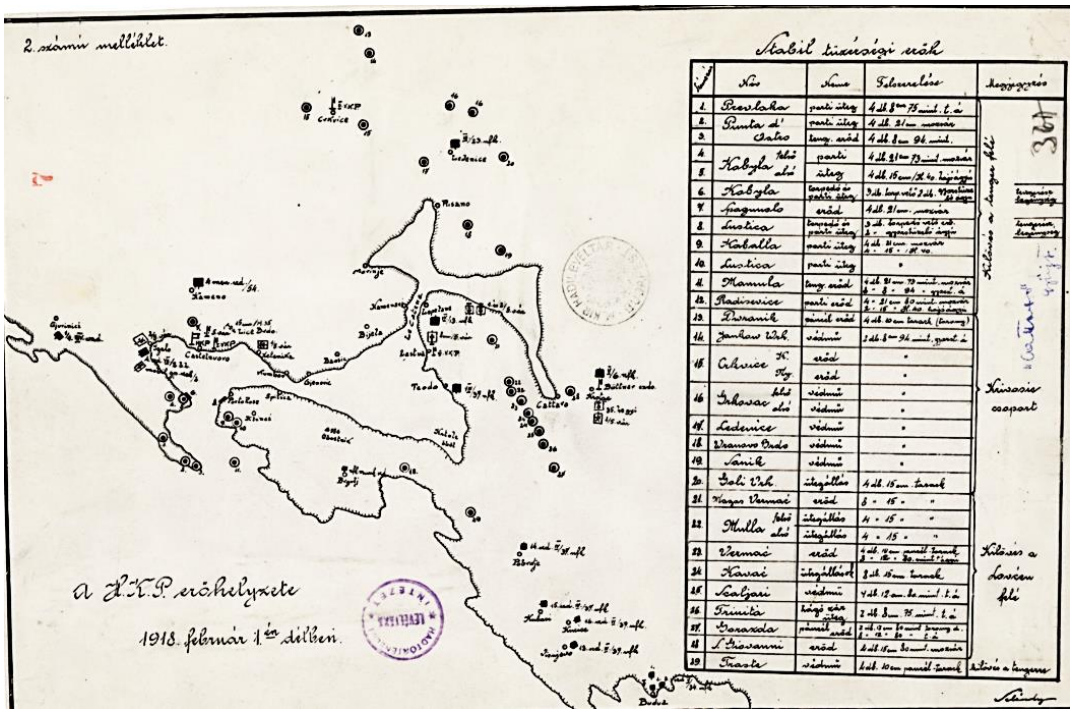
Cattarói lázadás előzményei:
1917. október 15-én a Monarchia egy kisebb torpedónaszádjának legénysége leszerelte a tisztjeit, átkelt az Adrián és megadta magát az olaszoknak.[6052]
„A lázadás Pólában keletkezett, de egyúttal majdnem ugyanabban az időben Cattaroban is kitört. Úgy látszik, a két kikötő legénysége között erre nézve megegyezés történt. A forrongás a pólai arzenál munkásai között vette kezdetét. Azt követelték, hogy a fegyelmi rendszabályokat töröljék el és engedjék el a büntetéseket. A tengerésztisztek egy héten át tárgyaltak a legénységgel és végül úgy a munkásoknak, mint a matrózoknak összes követeléseit teljesítették. Cattaroban a lázadás sokkal komolyabb természetű volt. Hat cirkáló hajó és több torpedóromboló hajón a vörös zászlót tűzték ki. A hajók legénységének német és magyar elemei nem akartak résztvenni a lázadásban és ezek és a lázadók között összeütközésre került a sor. Az egyik hajó ágyúit a másikra irányozták és néhány lázadót megöltek.”[6053]
Tehát, kisebb rendbontásra a Pólában állomásozó hadihajókon is sor került – köztük a legkorszerűbb csatahajókon is, ezeket azonban a tisztikar, elsősorban Horthy Miklós sorhajókapitány vérontás nélkül elfojtotta. Fontos megemlíteni, hogy a kisebb hajókon szolgálóknak a nagy terhelés mellett nem volt alkalmuk, idejük szervezkedni, illetve a kisebb egységeken könnyebben alakultak ki nagyon erős bajtársi közösségek, amelyekbe tisztek és legénység egyaránt beletartoztak, nemzetiségtől függetlenül.

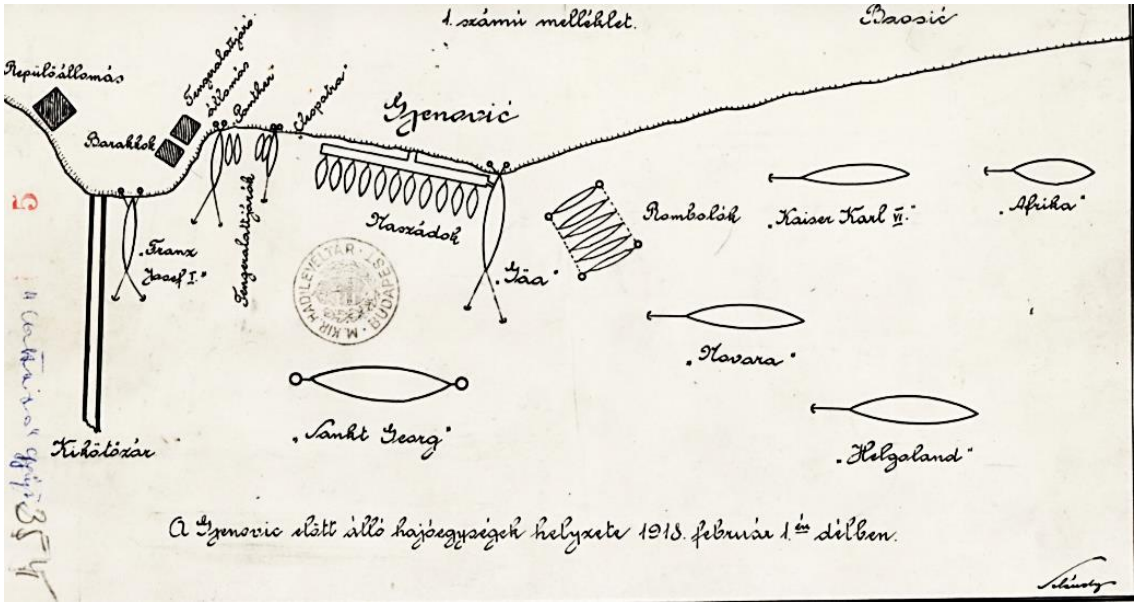

[6054]

A cattarói lázadás későbbi vezetői is szervezkedtek már ekkor: kialakult az a kis létszámú kör, elsősorban a Sankt Georg páncélos cirkálón szolgáló tengerészekből, akik később kirobbantották és vezették a felkelést. Közülük a legjelentősebb a huszonhét éves cseh Franz Rasch (Frantisek Ras)

[6052] https://elsovh.hu/matrozfelkeles-a-cattaroi-obolben/
[6053] Előre, 14. évfolyam, 1918-05-15 / 1952. szám
[6054] https://elsovh.hu/wp-content/uploads/2018/02/sms_stgeorg.jpg

hajómester volt, aki 1905 óta szolgált a haditengerészetnél, a háború alatt kétszer tüntették ki, bajtársai, beosztottai kedvelték, komoly tekintélye volt előttük.
Szintén nagy szerepet kapott a lázadásban a horvát Antun (egyes forrásokban németesen Anton) Grabar (1883) matróz. Az ő részvételében nagy szerepet játszott, hogy már két éve nem jutott haza szabadságra, fiát is csak fényképen láthatta.
Hozzájuk csatlakozott az 1899-es születésű, horvát Jerko Šižgorić matróz, fegyvermester és Hugo Sagner fedélzetmester. Raschoz hasonlóan mindhárman kitüntetett tengerészek voltak.
Szintén a „körhöz" tartozott a horvát Simon Ujdor matróz és a cseh Rudolph Kreibich is, a Rudolph csatahajó karmestere is.
Természetesen más hajókon is szervezkedtek a különösen elégedetlen tengerészek. A Gäa műhelyhajón szolgálók között a legaktívabb a felkelés után kivégzett horvát Mate Brničević (1891) matróz, valamint a cseh Franz Bajzel lövegmester és a magyar Székács Lajos matróz voltak. A sztrájkok is elérték Cattarót; a hajójavító üzemek 1918. január 26-án kezdtek sztrájkba és a matrózokhoz hasonlóan békét és körülményeit, ellátásuk javítását követelték. A megmozdulás, amelyből teljesen kimaradtak a haditengerészek néhány nap alatt áldozatok nélkül véget ért.





A matrózlázadás az SMS Sankt Georg páncélos cirkálón.

1918. február 1-jén pénteken a délelőtti órákban még nem mutatkozott semmi jele a lázadásnak: a hajókon rendben zajlottak a napi foglalkozások (kiképzés, karbantartás, takarítás és egyéb munkálatok). Minden ember állomáshelyén, a tisztek az étkezőkben. — Az admirálishoz beosztott zenekar a „Szent-György‘‘ cirkálón az ebédjelek a szokásos „levesindulót“ játszotta. A zeneszám még nem fejeződött be, amikor a szárazföld felől harsány húrráh-kiáltások csattantak fel. Mindenki a part felé nézett. A lárma az arzenális előtt horgonyzó „ Ferenc József“ szálláshajóról hangzott. A legénység és a rakodómunkások hurráztak, forradalmi dalokat énekeltek.[6055]

Ekkor a tisztek szinte kivétel nélkül ebédeltek a Sankt Georg fedélzetén. A Sankt Georg páncélos cirkáló fedélzetén gyülekezni kezdtek a matrózok és hangos „hurrá” és „békét akarunk!” kiáltásokban törtek ki. A zenakart megállították és a tengerészek rázendítettek az „In der Heimat . . .“ című népdalra, megbomlott minden fegyelem ... És utána azonnal állig felfegyverkeztek a szláv nemzetiségű matrózok és az olaszok, kevés magyar is. A nagyon csekély számú német tengerész természetesen a többség után indult.

Zendülő matrózok az SMS Szent György cirkáló hátsó részán[6056]

A lázadás első perceiben a Sankt Georgon egy kisebb csoport, mintegy 30-50 fő feltörte a hajó fegyverraktárát és feltűzött szuronnyal lezárták a hajó feljáróit – mintegy csapdába ejtve a fedélzet alatti szinteken tartózkodókat. A matrózok egy lejárat felé szorították az őrség törzsaltisztjét megsebesítették az elsőtisztet, Egon Zipperer von Arbach korvettkapitányt. A lázadó matrózok közben megkezdték előrenyomulásukat a fedélzet alatt a hajó hátsó részébe, a tiszti étkező és szállások felé. Útközben

[6055] Reggeli Hirlap, 33. évfolyam, 1924-09-23 / 217
[6056] https://elsovh.hu/matrozfelkeles-a-cattaroi-obolben/

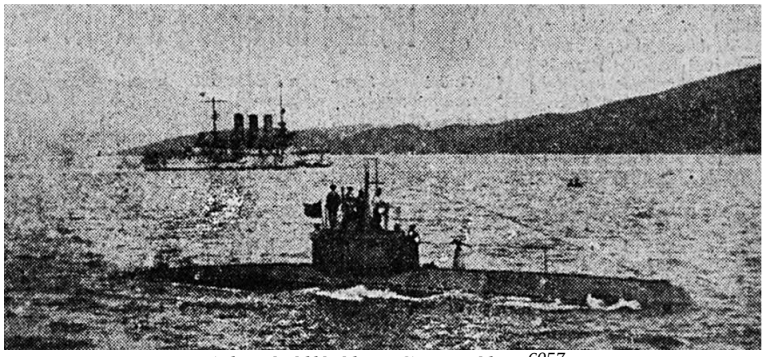
lövöldöztek és minden berendezést vagy megrongáltak, vagy a vízbe dobálták, illetve az egyik gyorstüzelő ágyúból vaklőszerrel lövéseket adtak le – a löveget a magyar Schach Ferenc matróz kezelte. A felkelésnek már ekkor voltak ártatlan áldozatai: a be nem avatott matrózok és altisztek közül többen igyekeztek csillapítani a kedélyeket; Mayer törzsgépmester, aki semmit sem tudott a lázadásról, rendreutasított egy matrózt, aki fegyverét egy altisztre szegezte – a matróz erre azonnal agyonlőtte. A felkelők ez idő alatt bevonták a tengernagyi lobogót és azt vörös zászlóval – a tengerészeti jelzőrendszerben a kettes szám jele – helyettesítették, ugyanakkor a Császári és Királyi Haditengerészet lobogója is legtöbb esetben helyén maradt a későbbiekben is.
Az, hogy a haditengerészet lobogója is helyén maradt, ellentmond annak, hogy egyértelmű, szervezett kommunista/szocialista felkelés tört volna ki. A kikötőben több hajón is hasonló események játszódtak le, ugyanakkor a lázadás nem érintett minden egységet (főleg a kisebb hajók voltak ez alól kivételek) és a parton állomásozó csapatokra sem volt hatással.
A lázadás első vezetője Anton Grabar II. osztályú matróz lett, ő személyesen követelte Hansa ellentengernagytól a békét és a legénység hazabocsátását, élelmezésük és ruházati ellátásuk feljavítását, valamint több szabadságot. A fentiekből megállapítható, hogy a lázadás fő oka a rossz életkörülményekben keresendő. Az ellentengernagy felszólította a lázadókat, hogy követeléseiket foglalják írásba, majd jelentette az eseményeket a főparancsnokságnak. Hansa ellentengernagy mintegy elismerte a lázadókat tárgyalófélnek, akik szintén hajlottak a békés megoldásra, nem volt céljuk a tisztek meggyilkolása vagy bármiféle bosszúállás – marxista terminológiával élve az osztályharc és annak szempontjai nem jelentek még meg a lázadók ideológiájában.
A Csepel romboló a Sankt Georg jobb oldalához manőverezett és torpedóvető készülékével célba vette a cirkálót. A cirkáló egyik könnyű lövegével ekkor Brničević matróz leadott egy lövést a Csepelre, ami nem talált, de a romboló ezután visszavonult.
A Sankt Georgon megalakult a Központi Matróztanács, amely átvette a szolgálat irányítását; nem bomlott fel a katonai rend és fegyelem, annak megtartására az első rövid időszakot leszámítva nagyon kínosan ügyeltek a felkelők! A tanács hét tagból állt, hat matróz mellett a vezető Rasch hajómester lett. Figyelemreméltó, hogy a lázadásban elsősorban matrózok és altisztek vettek részt (később vette át az irányítást Anton (Antun) Sesan tengerészzászlós, egy alacsonyabb rangú tiszt), és nemzetiségi összetételükben is túlnyomó többséget képviseltek a szláv tengerészek. Az első intézkedések között szerepelt a tisztek lefegyverzése; az irányítást mindenhol a legénység kijelölt vagy megválasztott tagjai vették át. A lázadók megkövetelték, hogy az összes hajóegység vonja fel a vörös zászlót: ennek viszonylag sok egység eleget tett, de ebben szerepet játszott a cirkáló 24 cm-es fő tüzérségének elrettentő ereje is.

Mindkét fél meglepő higgadtságot és türelmet tanúsított; ebben kulcsszerepet játszott Hansa ellentengernagy.

„I. Amit akarunk!
1. Intézkedéseket kell tenni egy azonnali, általános béke megkötésére.
2. Teljes politikai függetlenség más hatalmaktól.
3. Békekötés az orosz demokratikus békejavaslatok alapján, „annexió nélküli béke” stb.
4. Teljes leszerelés és önkéntes milícia felállítása.
5. Népek önrendelkezési joga.
6. Lojális válasz Wilson jegyzékére
7. A bevonultak hozzátartozói részére hatékony támogatás és elegendő (megfelelő) ellátásuk élelmiszerrel és ruhaneművel.
8. Demokratikus kormányformák: a kormányzatok demokratizálása.
II.
1. Az elégtelen élelmezés miatt el kell hagyni minden szükségtelen munkát és gyakorlatot.
A munkáscsoportok részére külön élelmezési kiszabat.
2. Több és hosszabb kimenő.
3. Legalább hat havonta 31 nap szabadság az utazási napok nélkül. Ugyanez vonatkozzék
a tisztekre is.
4. Bevezetése az emberhez méltó és gyors szabadságosvonatok indításának, a szabadságoltak részére az élelmezési illeték felemelése és esetleg az élelmezés természetbeni kiadása.

5. Igazságos élelmezés a hajókon. Tisztek és legénység ugyanazon konyhán kosztoljon.
6. Úgy a tisztek, mint a legénység jobb dohányellátása.
7. A levélcenzúra megszüntetése.
8. Némely hajók és naszádok különleges kívánságainak tekintetbe vétele.
9. Ennek a tüntetésnek nem lehet semmi néven nevezhető megtorlása."

Február 2-án reggel befutottak az erősítésként igényelt szárazföldi csapatok első egységei.
A repülőállomáson szolgálatot teljesítő 25 éves zászlós ekkor vette át a felkelés irányítását; először olasz és horvát nyelven lázító beszédet tartott a legénységnek – kinevezte magát parancsnoknak, majd tájékoztatta a matrózokat, hogy olyan táviratok birtokában van, amelyek szerint az angol, olasz és francia flottában is kitört a forradalom, amely átterjedt a kikötőkre és a parti városokra is. Sesan zászlós ezek mellett követelte a parancsok pontos betartását és azt is, hogy a legénység ellenségként kezelje tisztjeit, mert azok a mozgalom sikerét veszélyeztetik. Mindenképp figyelemre méltó, hogy a zászlós már nem elszigetelt lázadásról, hanem mozgalomról beszélt, amely ráadásul a szembenálló feleknél egyaránt megindult; a híreket nem lehetett ellenőrizni, azok valóságtartalmát Sesan zászlós mással nem támasztotta alá. A zászlós fellépésével a javarészt szociális követelések miatt kirobbant zendülés teljesen új irányt kapott: a „forradalmi szál" mellett később felbukkant egy nemzetiségi vonal is, amely ilyen alapon képzelte el a Monarchia szétzúzását és felmerült az ellenséghez való átállás lehetősége is. A lázadók törékeny egysége Sesan zászlós fellépése után végképp megbomlott: a legtöbb hajón helyreállt a rend, bevonták a vörös lobogót és elhajóztak a zendülő egységek közeléből. Elsőként a Novara és a Helgoland cirkáló, valamint hét romboló szedte fel horgonyát és hajózott át a belső öbölbe.



A hajó állítólag Cattaróban[6057]

Mialatt a könnyű egységek elhagyták az öblöt, a Sankt Georg fedélzetén Sesan zászlós lefegyvereztette a magyar és német legénységet; a zendülés ekkor fordult át nemzetiségi felkelésbe, amely a Monarchia megdöntésére és azok „államalkotó nemzetei" ellen irányult. A zászlós, a felkelés vezetői közül egyedüliként rendelkezett világos hosszú távú elképzelésekkel: célja egy vagy több szláv állam létrehozása, illetve a Cattaróban állomásozó zendülő egységek Olaszországba hajózása volt. Ennek megfelelően gőzkészültséget rendelt el, valamint megfelelő hajózási térképeket is beszerzett.

Franz Rasch megakadályozta a tűzpárbajt a felkelők hajói és a parti tüzérség között is. Közben Sesan zászlós hiába javasolta, hogy álljanak át az antant oldalára, a matrózok nem tudtak vagy nem akartak kihajózni a nyílt tengerre – a kellő tengerészeti ismeretek hiányán kívül talán némi császárhűség is vezérelhette őket, de ezt sosem fogjuk biztosan megtudni.

Cattaróban tovább romlott a zendülők helyzete: a délután folyamán a matrózok kérésére a Kaiser Karl VI. páncélos cirkálón is bevonták a vörös lobogót és a cirkáló fél 7-kor elhajózott a Teodói-öböl közepéről. A Sankt Georg lövetéssel fenyegette meg távozó testvérhajóját, de tűzkiváltásra végül nem került sor. A lázadóktól különvált és a belső öbölbe érkezett hajók közül néhányat természetesen „fenntartásokkal kezeltek" Heyssler erői, de ez a körülmények fényében érthető volt. Estére már csak három nagy egységen, a Sankt Georgon, a Rudolphon és a Gäa-n lengett a vörös lobogó.

[6057] Vasas, 64. évfolyam, 1959-03-01 / 3. szám

Sesan zászlós, látva a kedvezőtlen fejleményeket, javaslatot tett Rasch hajómesternek, hogy legalább a Sankt Georg hajózzon ki, miután partra tették a magyar és német legénységet, azonban a hajómester határozottan elutasította az indítványt. A parton közben állást foglaltak az erősítésnek odavezényelt egységek és Guseck táborszernagy egy utolsó ultimátumot intézett a felkelőkhöz, amely értelmében 3-án reggel 10 óráig van lehetőségük letenni a fegyvert. A kikötőparancsnok bízott abban, hogy addig befut a III. csatahajóosztály és így elkerülhető lesz a fegyveres harc, amely mindenképp súlyos ember- és anyagveszteségekkel járna.

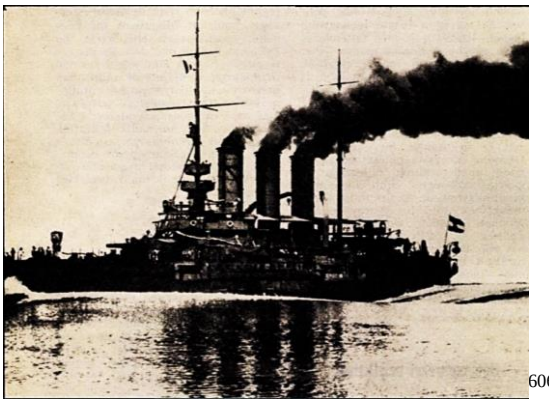
A lázadás végül a február 3-ra virradó éjjel lényegében „felszámolta önmagát": a Matróztanács a kifutás lehetőségét elvetette, de a fegyverletétel mellett sem foglalt állást. A lázadók egyre csüggedtebbek voltak, egyre több hajó vonta be a vörös zászlót. A matrózok először a Rudolphon és a Gäa-n adták vissza a hatalmat a tiszteknek, majd példájukat a Sankt Georg kivételével a többi egység is követte. Mikor reggel befutott a III. csatahajóosztály, már csak a Sankt Georg volt a lázadók kezén; hamarosan a páncélos cirkáló is jelentette, hogy szavazással döntenek a továbbiakról. Közben Sesan zászlós a kumbori repülőgép-állomásról 8 óra 25 perc-kor két pilótával Olaszországba repült, ahol mindhármukat internálták. A Sankt Georgon 9 órára bevonták a vörös zászlót.[6058]

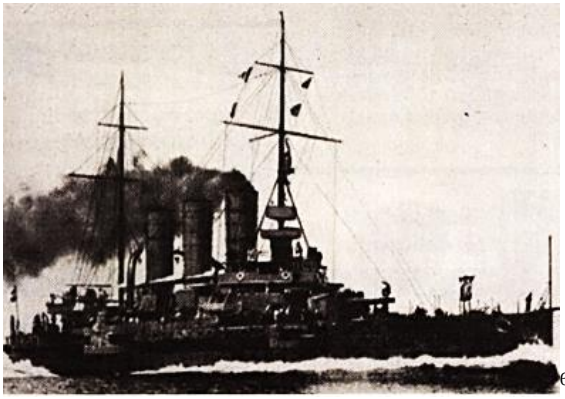
Csak a „St. Georg" hadihajón történt halálos támadás, mikor egy férfit fejbe lőttek, mert revolverrel fenyegette meg a felé érkező tengerészküldöttséget. Így inkább önvédelemnek, mint zendülésnek tekinthető az esemény.[6059]

„A lázadásnak az volt a következménye, hogy Károly császár és király egy pár magasabbrendű tisztet elbocsátott, mint hogy szerinte az ő engedékenységük volt az oka a lázadásnak. Állítólag 30 tisztet nyugdíjaztak. A hajóhad egy ismert szigorú és gyűlölt tengernagy parancsnoksága alá került. Minden erőlködés megtörtént az irányban, hogy az amnesztiát visszavonják, és a lázadókat szigorúan meg is büntették minden oly hibáért, amelyet ezután követtek el, de nyilvánosan semmi se történt. Miután az osztrák-magyar hadsereg tengerészeinek legnagyobb része az elnyomott néptörzsekhez tartozik, nincs kétség az iránt, hogy a hadseregben éppen úgy, mint a hajóhadban, folytatódik a forrongás."[6060]
„A király rendelete a cattarói lázadás ügyében. Bécsből jelentik: Őfelsége a castelnovói hadifőparancsnoksághoz rendeleted intézett a cattarói lázadás ügyében, amelyben elkövetett bűnrészesség miatt négy haditengerész (Rascht, Grabart, Šižgoricot és Brničevićet) már halállal lakolt, 379 vádlott pedig a cattarói törvényszék előtt áll. A rendeletben a király hivatkozik a birodalom összes nemzetét felölelő hadseregnek és flottának meg nem ingott hűségére és elrendeli, hogy a 379 vádlott közül 348 ellen szüntessék be az eljárást és csak a főbb kolomposokat, főcinkosokat és altiszteket büntessék meg. A többi 31 vádlott, ellen az eljárást folytatják."[6061] A vádlottak nemzetiségi összetétele: *170 volt délszláv, 80 olasz, 49 cseh, 42 német, 31 magyar, 3 lengyel, 2 ukrán és 2 román".*[6062]
Az eseményről színdarab készül a kommunista időszakban:
„AZ ODRY SZÍNHÁZBAN a miskolci Nemzeti Színház együttese Friedrich Wolf német író „Cattarói matrózok" című színművét mutatta be. A darab történelmileg hiteles művészi képet ad az 1911 januárjában a Szent György cirkálón lefolyt matrózfelkelésről. A darabot Szegő István fordította németből. Rendezd Orosz György, a díszleteket Suki Antal tervezte. Lapunk zárta után Katajev: „A kör négyszögesítése" című bohózat került színre. Képünkön a cattarói matrózok pihennek a fedélzeten. Horváth Gyula, Őze Lajos, Süle Géza és Szécsi Iván"[6063]
A cattarói matrózlázadás leverését sokan vitéz nagybányai Horthy Miklós nevéhez kötik. Pedig, akkor a későbbi flottaparancsnok, majd kormányzó igen messze járt Cattarótól, és valójában a megtorláshoz semmi köze nem volt. Az viszont tény, hogy sok egykori lázadó matróz csatlakozott az 1919-es kommunista diktatúra rettegett csapatához a „Lenin fiúkhoz".

[6058] György Sándor: A cattarói matrózlázadás; Orpheus Noster VIII. évfolyam 2016/1
[6059] Arbeiterwille - Neue Zeit, Oktober 1918-10-15
[6060] Előre, 14. évfolyam, 1918-05-15 / 1952. szám
[6061] Délmagyarország, 7. évfolyam, 1918-10-19 / 244. szám
[6062] Merényi László, A cattarói matrózfelkelés, Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1984. 190 o.
[6063] Film Színház Muzsika, 3. évfolyam, 1959-03-06 / 10. szám

1918.03.14-én kivonták a szolgálatból, és lakóhajóként és cattaroi kikötői parancsnokság rendelkezésére bocsátották. Minden fegyverét eltávolították és a hadseregnek adták át.
1918.04.06-én végleg leszerelték.
1918.04.09-től Teodóban volt kikötve.
1918.11.01-én a Cattaro-i öbölben volt.


[6064]


[6065]

1919-1920.
1920-ban Tarantó-ba vitték az olaszok. Nagy-Britanniához osztották ki hadizsákmánynak, de a britek eladták egy olasz cégnek. A hajót Tarantoban lebontották. [6066]

Az SMS Sankt Georg főárbocának lobogója 1974-ben az Országos Hadtörténeti Múzeum gyűjteményébe került.[6067]

Parancsnokai:
1903.09.10-1905.07.25. Oskar Anton vom Padua Moritz Friedrich Hansa korvettkapitány
1905.07.25- 1906.09.?? Bockman Vilmos lovag (Wilhelm R. v. Bödmann sorhajókapitány, Böckmann) tengerészkapitány
1906.09.05-1907.02.?? Vinzenz Josef Edler von Pebal sorhajókapitány
1906.08.26-án *Adolf H.M. Sobieczky sorhajókapitány*[6068] (A sajtó szerint.) Más forrás szerint ekkor az SMS Radetzky parancsnoka.[6069]
1907. március. Payer lovag fregatkapitány[6070] (A sajtó szerint.)
1907.02.20-1908.06.04. Höhnel Lajos Viktor lovag, sorhajókapitány
1906.06.04 – 1909.03.17. Johann Leopold Sellner (Fellner) sorhajókapitány[6071]
1909.03.18 – 1909.04.20. Paul Josef Julius Fiedler von Jürgen sorhajókapitány (utóbb ellentengernagy)
1909.04.21 – 1909.19.20. Gustav Engelbert Ritter von Nauta korvettkapitány
1909.09.21. – 1910.09.18. Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen korvettkapitány
1910.09.19 – 1911.06.02. Johann (Janko) Vukovic de Podkapelski korvettkapitány
1911.06.02 – 1911.08.31. Hugo Zaccaria fregattkapitány
1911.08.31 – 1912.04.30. Maximilian Lothar Maria Daublebsty fregattkapitány[6072]
1912.04.30 – 1912.08.17 Konstantin Freiherr von Gerlach fregattkapitány
1912.08.21 – 1913.03.10. gleichensheimi Risbek Péter lovag fregattkapitány[6073]
1913.03.11 – 1913.08.05. Obradich-Bevilacquai Catinelli Arthur fregattkapitány
1913.08.10 – 1913.10.07. Paul Stupar fregattkapitány
1913.10.08 – 1917.03.28. Radon Borivojt (Bolivóit) fregattkapitány, 1914.01.22-től sorhajókapitány

[6064] Élet és Tudomány, 33. évfolyam, 1978-01-13 / 2. szám
[6065] Vas Népe, 39. évfolyam, 1994-09-24 / 224. szám
[6066] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_SANKT_GEORG.htm
[6067] Somogyi Néplap, 30. évfolyam, 1974-03-05 / 53. szám
[6068] Die Zeit, August 1906-08-26
[6069] https://cs.wikipedia.org/wiki/Adolf_Sobieczky
[6070] Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-03-22 / 70. szám
[6071] Kassai Hirlap, 5. évfolyam, 1908-10-16 / 238. szám
[6072] Die Zeit, August 1911-08-31
[6073] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-10-27 / 254. szám

1917.03.28 – 1918.01.03. Anton Dolenc fregattkapitány
1918.01.03 – 1918.03.02. Leopold Huber Edler von Scheibenhain
1918.03.02. – 1918.04.17. Hermann Jobst fregattkapitány
1918.08.26. – Julius Hild von Galanta korvettkapitány

A hajó tisztikara[6074]

Admirálisok:
1905. Julius von Ripper altengernagy
1906. Piegler Luczián ellentengernagy
1907. Hermann Pleskott ellentengernagy
1911. Eugen Ritter von Chmelar ellentengernagy

1912, 1913. Paul Josef Julius Fiedler von Jürgen ellentengernagy[6075]

1914. Willenik Antal ellentengernagy
1914. Karl Seidensacher ellentengernagy

[6074] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.40#top
A hajó parancsnokainak forrása: "SANKT GEORG: Ausztria-Magyarország utolsó páncélos cirkálója az Osztrák-Magyar Külpolitika Szolgálatában a Háború és Béke idején" című könyv, írta Nikolaus A. Sifferlinger, Neuer Wissenschaftlicher Verlag GmbH, Bécs-Graz, 2003.
[6075] https://cs.wikipedia.org/wiki/Paul_Fiedler_von_J%C3%BCrgen

SMS Admiral Spaun cirkáló 1909

SMS Admiral Spaun gyorscirkáló, felderítő cirkáló

(Továbbfejlesztett változata az SMS Novara, SMS Saida és az SMS Helgoland. Gyakran velük egy hajóosztályba sorolják.)

Vízkiszorítása: 3383,85 – 3500 tonna (3400 hosszú tonna) üresen
4007 tonna (3943,89 hosszú tonna) feltöltve

Hossza: 130,64 m a teljes hossza (428 láb 6 hüvelyk)
129,65 m a vízvonalon (425 láb 6 hüvelyk)
125,2 m az egyenesek között (410 láb 9 hüvelyk)
Szélessége: 12,79 m (42 láb)
Merülése: 4,58 m üresen (27 láb 5 hüvelyk)
5,29 m feltöltve (27 láb 7 hüvelyk)

Meghajtása: 16 db Yarrow vízcsöves kazán
6 db Parsons turbina (Egyes lapok csak két Parsons turbináról írnak.[6076])
4 db tengely
4 db befelé forgó hajócsavar (egyenként az átmérő 2,10 m). Csak a 2 középső hajócsavart lehet hátramenetbe kapcsolni.
Ez a hajó volt az Osztrák – Magyar Monarchia első turbinákkal felszerelt hadihajója.[6077]

Teljesítménye: 25 000 – 25 130 – 25 254 LE (18 740–18 832 kW)

Sebessége: 27,07 csomó (50 km/h)

Hatótávolsága: 1600 tmf (2963 mk)/24 csomóval
4500 tmf/?? csomó[6078]

Üzemanyaga: 786 tonna szén, illetve 648 tonna brikett

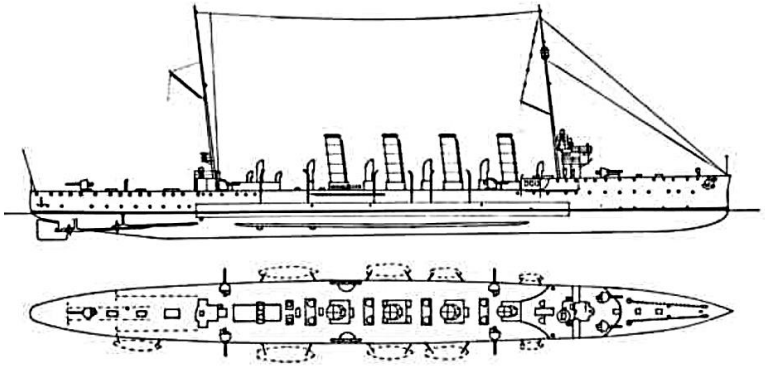
Személyzete: 1910-ben 17 tiszt és 294 tengerész
Tartalékban 11 tiszt és 181 tengerész
Leszerelve 5 tiszt és 80 tengerész
Szolgálaton kívül: 3 tiszt és 39 tengerész
Páncélzata:
övpáncél : 60 mm (2,4 hüvelykes) a hajó középső részén
fedélzet: 20 mm (0,79 hüvelykes)
lövegpajzsok 40 mm
parancsnoki torony 50 mm – 60 mm (2,0 hüvelykes)
keresztirányú válaszfal 30 - 50 mm[6079]

Fegyverzete:
7 db 10 cm-es (3,9 hüvelyk) L/50 K10 Skoda ágyú
Lőszerkészlet ágyúnként 200 db, avagy összesen 1400 db. Ezen ágyúk ára 8 ¾ millió korona.

[6076] Die Neue Zeitung, September 1909-09-30
[6077] Magyarország, 16. évfolyam, 1909-02-19 / 42. szám
[6078] Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados
[6079] Reichspost, August 1909-08-11

Az első két löveg, egymás mellett, a hajó orrában kapott helyet, kettő – kettő oldalt, míg az utolsó a tatfedélzetre került. Tűzgyorsaság 8-10 lövés/perc. A löveg vízszintesen záródó zárszerkezetet kapott. Lőszere 13,75 kg (30,3 font). Csőtorkolati sebesség 880 m/sec. avagy 2900 láb/sec.
Maximális lőtáv km (68 mérföld) +14 fokos csőemelés mellett.[6080]
2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) SKF L/44 csónakágyú
Lőszerkészlet ágyúnként 400 db.
(Van olyan forrás, ahol csak egy csónakágyú szerepel.)
1 db 66 mm-es (2,8 hüvelyk) L/50 K10 Skoda légvédelmi löveg 1917-től.
Lőszerkészlet 400 db.[6081]
1 db 8 mm-es MG M07/12 Schwarzlose géppuska: Lőszerkészlet 4000 db.
2 db 45 cm-es (18 hüvelyk) torpedóvető cső (Torpedókészlet 6 db) Torpedó hatótávolsága 2000 m.[6082]
(1915/16-ban cserélve 8 db (2x4) 53,3 cm-es L7.18 (21 hüvelyk) torpedóvető csőre)
Aknarakó készülék 60 db víziaknához.[6083]
1915-től tervezték, hogy előre és hátra 1 -1 db 15 cm-es löveget építenek be, de végül ez a módosítás a háború alatt elmaradt.
Lövegeinek lőszerét a Skoda gyártól rendelték meg, az SMS Radetzky és az SMS Zrínyi-hez hasonlóan.[6084]

Fényszórók:
3 db 900 mm-es és 2 db 450 mm-es
A hajót két árboccal és négy kéménnyel építették.



6085

Épült: Polai Arzenál
Építési költsége: 10 400 000 korona
(1908-ban és még 1911-is az árát 7 700 000 koronára tették.[6086] 1912-ben már 9 400 000 korona az ára.[6087] 1913-ban ismét 7 700 000 koronáról írtak.[6088] 1914-ben már 9 400 000 koronáról írnak.[6089])
A hajó tűzésrége, lőszere és torpedói 1 000 000 koronába került.[6090]
Építésének a kezdete: 1908.05.30.
(A sajtó szerint a hajó építése 1907 novemberében vette kezdetét, gerincét pedig 1907 decemberében fektették le.)[6091]

[6080] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php
[6081] https://forum.warthunder.com/t/scout-cruiser-sms-admiral-spaun-building-a-backbone/228901
[6082] Die Zeit, Januar 1909-01-15
[6083] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#)
[6084] Pilsner Tagblatt, August 1910-08-18
[6085] https://web.archive.org/web/20070908122121/http://homepages.fh-giessen.de/~hg6339/data/ah/cruisers/1908_admiral-spaun/1908_ccl_adm-spaun.htm
[6086] Budapesti Közlöny, 42. évfolyam, 1908-11-25 / 271. szám
Budapesti Közlöny, 44. évfolyam, 1910-11-27 / 272. szám
Budapesti Közlöny, 45. évfolyam, 1911-03-14 / 61. szám
[6087] Budapesti Közlöny, 46. évfolyam, 1912-10-23 / 241. szám
[6088] Budapesti Közlöny, 47. évfolyam, 1913-12-31 / 299. szám
[6089] Budapesti Közlöny, 48. évfolyam, 1914-06-19 / 137. szám
[6090] Budapesti Közlöny, 46. évfolyam, 1912-10-23 / 241. szám
[6091] Reichspost, September 1909-09-07

Építési kódja: „F” cirkáló[6092]
Nevének császári jóváhagyása: 1909.03.31.
Vízrebocsátása: 1909.10.30.
Hadrendbe állt: 1910.11.15.
A hajó sorsa: 1922-ben Olaszországban lebontották.

„Spaun cirkáló: A Radetzky csatahajó-osztálylyal egyidejűleg épült a pólai arzenálban a Spaun cirkálóhajó, de oly módon, hogy az arzénél csak a hajótestet készíttette, az egész, közel 5 millió koronára rúgó gépezeti berendezést, 1908-ban a trieszti Stabilimento cégnél rendelték meg. Spaun volt haditengerészetünk első hajója, melyen főhajtógépekül gőzturbinákat terveztek. Ezt tudva, a magyar gépipar egy külföldön alakult szindikátussal megállapodásra jutott, hogy a haditengerészet szóban forgó szükségletét kellő időben fedezhesse. Ebben a szindikátusban— gőzturbinákat gyártó amerikai cégeken kívül—helyet foglalt a francia Schneider & Co., a német Germaniawerft és a Krupp cég. E téren tehát gépiparunk legalább is egyazon időben létesítette azt a megállapodást, mely a Stabilimento és a Parson társaság között létrejött, hogy az előbbi ennek a tapasztalatait értékesíthesse a hajóturbinák gyártásánál. A magyar gépiparnak a gőzturbinák szállítására irányuló kísérlete is meddő maradt, mert a haditengerészet vezetősége ebben is a Stabilimentonak előlegezte a bizalmat, midőn a szóban forgó berendezést a nevezett cégnél rendelte meg anélkül, hogy a magyar gépipart 1908-ban versenyajánlatra hívta volna fel. Míg 1908 óta a magyar gépipar gőzturbinák gyártásában oly eredményeket ért el, hogy 60 darabnál többet, köztük néhány példányban 10.000 lóerejű egységeket gyártottak, addig a Stabilimento a Spaun-gépén kívül egyetlen egyet sem készített. Leszámítva természetesen a most épülő dreadnoughtok gőzturbináit. A Spaun-cirkálóhajónak gőzturbinákkal hajtott villamos világító és erőátviteli berendezését ismét Kőiben cégnél rendelték meg, a villamos telep gőzturbináit pedig Breitfeld Daneck cég szállította. A Spaun-cirkáló gőzkormányműberendezését 50.000 korona értékben a magyar gépipar 1908 március havában ajánlotta, de még ezt a csekélységet is 1908 október havában osztrák cégnél rendelték meg. Egyszóval a Spaun-cirkálóhajó gépi berendezéséből a magyar gépipar útján semmit sem szernek be.”[6093]

[6094]

A hajót a britt Pelorus osztály inspirálta. Az olasz válasz a Quarto osztály volt. A hajót az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete, felderítő cirkálónak szánta. Nevét Hermann von Spaun tengernagyról, a haditengerészet egykori parancsnokáról kapta. Az SMS Novara osztálynál a hajó terveit vették alapul és azt módosították. Az SMS Spaun nagy sebességgel rendelkezett, de viszonylagosan gyenge tüzérséggel szerelték fel. A gyengébb fegyverzetet a páncélzat súlya indokolta, mert csak így tudták a hajó nagyobb sebességét megőrizni. Hatékony tüzeléshez 5 km-re kellett megközelítenie a célpontot. A hajó igen áramvonalas lett. Menet közben alig észlelhető orrhullámokat keltett.

[6092] Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-04-17 / 94. szám
[6093] A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. évfolyam (1911) 8. szám / Iglauer István: A magyar gépipar és a hadihajók
[6094] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

[6095]

Olaszország és a Monarchia között már 1904-ben megindult a tengerészeti verseny.

Olaszország és Ausztria-Magyarország haditengerészetének ereje 1904-ben					
Típus	Olaszország		Ausztria-Magyarország		Olasz/osztrák-magyar tonnatartalom arány
	Szám	Űrtartalom	Szám	Űrtartalom	
Csatahajók	13	166 724 tonna (164 091 hosszú tonna; 183 782 rövid tonna)	10	85 560 tonna (84 210 hosszú tonna; 94 310 rövid tonna)	1.9:1
Páncélozott cirkálók	6	39 903 tonna (39 273 hosszú tonna; 43 986 rövid tonna)	3	18 810 tonna (18 510 hosszú tonna; 20 730 rövid tonna)	2.1:1
Védett cirkálók	14	37 393 tonna (36 802 hosszú tonna; 41 219 rövid tonna)	6	17 454 tonna (17 178 hosszú tonna; 19 240 rövid tonna)	2.1:1
Torpedóhajók	15	12 848 tonna (12 645 hosszú tonna; 14 162 rövid tonna)	8	5070 tonna (4990 hosszú tonna; 5590 rövid tonna)	2,5:1
Torpedó Kézműves	145	10 477 tonna (10 312 hosszú tonna; 11 549 rövid tonna)	68	4252 tonna (4185 hosszú tonna; 4687 rövid tonna)	2,4:1
Teljes	195	267 345 tonna (263 123 hosszú tonna; 294 697 rövid tonna)	95	131 246 tonna (129 173 hosszú tonna; 144 674 rövid tonna)	2,3:1

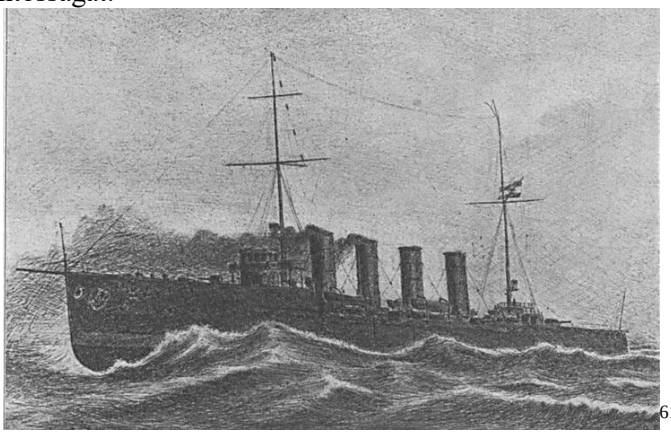
[6096]

[6095] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6096] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#

[6097]

Az SMS Spaun első tervrajzát 1905-ben készítették el, amikor Montecuccoli megfogalmazta első javaslatát egy modern osztrák flottára, amely az Adriai-tenger meghódítására alkalmas haditengerészet felépítésére irányult. Ez a kezdeti terv 12 csatahajót, négy páncélozott cirkálót, nyolc felderítő cirkálót, 18 rombolót, 36 nyílt tengeri torpedóvető hajót és hat tengeralattjárót tartalmazott. A flotta építésére 121 000 000 koronát különítettek el. Ebbe benne volt az SMS Erzherzog Karl VI. osztály, 6 romboló és az SMS Admiral Spaun cirkáló. A többi hajóra ekkor nem biztosítottak fedezetet. Montecuccoli admirális tervei szerint, az Adriára elég egy gyorscirkáló flotta az ellenséges partok támadására, illetve az ellenfél utánpótlásának a zavarására, így nem szorgalmazta később sem a csatacirkálók építését.
A hajó építése során a Stabilimento Tecnico Triestino megállapodást kötött a Parsons Marine Steam Turbine Company-val, hogy lehetővé tegye az SMS Admiral Spaun gőzturbináinak Triesztben történő összeszerelését az Osztrák–Magyar Monarchiában található anyagok felhasználásával. A flotta fejlesztését nagyban hátráltatta Bosznia 1908-as annektálása, mivel az jelentős összegeket emésztett fel.

1908.
1908 májusában Polában az épülő hajót felkészítették Vilmos német császár látogatására.[6098]
Az "Admiral Spaun" gyorscirkáló 3500 tonna vízkiszorítással és 29 000 lóerős Parson M turbinákkal rendelkezik majd, amelyek 24-25 tengeri mérföld/órás sebességet biztosítanak a hajónak. A fegyverzeti terv még nem végleges; mindenesetre a fegyverzete körülbelül 7-10 darab közepes méretű, 10-15 cm kaliberű ágyúból áll majd. Még nincs fix flottaprogramunk, mert egyes befolyásos körökben még mindig alábecsülik a flotta fontosságát.[6099]

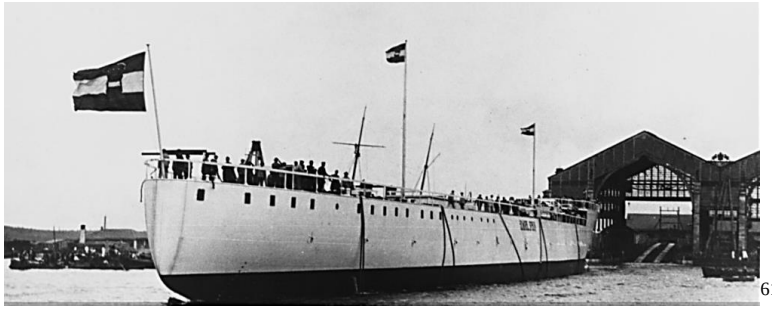

[6100]

A hajó vázlatrajza 1908-ból

[6097] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6098] Czernowitzer Allgemeine Zeitung, Mai 1908-05-03
[6099] Reichspost, Juli 1908-07-26
[6100] Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1908-08-30

1909.
A sajtó már 1909 januárjában keveselte a 10 cm-es lövegek űrméretét és felvetették azok cseréjét 15 cm-re. A 10 cm-es lövegek a torpedónaszádok és rombolók ellen elégségesek, de más célokra már nem megfelelőek.[6101]
1909.09.20-án akarták a hajót eredetileg vízre bocsátani, de az eseményt el kellett halasztani, szállítási késedelmek miatt, amiért a hajó építése sem haladt kellő képpen. Ha a hajót novemberben sikeresen vízre lehet bocsátani, akkor majdnem két évig tartott a viszonylag kis és szerény cirkáló csupasz hajótestének megépítése. Ha kiszámítjuk az ebben a szokatlanul hosszú időszakban felmerült arzenálköltségeket és munkaköltségeket, egyértelművé válik, hogy ez az építkezés, amelyet maga a haditengerészet vállalt, korántsem volt olcsó. A hajó vízre bocsátásának késedelmét, amely már jelentős előrelépést tett felépítményében, főként az alapozás nehézségeiben kell keresni. Nehézséget okozott az első alkalommal telepített turbinás hajtóművek beszerelése, a négy tengely szerelése és az típusú motorok beépítése. Angliában az első 18 600 tonnás Dreadnought 18 hónap alatt készült el.[6102]

1909.10.30-án reggel 9 óra 20 perckor bocsátották vízre. A haditengerészeti parancsnok áldása után a hajó ünnepélyes keresztelőjét a kikötői admirális felesége végezte, majd a cirkálót ceremónia nélkül bocsátották vízre a nézők és a hadihajók legénységének éljenzése közepette, akik ágyúlövésekkel tisztelegtek.[6103] Ekkor már a kazánjait beépítették. A turbinákat és a páncélzatot a hajóra a vízrebocsátás után helyezték el.


[6104]

A hajón lesz két rádiótávíró berendezéssel ellátott kabin, négy kémény, nyolc mentőcsónak, és négy nagy teljesítményű elektromos fényszóró ami teljessé teszi a modern új hajó egyéb adaptációit és felszerelését. A hajót Siemens – Martin acélból építették.[6105] Végül a hajónak 5 fényszórója lett.

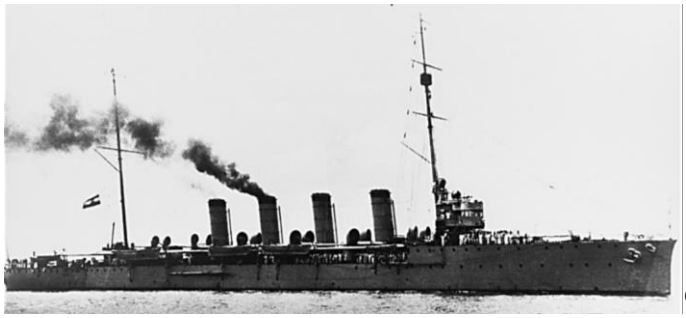
A gyorscirkálók létezésüket annak köszönhetik, hogy a haditengerészetnek gyorsan mozgó, viszonylag nagy hatótávolságú hajókra van szüksége felderítési és jelentési célokra, ami természetesen a felszerelés korlátozásával és a páncélzat szilárdságának csökkenésével jár. Évekig azt hitték, hogy ezt a feladatot torpedónaszádokkal is el lehet végezni, de a manőverezési tapasztalatok alapján felismerték ezt a hibát, és Anglia volt az első, amely elkezdte a felderítő cirkálók építését. 1909-ben 8,7 millió koronában várták az Admiral Spaun árát. A hajót III. osztályú cirkálónak tekintik. A felderítésen kívül, komoly harci értéket nem tulajdonítottak neki.[6106]

1910.
1910.05.08-án a sajtó szerint a hajó már kész a tengeri próbautakra.[6107]
„(Egy cirkáló próbajárata.) Pólóból jelentik: Az Admiral Spaun gyors cirkáló, a melyet a múlt évben bocsátottak vízre a haditengerészeti arzenálban, már teljesen készen áll a próbajáratra. Azt hiszik, hogy a hajó könnyű szerrel megtesz 26—26,1/2 tengeri mérföldet egy óra alatt. A cirkálót őszre beosztják a tartalék hajóhadosztályba és csak a jövő nyáron csatolják a hajórajhoz a gyakorlatokra.”[6108]

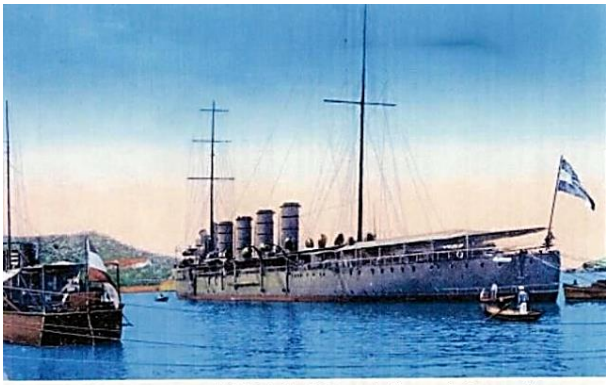
[6101] Die Zeit, Januar 1909-01-15
[6102] Reichspost, September 1909-09-07
[6103] Die Zeit, Oktober 1909-10-30
[6104] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#/media/File:Admiral_Spaun_launched.png
[6105] Grazer Volksblatt, Mai 1909-05-15
[6106] Das Vaterland, August 1909-08-28
[6107] Reichspost, Mai 1910-05-08
[6108] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-05-13 / 113. szám

1910.07.14-i hír: A tengeri próbák S.M.S. "Admiral Spaun": Legújabb cirkálónk, az Admiral Spaun tengeri próbái néhány napon belül megkezdődnek. A bizottság tagjai Franz R. v. Keil fregattkapitány mint elnök, Ferdinand Riss hadnagy, a hajóépítés műszaki részeit vizsgálja, a gépészet és a tüzérség felügyelői Wesely Glettrus mérnök és Knoll haditengerészeti biztosok. A tengeri próbákon részt vesznek a Haditengerészeti Műszaki Bizottság tisztviselői, gépműhely-vezetők, mérnökök, művezetők és fegyverraktári munkások is. A parancsnokságot a tengeri próbák idejére Hermann Marchetti fregattkapitányra ruházták át.[6109]
1910.07.26-i hír: Az első napon a horgonygenerátort tesztelték, és kiváló eredményeket hozott. A következő út során óránként 26,7 mérföldes sebességet értek el 530 fordulat/perc mellett. Az utakon részt vevő mérnökök és szakértők úgy vélik, hogy a szerdai próbaút során 28 csomós, sebességet értek el.[6110]

1910 szeptemberében arról számoltak be, hogy 27,07 csomós (50,13 km/h; 31,15 mph) végsebességet ért el. Ez 1,07 csomóval (1,98 km/h; 1,23 mph) gyorsabb volt a szerződésben foglalt sebességénél.
„A haditengerészet első turbinás cirkálóját, az Admiral Spaun-t a héten helyezik Hansa Sándor fregattkapitány parancsnoksága alatt szolgálatba.”[6111]


6112

A tengeri kísérletek befejezése után az SMS Admiral Spaun-t 1910. november 15-én besorozták az Osztrák-Magyar Haditengerészet kötelékébe. A Monarchia a hajót világ leggyorsabb cirkálójának szánta megépítésekor.



6113

1911.
1911-ben az aktív téli hajóraj tagja 1911.01.28-tól az SMS Radetzky, SMS Erzherzog Franz Ferdinand, SMS Erzherzog Ferdinand Max, SMS Kaiser Karl VI., valamint két torpedóvető és két ellőtóhajó társaságában.[6114]
1911.02.10-én a téli hajóraj tagjaként Triesztbe érkezett.[6115]

[6109] Reichspost, Juli 1910-07-14
[6110] Reichspost, Juli 1910-07-26
[6111] Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-11-19 / 275. szám
[6112] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#/media/File:Admiral_Spaun_main_image.png
[6113] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php
[6114] Erlafthal-Bote, Januar-Juni 1911-01-22
Das Vaterland, Januar 1911-01-28
[6115] Pester Lloyd, Februar Jahrgang 58, 1911-02-10 / nr. 35

1911.02.28-án kihajózott Polából és a levantei vizekre indult.
1911.03.03-06-án Argostoli-ban volt.
1911.03.06-16-án Valona következett.
1911.03.16-26-án Szalonikiben kötött ki.
1911.03.28-30-án Cavalla-ban vetett horgonyt.
1911.04.01-02-án Szmirna vizeit kereste fel.
1911.04.03-04-én Gallipoli-ban járt.
„Ha jórajunk Konstantinápolyban. Bécsből jelentik, hogy az osztrák-magyar hajóosztály most indult el Szalonikiből és Kavallába ment, ahonnan rövid tartózkodás után Szmirnába indul. Szmirnában tizennyolcz napig marad s azután az «Admiral Spaun» hajó Kunsti ellentengernagygyal és törzskarival Konstantinápolyba megy, ahol tisztelegni fog a szultánnál és átadja neki a király üdvözletét."[6116]
1911.04.04-08-án befutott Konstantinápolyba.[6117] A V. Mehemed szultán fogadta a hajó parancsnokát és tisztikarát. A hajó egy rövid utat tett, fedélzetén számos érdeklődő látogatóval. Konstantinápolyban, az Aranyszarv-öbölpartján az Osztrák-Magyar Monarchiának egy 12 000 fős kolóniája volt. A hajókon tartott nemzetközi fogadások ahová meghívják a helyi hatóságok legfelsőbb vezetőit és a többi állam képviselőit, nagyban hozzájárul az adott állam presztízsének növeléséhez.[6118]
1911.04.09-13-án visszatért Szmirnába.
1911.04.22-24-én Zanta-ban (Zakinthosz) kötött ki.
1911.04.24-26-án Korfu-ra érkezett.
A kötelék az "Erzherzog Franz Ferdinand", az "Erzherzog Ferdinand Max", a "Radetzky" csatahajókból és az "Admiral Spaun" cirkálóból, valamint két torpedónaszádból áll. Tegnap délután teadélutánt rendeztek az osztrák-magyar tengerésztisztek számára az Achilleionban, ahol tiszteletüket tették Erzsébet császárné újonnan felállított emlékművénél. Este fél 7-kor több mint 100 embert – a Korfuban tartózkodó összes királyi családtagot, valamint az osztrák-magyar és német hadihajók tisztjeit – a császár (Vilmos német császár) meghívta vacsorára a "Hohenzollern" jachtra.[6119]
1911.05.02-án érkezett Teodo-ba, majd tovább hajózott Polába.
Az út tapasztalatai alapján, a szellőztetés javítása végett, újabb szellőzőaknákat alakítottak ki.
1911.05.05-11 között nagyszabású tengeri hadgyakorlaton vett részt. A gyakorlat szerint a flotta Polát akarja bevenni, de a tenger felől ez nem megy. Ezért Rovigno és Parenzo-nál csapatokat tesznek partra, és Polát a szárazföldről támadják. A gyakorlat Porth Arthur japán ostromát vette alapul.
A partraszálló érőt az SMS Franz Ferdinand, az SMS Ferdinand Max, az SMS Szigetvár, az SMS Babenberg csatahajók továbbá, az SMS Karl VI. és az SMS Admiral Spaun cirkálók, valamint egy jelentős torpedónaszád-flottilla szállította.[6120]
1911.05.24-én a cirkálóraj tagja, amely állt az SMS Saint Georg, SMS Kaiser Karl VI., SMS Maria Terézia, SMS Szigetvár, SMS Zenta, SMS Admiral Spaun cirkálókból, számos rombolóból és tengeralattjárókból. [6121]
1911.05.30 Fiume: „Pólából hétfőn éjszaka egy egész kis flotta érkezett Fiumába. A pólai tengernagyi hivatal ugyanis a fiumei kormányzóság kérésére elküldötte a Blitz nevű torpedót, az Admiral Spaun és az Aspern cirkálóhajókat, továbbá öt más torpedónaszádot, amelyek hivatva lesznek az Adrián a postaszolgálatot ellátni."[6122] Ekkor Fiumében polgári tengerész sztrájk volt.[6123]
1911.05.31. Fiume: „Wickenburg István gróf fiumei kormányzó ma délben adta vissza a Fiumében időző hadihajó parancsnokának látogatását az Admiral Spaun cirkálón. A kormányzót a hadihajón tizenkét ágyúlövéssel és katonai tisztelgéssel fogadták."[6124]

[6116] Magyarország, 18. évfolyam, 1911-04-01 / 77. szám
Sport und Salon, Januar-Juni 1911-04-08
[6117] Grazer Tagblat, April 1911-04-05
[6118] Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1911-05-11
[6119] Innsbrucker Nachrichten, April 1911-04-25
[6120] Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1911-05-18
[6121] Die Zeit, Mai 1911-05-24
[6122] Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-05-31 / 127. szám
[6123] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-05-31 / 127. szám
[6124] Friss Ujság, 16. évfolyam, 1911-06-01 / 129. szám

1911.06.01. Fiume: Cherso és Veglia szigete három napig posta nélkül maradt a sztrájk miatt. A haditengerészeti adminisztráció most átvette a postaszolgálatot. A torpedóállomások számos torpedónaszádot rendeltek ki az "Admiral Spaun" cirkáló parancsnoksága alá.[6125]
1911.06.09. Fiume: „Az Admiral Spaun nevű cirkáló, melyet a levantei vizekről rendeltek ide a sztrájk idejére, holnap visszaindul.”[6126]
1911.06.23-án Triesztben volt. Ekkor a flottát felkereste Ferenc Ferdinánd trónörökös. Kíséretének tagjai meglátogatták az SMS Admiral Spaunt. A látogatókat elbűvölte a hadihajó.[6127]
1911.07.04-én kifutott Zara kikötőjéből a Zenta, a Szigetvár és a torpedóflottilla társaságában.[6128]
1911.08.16-án az aktív flotta Abbáziába érkezett. Ott volt a Lacroma, Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Babenberg, Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich és Erzherzog Ferdinand Max csatahajók, a St. George, Kaiser Karl VI, Kaiserin Elisabeth, Admiral Spaun, Zenta és Szigetvar cirkálók, a Gäa torpedónaszád, valamint a Seehund és Delphin torpedónaszádok.[6129]
„1911.08.23-án Ferenc Ferdinánd trónörökös ma hajnali négy órakor az „Erzherzog Franz Ferdinand“ csatahajón Pólából odaérkezett (Fiumába). Útközben éjjeli gyakorlat volt. A csatahajó kíséretében vannak a következő hadihajók: „Radetzky“, „Babenberg“, „Erzherzog Friedrich Karl“, „Kaiser Karl VI.“ és „Admiral Spaun“, továbbá két óceánjáró és hat kis torpedó. A „Lacroma“ nevű hadijachton gróf Montecuccoi tengernagy tartózkodik…” „…Reggel egy óra után a hajórajt egy torpedóflotilla, mely 18 egységből állott, egy gyorscirkáló vezetésével megtámadta, de a csatahajók idejekorán észrevették és visszaverték a támadást. Reggel két órakor a gyakorlatot félbeszakították.”[6130]
1911.09.02-i hír szerint a táli század tagja lesz az SMS Admiral Spaun.[6131]
1911.10.02-án Polában a cirkálóflotta részeként, kifutásra kész. A kötelék az SMS St. Georg, SMS Admiral Spaun, SMS Szigetvár és 2 torpedóromboló és tengerjáró torpedónaszád.[6132] A készültség hírét utóbb téves információnak minősítették.[6133]
„Bécs, 1911.10.03. Azzal a híreszteléssel szemben, hogy Polában az osztrák-magyar czirkálóflotta készenlétben áll, várván a parancsot bármely pillanatban az indulásra, illetékes helyről ezt közlik. A St. Georg és az Admiral Spaun hadihajók, továbbá két torpedózuzó és három torpedónaszád a nyugat-isztriai partok mentén gyakorlatozásokat tart. E hajóknak külföldi útra készenlétbe helyezése nem történt és ez idő szerint nincs is tervben. A Szigetvár egyáltalában nincs szolgálatban. A tenger alatt járó naszádok Pola előtt szintén gyakorlatokat végeznek és a központi kikötőt ez idő szerint nem is hagyhatják el.”[6134]
1911.11.05-i hír: „Fiuméból jelentik: Kasttner Mihály ellentengernagy Hans Firmian fregattkapitány kíséretében látogatást tett Wickenburg István gróf fiumei kormányzónál, aki a látogatást holnap a Sankt Georg hadihajó fedélzetén viszonozni fogja. Kastner ellentengernagy látogatást tett a városházán és a katonai hatóságoknál is. A kikötőben most a St. Georg, az Admiral Spaun hadihajók, a Dinara, Huszár, Anakonda, Drehe és Löwe torpedónaszádok vannak.”[6135]
1911-ben Az iskolatársak. (Egy haditengerész naplójából.) Írta: Horváth Rezső. E szerint az Admiral Spaun Gibraltárban járt. Szerinte a hajó Dél-Amerikába ment. De ez az írás nagyt téved az Admiral Spaun esetében, mert a hajó se Gibraltárban, se Dél-Amerikában nem járt.[6136]

1912.
1912.01.05-én a téli hajóraj részeként Triesztbe érkezett.[6137]
1912.02.10-én Zárába érkezett az SMS St. Georg, az SMS Admiral Spaun, valamint torpedószállító hajók.[6138]

[6125] Die Zeit, Juni 1911-06-01
[6126] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-06-09 / 135. szám
[6127] Die Zeit, Juni 1911-06-25
[6128] Das Vaterland, Juli 1911-07-04
Pester Lloyd, Juli Jahrgang 58, 1911-07-05 / nr. 157
[6129] Die Zeit, August 1911-08-17
[6130] Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-08-24 / 200. szám
[6131] Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1911-09-02
[6132] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-10-03 / 234. szám
[6133] Dunántúl, 1. évfolyam, 1911-10-04 / 154. szám
[6134] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-10-04 / 235. szám
[6135] Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-11-05 / 263. szám
[6136] Pécsi Közlöny, 18. évfolyam, 1911-04-16 / 71. szám
[6137] Grazer Tagblat, Januar 1912-01-25
[6138] Die Zeit, Februar 1912-02-12

1912.03.19-én Triesztbe érkezett az aktív flotta részeként.[6139]
1912.03.21-én Triesztben volt az SMS Tegethoff dreadnought vízrebocsátásánál.[6140]
1912.04.01-én a flotta behajózott Gravosa-ba (Raguza), és ott 12 napon keresztül szenet vett fel. A kötelék tagja az SMS Sankt Georg, SMS Admiral Spaun és 20 torpedónaszád. A közel 3000 tengerész dalolva járta a város utcáit. A hajók látogathatók voltak, de mindenhol elzárták a rádióadókat. A flotta 1912.04.12-én kihajózott és Cattaróba ment újabb szénkészletért. A flotta távozása után Ragusa fellélegzett.[6141]
1912.04.18-án az aktív cirkálók között volt, készülve egy esetleges háborúra.[6142]
1912.05.01-én a Nyári Hajóraj tagja.[6143]
1912.05.07-én a Fasana-csatornában összeütközött az SMS Scharsfchütze, Huszár osztályú rombolóval. Ekkor megsérült a cirkáló hajócsavarja.
1912.05.25-én a cirkálóflotta tagjaként Zárába érkezett.[6144]
Változás történt az Admiral Spaun gyorscirkáló parancsnokságában. Johann Sadraf (Indrak) parancsnokot egészségügyi okokból felmentették a parancsnoki posztról, helyére Ladislaus Remy-Berzencovich von Szillas parancsnokot nevezték ki. [6145]
1912.06.22-i hír: „Változások a haditengerészetben. Pólóból táviratozzák nekünk. Indrak János fregattkapitányt egészségi okok miatt felmentették az »Admiral Spaun« rapid czirkáló parancsnokságától és helyébe szilasi Rényi-Berzenkovics László fregattkapitányt nevezték ki. Rényi 1908. januártól kezdve rövid idővel ezelőttig haditengerészeti attasé volt Rómában, ahol Lichtenstein herczeg sorhajóhadnagy lett utódává."[6146]
1912.09.11-i hír szerint az SMS Admiral Spaun építési és fegyverzetének utolsó költségvetési részét ekkor fizették ki.[6147]
1912.10.16-án Triesztben volt az SMS Saida cirkáló vízrebocsátásánál. A hajókötelék ekkor: „Admiral Spaun" zászlóshajó, parancsnoka szilasi Rémy-Berzenkovics László fregattkapitány; „St. Georg", parancsnoka gleichensheimi Risbek Péter lovag fregattkapitány; „Scharfschütze", parancsnoka Millincovich Benő korvettkapitány; „Uskok", parancsnoka Bucovic János korvettkapitány; „Greif", parancsnoka Homayr Albert sorhajóhadnagy; „Ulk", parancsnoka Kiss Hugó sorhajóhadnagy, végül a „Kormoran", melynek parancsnoka Müller Dagobert sorhajóhadnagy.[6148]
1912.10.26-án Triesztben volt az SMS Saida vízrebocsátásakor. Ekkor Paul Fiedler ellentengernagy zászlóshajója.[6149]
1912.10.31-i hír: „A téli hajóraj Fiumében, Fiuméból jelentik . A haditengerészet téli hajórajához tartozó Admiral Spaun cirkáló és a Scharscheutzer, Creif és Alk óceánjáró torpedóhajók ma hajnalban Fasanából négy napi tartózkodásra Fiumába érkeztek."[6150]
1912 novemberében Szerbia már Adriai kikötőt kívánt magának szerezni. Ausztria-Magyarország határozottan ellenezte ezt, mivel egy szerb kikötő az Adriai-tengeren drasztikusan megváltoztathatná az erőviszonyokat a régióban, gazdasági kapcsolatok révén közelebb hozhatná Szerbiát és Olaszországot egymáshoz, és orosz haditengerészeti bázisként is szolgálhatna. Ausztria-Magyarország támogatást talált Olaszországban, amely ellenezte Szerbia hozzáférését az Adriai-tengerhez, abban a hitben, hogy Oroszország bármelyik szerb kikötőt felhasználná fekete-tengeri flottája állomásoztatására.

Wiener Salonblatt, Januar-Juni 1912-02-17
[6139] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, März 1912-03-20
[6140] Neues Wiener Journal, März 1912-03-20
[6141] Kärntner Zeitung, April 1912-04-23
[6142] Die Zeit, April 1912-04-18
[6143] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1912-05-01
[6144] Die Zeit, Mai 1912-05-26
[6145] Die Zeit, Juni 1912-06-21
[6146] Az Ujság, 1912. június/2, 10. évfolyam, 1912-06-22 / 148. szám
[6147] Innsbrucker Nachrichten, September 1912-09-11
[6148] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-10-27 / 254. szám
[6149] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, Oktober 1912-10-25
[6150] Pécsi Napló, 21. évfolyam, 1912-10-31 / 248. szám

Kriegsflotte Oesterreich-Ungarns II.

Zusammengestellt nach dem „Marine-Almanach 1910".

Schiffs-Gattung	Name des Typschiffes	Zahl der Schiffe gleichen Typs	Zahl der Schiffe gleicher Gattung	Deplacement in Tonnen	Artillerie	Fahrgeschw. in Seemeilen	Stapellauf	Anmerkung
Schlachtschiffe	Zrinyi	3	12	14500	4 30·5, 8 24, 20 10, 6 7, 2 4·7, 2 7 L.*), 2 M**)	20	1908-1910	*) L: Landungsgesch. **) M: Maschinengew.
	Erzh. Ferdinand Max	3		10600	4 24, 12 19, 12 7, 6 4·7, 2 7 L, 6 M	20	1903-1905	
	Habsburg	3		8300	3 24, 12 15, 10 7, 8 4·7, 2 7 L, 6 M	19	1900-1902	
	Monarch	3		5600	4 24, 6 15, 12 4·7 2 7 L, 3 M	17	1895 und 1896	
Kreuzer	Sankt Georg	1	11	7300	2 24, 5 19, 4 15, 9 7, 8 4·7, 2 7 L, 6 M	22	1903	I. Klasse
	Kaiser Karl VI	1		6300	2 24, 8 15, 16 4·7 2 7 L, 3 M	20	1898	
	Kaiserin u. Königin Maria Theresia	1		5200	1 19, 8 15, 14 4·7 2 7 L, 5 M	19	1893	
	Kaiserin Elisabeth Kais. Franz Jos. I.	2		4000	2 15, 6 15, 14 (16) 4·7, 2 7 L, 1 M	19	1889 und 1890	II. Kl., die 2 15 cm von Skoda anstelle v. 24 cm Turmgesch., die andere Artillerie von Krupp.
	Admiral Spaun	1		3500	7 10, 2 4·7, 1 M	26	1909	
	Aspern	3		2Skoda,3400	8 12, 8 4·7, 3 M	20	1897-1900	III. Klasse
	Panther	2		1530	4 7, 10 4,7	18	1885	
Torpedofahrzeuge	Czikós	12	19	400	6 Sf.	28	1905-1909	
	Magnet	7		350-540	6 bis 10 Sf.	20—26	1887-1896	
Hochseetorpedoboote	Kaiman	—	24	200	4 4·7 Sf.	25	1905-1909	
Küstentorpedoboote	Römische Numm.	—	59	47—134	2 3·7 oder 4·7 Sf.	17—28	1883-1909	
Unterseeboote	I und II Lake	2	6	—	—	—	—	im Bau
	III u. IV Germania	2		—	—	—	—	
	V und VI Holland	2		—	—	—	—	
Alte Turmschiffe	Kronprinz Erzh. Rudolf	1	4	6900	3 30·5, 6 12, 5 4·7 2 3·7, 2 7 L, 9 M	16	1887	für lokale Verteidigung
	Kronprinzessin Erzh. Stephanie	1		5100	2 30·5, 6 15, 9 4·7 2 3·7, 2 7 L, 4 M	17	1887	
Kasemattschiffe	Tegetthof	1		7500	6 24, 5 15, 13 4·7 2 7 L, 2 M	16	1878 erbaut 1893 rekonst.	
	Custozza	1		7100	8 26, 7 4·7, 2 3·7, 6 9, 2 7 L	11	1872	
Donaumonitore	Bodrog	2	6	440	2 12, 1 12 Haubitze, 3 M	13	1904	2 Turmmonitore Donauflottille
	Körös	2		448	2 12, 2 7, 2 M	10	1892	2 „
	Leitha	2		310	1 12, 3 M	8	1871 erbaut 1879 rekonst.	1 „
Patrouillenboote	Buchstab. (a bis h)	—	8	12—39	1 bis 2 M	ca. 14	a alt 1906-1910	

Hiezu: 22 Schiffe für besondere Zwecke. 4 Schiffe vom Dreadnoughttyp projektiert.

A flotta tagjai[6151]

Olaszország attól is tartott, hogy Ausztria-Magyarország egy napon maga is annektálná Szerbiát, és így további adriai partszakaszra tenne szert anélkül, hogy átadna olasz ajkú területeket, például Trentinót vagy Triesztet. Oroszország és Szerbia is tiltakozott Bécsnél a lehetséges szerb partszakasszal szembeni kifogás ellen. 1912 november végére az Ausztria-Magyarország, Olaszország, Szerbia és Oroszország közötti konfliktus veszélye, illetve a prisrenai osztrák-magyar konzul bántalmazása miatt, háborús helyzet alakult ki a Balkánon. A Monarchia Szerbia ellen kezdett mozgósítani. A flotta is mozgásba lendült, és az SMS Admiral Spaun és az SMS Aspern Konstantinápolyba ment, a Monarchia érdekeinek a védelmére.

1912.11.04. Fiume: „Fiume, nov. 4. Haditengerészetünk téli hajórajának régebbi intézkedés szerint hétfőn kellett volna elindulnia Fiuméból. Tegnap este azonban őrjáratok bejárták a várost és a mulatóhelyekről és korcsmákból behívták a városban tartózkodó tengerésztiszteket és matrózokat.

[6151] Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1910-11-30

Éjfélkor az Erzherzog Franz Ferdinánd, Radetzky, Zrínyi, St. Georg Admiral Spaun hadihajók, a Greif és Uszkoke, a 33., 34., 8. és 12. számú torpedóhajók Pólába indultak kőszénért és hadifelszerelésért. Velük ment az 5. számú torpedóhajó is, mely nem tartozik a hajórajhoz. Miután mindenkit nem találhattak meg, ma reggel nyolc órakor a Scharfschütze óceánjáró torpedóval Pólába vitték a visszamaradottakat. Hír szerint a flotta Szaloniki felé indul."[6152]
1912.11.05-én 16 órakkor Polából egy partraszálló egységgel kihajózott Konstantinápoly felé[6153] a Balkáni háború miatt. A bolgár, szerb, görög és montenegrói csapatok a Balkáni Liga keretében lerohanták a Török Birodalom európai részeit.
„A „Magyar Távirati Iroda" jelenti Bécsből. Az osztrák-magyar hajóraj első osztálya Smyrnát fogja először érinteni. (A smyrnai öböl — Izmar — Kisázsiában van 400 kilométerre Szalonikitől és 600 kilométerre Konstantinápolytól.)"[6154] A kötelék áll: SMS Radetzky, SMS Zrínyi, SMS Admiral Spaun, SMS Uskoka és SMS Scharfschütze romboló.[6155]
1912.11.08-án érintette Kum Kaleét (Dardanellák anatóliai része).[6156] A hajót rádiótávíró által Konstantinápolyba küldték.[6157] Ez után behajózott a Dardanellákra.[6158]
1912.11.09-10-én Tenedos-ba érkezett.
1912.11.11-19-ig Konstantinápolyban járt.[6159] Ekkor itt volt a francia Victor Hugo cirkáló is.[6160]
„Az Admiral Spaun osztrák-magyar páncélos hajón kívül tegnap egy-egy francia, angol és olasz hadihajó érkezett az itteni kikötőbe."[6161] Ide érkezett az SMS Aspern cirkáló is. A két osztrák-magyar cirkáló legénysége bevonult gyorstüzelő fegyverekkel a Monarchia követségének védelmére.[6162] Az SMS Admiral Spaun 50, míg az SMS Aspern 30 főt tett partra. Ők védik a követség mellett a galatai Bankverein épületét, illetve a perai osztrák-magyar iskolát is. [6163]
Végül 24 európai hadihajó jelent meg a török vizeken, fedélzetükön mintegy 12 000 tengerésszel. Közben a térségben kolerajárvány volt, de ez nem érintette a magyar tengerészeket. A tengerészek csak nagyobb csoportban, tiszt által vezetve szállhattak partra.[6164]

[6165]

Az SMS Admiral Spaun tengerészei bevonulnak Konstantinápolyba. Kezükben viszik függőágyaikat és a legalapvetőbb felszereléseiket

[6152] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-05 / 261. szám
[6153] Szeged és Vidéke, 11. évfolyam, 1912-11-04 / 254. szám
Die Neue Zeitung, November 1912-11-06
[6154] Népszava, 40. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám
[6155] Grazer Volksblatt, November 1912-11-06
[6156] Die Neue Zeitung, November 1912-11-10
[6157] Czernowitzer Tagblatt, November 1912-11-07
[6158] Prager Tagblatt, November 1912-11-11
[6159] Népszava, 40. évfolyam, 1912-11-13 / 269. szám
Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-14 / 269. szám
[6160] Arbeiterwille - Neue Zeit, November 1912-11-12
[6161] Délmagyarország, 1. évfolyam, 1912-11-13 / 78. szám
[6162] Innsbrucker Nachrichten, November 1912-11-16
[6163] Grazer Volksblatt, November 1912-11-18
[6164] Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1912-11-28
[6165] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, Dezember 1912-12-02

Az SMS Admiral Spaun Pera-ban partraszállt legénysége[6166]

1912.11.19-24 között San Stefano-t kereste fel, 15 km-re Konstantinápolytól. Ide a Monarchia nagykövetének a kérésére ment, hogy megvédje a Monarchia állampolgárait.[6167] Konstantinápolyt 1912.11.25-én hagyta el végleg.[6168]
1912.11.28-án a hajórajjal közösen visszatért a Fasana-csatornába. A sajtó szerint november 30-án Polában volt az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, és a Zrínyi társaságában.[6169]
1912.12.03-án Polába és csatlakozott az I. Cirkálókötelékhez.
1912 decemberére az Osztrák–Magyar Haditengerészet az Admiral Spaun mellett összesen hét csatahajóval, öt cirkálóval, nyolc rombolóval, 28 torpedónaszáddal és hat tengeralattjáróval állt harcra készen. A válság a londoni békeszerződéssel ért véget. Szerbiának szabad hozzáférést biztosított a tengerhez egy nemzetközileg felügyelt vasútvonalon keresztül, ugyanakkor létrehozta a független Albániát. Az Osztrák–Magyar Hadsereget és Haditengerészetet ezt követően 1913. május 28-án leszerelték.

1913.
1913.03.19-én „reggel Pólából két hajóhadosztály elindult dél felé. Az egyik hajóhadosztály a Wien, Erzherzog Franz Ferdinand és Radetzky csatahajóból áll, Niegován Miksa ellentengernagy parancsnoksága alatt, a másik hajóhadosztály, amely a St. Georg, Admiral Spaun és Panther cirkálóhajókból áll, Fiedler Pál ellentengernagy parancsnoksága alatt van. Az Aspern cirkálóhajó ma este indult el. A két hajóhadosztállyal több torpedónaszád és torpedóromboló ment el. Hivatalosan azt jelentik, hogy csak gyakorló útról van szó, s különben is arról van szó, hogy a két hajóraj egyelőre a déli dalmát partokra fog menni.”[6170]
1913.03.21-én Meljine-be érkezett. Részt vett a Montenegró elleni nemzetközi blokádban.
1913.04.01-én kifutott Cattaroból. „A montenegrói vizekre elindult osztrák-magyar flotta a következő hajókból áll: az „Erzherzog Ferdinand", „Zrínyi", „Radetzky", csatahajók, „St. Georg", „Admiral Spaun" páncélos cirkálók, valamint több torpedónaszád és torpedóromboló.”[6171] A hajók Antivari

[6166] Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1912-12-05
[6167] Neues Wiener Journal, November 1912-11-20
Allgemeiner Tiroler Anzeiger, November 1912-11-21
[6168] Délmagyarország, 1. évfolyam, 1912-11-26 / 89. szám
[6169] Az Ujság, 1912. december/1, 10. évfolyam, 1912-12-01 / 285. szám
Die Zeit, November 1912-11-30
[6170] Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám
[6171] Népszava, 41. évfolyam, 1913-04-02 / 78. szám

vizeire mentek, ahová 1913.04.03-án már meg is érkeztek. [6172] A sajtó még 1913.04.18-án[6173] is az antivári bevetésről írt. De nem derül ki, hogy mikor rendelték onnét vissza a hajókat.

Flottafelvonulás Antivari előtt[6174]

1913.06.14-én befutott Cattaroba, majd a Bojana folyó torkolatánál járőrözött.
1913.06.15-21-én Durazzo-ban kötött ki.
1913.06.22-én befutott Polába.
1913.07.30-án elhagyta Polát.
1913.07.30 – 1913.08.07-ig Durazzo-ban volt.
1913.08.07-én megérkezett Cattaro-ba.
1913.12.06-i hír szerint a Téli Hajóraj tagja.[6175]
1913.12.23-i hír szerint, Albánia új uralkodója Wied herceg az SMS St. Georg cirkálón utazik Albániába. A kíséretét adja az SMS Admiral Spaun cirkáló, valamint a Tátra és a Balaton rombolók.[6176] Nem biztos, hogy erre az útra végül sor került.
„A századforduló óta eltelt 13 év alatt a Stabilimento Tecnico gyártelepén a következő csatahajókat építették: Habsburg, Battenberg, Árpád, Károly főherceg, Frigyes főherceg, Ferdinánd Miksa főherceg, Ferenc Ferdinánd főherceg, Radetzky, Zrínyi, Viribus Unitis, Tegetthoff és Jenő főherceg, összesen 180.000 tonna súlyban, továbbá az „Admiral Spaun“ nevű páncélost, hat torpedó-zúzót és tizenhét torpedónaszádot.”[6177]

1914.
1914.01.17-én Fiumében ott lett volna az SMS Szent István vízrebocsátásánál.[6178] A vízrebocsátás után, vagy még az előtte lévő este az albán események miatt a hajót Valona-ba rendelték a sajtó szerint.[6179] „Az való, hogy az Admiral Spaun valóban eltávozott Fiuméból, de nem Valonába ment. A P. L. erre

[6172] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, April 1913-04-02
[6173] Mistelbacher Bote, Januar-Juni 1913-04-18
[6174] Czernowitzer Tagblatt, April 1913-04-03
[6175] Sport und Salon, Juli-Dezember 1913-12-06
[6176] Grazer Volksblatt, Dezember 1913-12-23
[6177] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-10-05 / 236. szám
[6178] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-04 / 4. szám
[6179] Az Est, 5. évfolyam, 1914-01-17 / 15. szám
Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-17 / 15. szám
Die Zeit, Januar 1914-01-16

vonatkozólag a közös hadügyminisztériumból a következő felvilágosítást kapta: „Az Admiral Spaun cirkáló valónál útjáról szóló hír hamis. Ha az említett gőzös felszedte horgonyait és eltávozott, akkor csak Pólába, vagy a monarchián belül valami más helyre mehetett szolgálati jelentéstétel céljából. A valonai útról szó sincs.“[6180] Parancsnoka Ráday Konstantin.[6181] Mivel az albániai események miatt hajózott ki, lehet, hogy eredetileg tényleg Valonába készült és csak később változott meg az úticélja.
1914.01.17-én állítólag már Cattaro-ban volt.[6182] „Az Admiral Spaun azért ment Cattaróba, hogy szükség esetén azonnal ott teremhessen az albán vizeken.”[6183]
1914.01.22-én francia információk szerint is Cattaroban volt.[6184]
1914.02.19-én Triesztben volt.[6185]
1914.03.05-én az albán herceg látogatásakor Triesztben volt.[6186]
1914.03.26-án érkezett Triesztbe és 27-én is ott volt Vilmos német császár látogatásának az idején.[6187] Ekkor a torpedónaszád flotta vezérhajója.[6188]
1914.04.23-án a Tartalék Század tagja.[6189]
1914.05.04-én angol hajóraj érkezett Triesztbe. Fogadásukon az SMS Admiral Spaun is részt vett.[6190]
1914.05.11-én az SMS Admiral Spaun fedélzetén vacsorát rendeztek az angol tisztek számára.[6191]
1914.05.18-án (más lap szerint 19-én[6192]) kifutott Triesztből az SMS Sankt Georg cirkáló, 3 torpedóromboló, 3 torpedónaszád és 2 aknaszedő társaságában.[6193] Ekkor a Málta felé hajózó angol hajókat kísérték.[6194]
1914.05.20-án Cattaróból áthajózott Durazzóba. [6195]
„Az Admiral Spaun osztrák és magyar cirkáló, amely Teodóban van a kattarói öbölben, parancsot kapott, hogy azonnal induljon Durazzóba. Ez azért szükséges, mert a Szigetvár most Esszád basa börtöne és a szárazföldön való akcióképessége különben is szenvedett, mert legénységének egy részét partraszállította. Az olasz kormány is odaküldötte a Vettor Pisani hajót, mert az olasz állomáshajó legénységének egy része szintén a szárazföldön van. Az Admiral Spaun-nak háromszázhúsz főnyi legénysége és hét középszerű ágyúja, a Vettor Pisani-nak ötszázötvenhat főnyi legénysége és tizennyolc középszerű ágyúja van. Az osztrák és magyar hajóhad első nehéz hajóosztálya május 26-án Máltából jövet elhajózik az albán tengerpart mellett.”[6196]
1914.05.23-án Durazzo-ban volt. ”Durazzóban nyugalom van, olyannyira, hogy a fejedelem és a külföldi követségek őrzésére elrendelt intézkedéseket felfüggesztették. „[6197]
1914.05.26 Durazzo: „A fejedelem védelmére érkezett malisszorok ma az Admiral Spaun osztrák-magyar hadihajón Meduába (San Giovanni di Meduába – *Shëngjin Albánia*) mentek és onnan a Szkutari nevű Bojana gőzössel Szkutariba vitték őket. Hazájukba való visszatérés előtt Vilmos fejedelem fogadta küldöttségüket, amelynek legmelegebb köszönetet mondott hazafias készségükért.”[6198]
1914.06.10 Durazzo: „A Durazzóból eltávozott Szigetvár cirkáló pótlására tegnap ideérkezett az Admiral Spaun cirkáló.”[6199]

[6180] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-17 / 15. szám
[6181] Népszava, 42. évfolyam, 1914-01-17 / 15. szám
[6182] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám
[6183] Az Est, 5. évfolyam, 1914-01-19 / 16. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1914-01-20
[6184] Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1914-01-22
[6185] Grazer Volksblatt, Februar 1914-02-20
[6186] Wiener Allgemeine Zeitung, März 1914-03-05
[6187] Az Est, 5. évfolyam, 1914-03-28 / 75. szám
Wiener Allgemeine Zeitung, März 1914-03-26
[6188] Die Zeit, März 1914-03-27
[6189] Deutschösterreichische Tages-Zeitung, April 1914-04-23
[6190] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-05-05 / 107. szám
Prager Tagblatt, Mai 1914-05-04
[6191] Die Zeit, Mai 1914-05-12
[6192] Allgemeiner Tiroler Anzeiger, Mai 1914-05-19
[6193] Die Zeit, Mai 1914-05-18
[6194] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1914-05-20
[6195] Die Neue Zeitung, Mai 1914-05-21
[6196] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám
[6197] Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-23 / 121. szám
[6198] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-27 / 123. szám
Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-28 / 124. szám
[6199] Magyarország, 21. évfolyam, 1914-06-11 / 137. szám

1914.06.28-án az SMS Admiral Spaun, az SMS Viribus Unitis-t kísérte. A csatahajó hozta haza a fedélzetén Ferenc Ferdinánd és feleségének a holttestét. A kíséret része még az SMS Tegetthoff és több torpedónaszád.
1914.07.24-én átvezényelték Cattaro-ba.

1914.07.28-án kitört az I. világháború
Az első világháború kezdetén a Második Torpedóflottila vezérhajója a Cattarói öbölben, a cirkálóflotta részeként. Az egység állt az SMS Ulan, SMS Streiter, SMS Uskoke rombolóból és 6 torpedónaszádból az SMS Admiral Spaun vezénylete alatt.[6200]

A kész és épülő hajók száma.

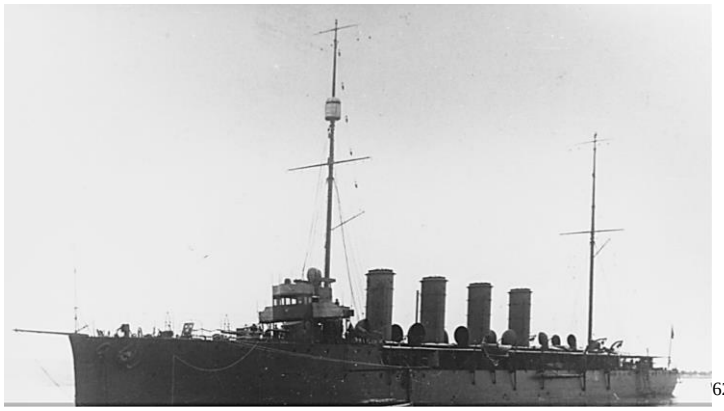
A hajó neve	Anglia		Francia-ország		Orosz-ország		Német-ország		Olasz-ország		Ausztria- és Magyar-ország		Egyesült-Államok		Japán	
	kész	épül	kész	épül	kész	épül	kész	épül	kész	épül	kész	épül	kész	épül	kész	épül
Csatahajók...	55	11	21	7	9	7	33	7	9	5	13	3	33	4	17	1
Páncélos partvédők	—	—	6	—	1	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—
Csatahajó-cirkálók	7	3	—	—	—	4	3	3	—	—	—	—	—	—	—	4
Páncélos cirkálók...	34	—	20	—	6	—	9	—	9	—	3	—	14	—	13	—
Védett cirkálók I. oszt. ...	17	—	5	—	6	6	—	—	—	—	—	—	3	—	2	—
Könnyen védett cirkálók...	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Védett cirkálók II. oszt....	40	7	4	—	—	2	30	4	2	1	3	3	15	—	13	—
Védett cirkálók III. oszt....	16	—	5	—	2	—	11	—	11	2	3	—	—	—	4	—
Nem védett cirkálók	5	2	—	—	—	—	4	—	—	—	3	—	3	—	4	—
Scout-ok	8	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	3	—	—	—
Torpedóhajók	28	1	4	—	3	—	—	—	3	—	11	—	2	—	3	—
Torpedózúzók...	191	38	73	11	96	45	124	9	23	10	12	6	46	14	59	—
Torpedónaszádok (új tipus, 50—56 m. hosszú) ...	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torpedónaszádok...	73	—	166	—	26	—	80	—	71	24	60	8	23	—	50	—
Tengeralatt járó naszádok	64	21	73	8	29	19	18	14	13	8	6	—	25	22	13	2

[6201]

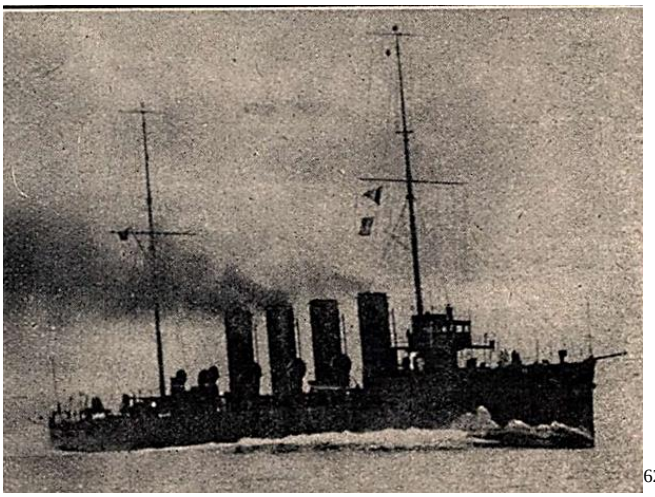
A világ legnagyobb hadiflottáinak összehasonlítása

1914.08.07-én kifutott a német Geoben cirkáló fogadására, de mivel a német hajó végül elkerülte az Adriát, a cirkáló visszatért Cattaroba. E német cirkálók miatt hatalmas osztrák-magyar flotta futott ki az Adriára. Ott volt Radetzky osztály 3 pre-dreadnoughtja, a Tegetthoff osztály 3 csatahajója, a St. Georg páncélos cirkáló az SMS Admiral Spaun és 13 torpedónaszád.

[6200] Arbeiterwille - Neue Zeit, Juli 1914-07-02
[6201] Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913Éves tartalomjegyzék / Gonda Béla: Az osztrák Adria-kiállítás Bécsben


[6202]

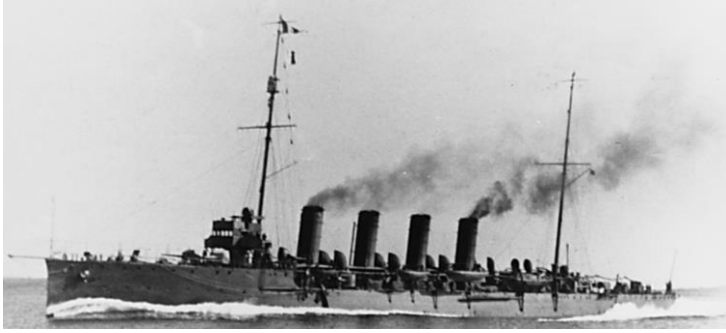
1914.11.21-én Sebenico-ba ment.
1914.11.24-én Lissa vizein járt.
1914.11.25-én Spalato-ba érkezett.
1914.12.08-án a francia flotta ellen fut ki a Lissa körüli vizekre.
1914.12.11-én visszatért Polába.


[6203]

Gardiner és Grey Conway All the World's Fighting Ships 1906–1921 című könyve szerint, az SMS Admiral Spaun bevetéseit a sorozatos motorhibák akadályozták.[6204]

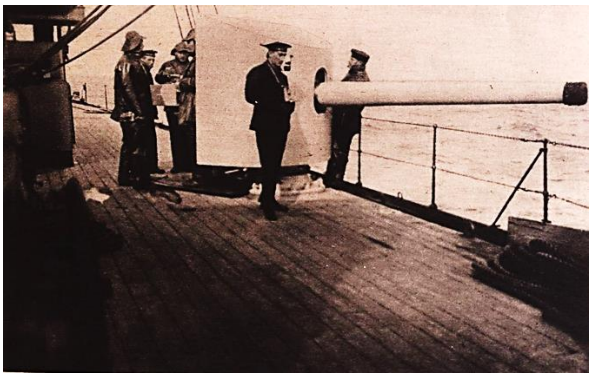
1915.
1915.01.06-án kifutott Polából és Lussinba hajózott.
1915.01.07-én Sebenico-ba érkezett. Itt aknakeresést végzett.
1915.01.28-án visszatért Polába.
1915.03.30-án kezdték meg torpedóvető csöveinek a cseréjét.

[6202] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#
[6203] Az Érdekes Ujsag, 2. évfolyam, 1914-08-30 / 35. szám
[6204] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#


[6205]

1915.05.19-én őrjáratra futott ki.
1915.05.24-én az olasz partokat támadta és Termoli-t ágyúzta az ottani kikötőt. Megrongált egy vasúti hidat, egy tehervonatot, majd megtámadta Campomarinó-t, ahol a város teherpályaudvarát és vasútállomásának épületeit bombázta, mindkettőt elpusztítva. [6206]
Admiral Spaun nevű hajó 4 torpedózuzóval (Lika, Csepel, Tátra és még egy romboló) Sinarzio (Sinarca) folyó vasúti hidját Campomarinoi vasúti állomást, mozdonyokat, szivattyúházat stb. bombázta, összerombolta Tremiti-t és megrongálta Torre di Mileto-i szemaforokat.„[6207] A támadás során kőolaj és gáztartályokat is megsemmisített.[6208] Az SMS Spaun, SMS Saida, SMS Helgoland, SMS Szigetvár cirkálók és 9 romboló feladata volt az olasz flotta felderítése.
1915.06.01-én Triesztbe érkezett. Itt a kikötő előtt aknatelepítést végzett.
1915.06.12-én Triesztben Károly főherceg (a későbbi király) megszemlélte a hajót.
1915.06.17-én az SMS Novara-val együtt Tagliamento-nál támadott hadi célpontokat.
1915.06.27-én az olasz partokat támadta az SMS Novara-val együtt. Ekkor az Ancona – Pesaro vasútvonalat ágyúzták.[6209]
Az olaszok és franciák szerint SMS Admiral Spaun-on és az SMS Radetzky-n tengerészlázadás volt, amit a flotta csak ágyútűzzel tudott letörni. Ezen hírek azonban alaptalanok.[6210]
Az oroszok arról adtak hírt, hogy egy olasz tengeralattjáró elsüllyesztette az SMS Admiral Spaunt. A hír téves.[6211]
1915.12.28-án kifutott Helgoland csoport megsegítésére, amely francia és olasz rombolókba ütközött.

1916.
1916.04.03-án visszatérőben egy olasz partokat támadó légitámadás biztosításáról, Porer közelében súrolta a tengerfeneket és megsérült a kormánya.


Vízálló ruházatban lévő tengerész az SMS Admiral Spaun 10 cm-es lövege mellett[6212]

[6205] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#
[6206] Váci Hirlap, 29. évfolyam, 1915-06-16 / 46. szám
[6207] Dunántúl, 5. évfolyam, 1915-05-25 / 119. szám
[6208] Egerer Anzeiger, Mai 1915-05-26
[6209] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun
Innsbrucker Nachrichten, Juli 1916-07-12
[6210] Oesterreichische Morgenzeitung und Handelsblatt, Juli 1915-07-20
[6211] Die Neue Zeitung, August 1915-08-23
[6212] Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1916-07-13

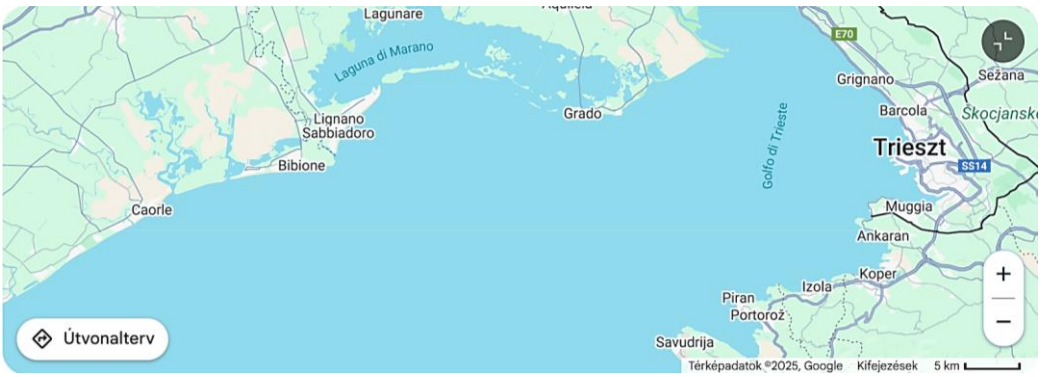
1917.
1917.03.15-én összeütközött a periszkóp mélységben haladó U20-as tengeralattjáróval.
Fegyverzetét kiegészítették 1 db 66 mm-es (2,8 hüvelyk) L/50 K10 Skoda légvédelmi löveggel.
Polyák István árvái javára az „S.M S. Admiral Spaun" magyar tengerészei 42 koronát adományoztak.[6213]
1917.10.27-én a hajót felkereste IV. Károly magyar király és osztrák császár.[6214]

6215

6216

IV. Károly magyar király és osztrák császár megszemléli a hajót

1917.10.28-án Triesztben volt.
1917.11.02-án a szárazföldi csapatok ragyogó offenzívája során a haditengerészet is nem csekély eredményeket ért el. A hidroplánok felderítő küldetésekben versenyeztek a szárazföldi repülőgépekkel, és ismételten megzavarták a vasúti forgalmat, zavart okozva a menekülő ellenséges csapatok között. A Schobba ütegeket torpedóvető járműveink tüze némította el. A csapatokat a lagúna területén található számos vízi út megakadályozta a Grado felé történő gyors előrenyomulásban. Ekkor a haditengerészet ismét beavatkozott, és az "Admiral Spaun" cirkálóról partra szálló csapatok elfoglalták Gradót. A haditengerészetnek az ellenség üldözésében való részvétele különösen fontos volt a zsákmány mennyiségének növelése érdekében. Itt a Monarchia jelentős mennyiségű hadianyagot zsákmányolt.[6217]
Grado olasz város az Adria partján. A cikk szerint a Monarchia flottája képes volt partraszálló manővert végrehajtani Olaszországban. A hadművelet Montfalcone elfoglalásának a része volt. Itt a Monarchia katonái számos olasz löveget zsákmányoltak.[6218]



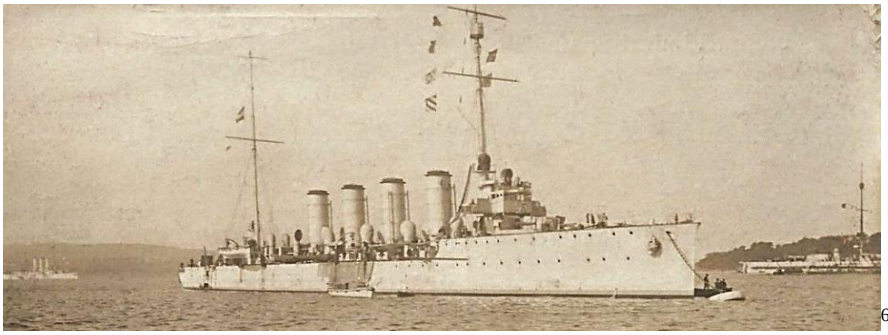
1917.11.16-án Polában, kikötés közben súrolta a Brioni zátonyt és a kormánya elgörbült.

[6213] Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-08-07 / 196. szám
[6214] Grazer Volksblatt, Oktober 1917-10-29
[6215] https://mandadb.hu/tetel/484574/SMS_Admiral_Spaun_cirkalo
[6216] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.20
[6217] Innsbrucker Nachrichten, November 1917-11-03
[6218] Linzer Tages-Post, November 1917-11-03

[6219]

1917.12.07-én az olasz partokat támadta.
1917.12.11-én befutott Triesztbe az SMS Wien elsüllyedése után. Trieszt megerősítésére az SMS Admiral Spaun mellett megérkezett az SMS Árpád és 6 romboló, 16 torpedónaszád, 5 aknakereső és 5 hidroplán, valamint az SMS Budapest.
1917.12.19-én a fenti flottakötelék lőtte a Cortellazzo-i üteget a Piave folyó torkolatánál.
1917.12.21-én Polába érkezett.

1918.
1918.01.01-én Polában volt.
1918.06.08-án kifutott Polából és Sebenico-ba ment. Ekkor az SMS Szent István által vezetett támadáshoz kellett volna csatlakoznia, de a csatahajó elsüllyedése miatt a hadműveletet lefújták.
1918.06.12-én visszatért Polába. Tervbe vették, hogy felszerelnek rá 2 db 15 cm-es L/50-es löveget, de erre végül nem került sor.
1918.10.31-én átadták a Szlovén-Horvát-Szerb államnak. 1918 novemberében a Villa Guisti fegyverszünet Olaszországnak ítélte.
1918.11.09-én az olaszok elfoglalták a hajót, mivel már 05-én elfoglalták Pola létesítményeit.


[6220]

„Az olaszok elvitték a délszláv flotta legnagyobb részét Péréből Velencébe. Bécs, nov. 15. A volt császári és királyi hadiflottának legnagyobb részét az olaszok elkobozták és Pólából Velencébe rendelték. A hadihajók közül birtokukba vették a Tegetthoffot, a Prinz Eugent és a Ferdinand Maxot. A gyorscirkálók közül a Saidát, Novarát és a Helgolandot, míg az Admiral Spaunt a jugoszlávoknak engedték át. A Tátra-típusú torpedónaszádrombolók közül kilencet foglaltak le, mégpedig a legújabb szerkezetűeket. A torpedónaszádok közül tizenkettőt foglaltak le, azonkívül több aknarakót és több tengeralattjárót. Azokat a hajókat, amelyeket az olaszok nem vittek magukkal, a délszlávoknak a legrövidebb időn belül Pólából el kell vinni Buccari és Spalato kikötőkbe.”[6221]
1918.12.22-én a Monarchia egykori hajóin bevonták az olasz lobogót és jórészük lobogó nélkül horgonyoz a kikötőkben.[6222]

[6219] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#
[6220] https://www.flickr.com/photos/fkada/45506126675
[6221] Alkotmány, 23. évfolyam, 1918-11-16 / 269. szám
[6222] Reichspost, Dezember 1918-12-22

1919-1922.
1919.03.24-én Velencében a Giardini előtt kötötték ki.
1920-ban a San-Germain-en-Layei békekonferencia a hajót az Egyesült Királyságnak ítélte. Anglia, lebontásra eladta Olaszországnak. 1922-ben még Velencében volt, majd szétbontották.[6223]

A hajó 1919 márciusában az olasz győzelmi parádén Velencében[6224]

Parancsnokai:
1910.07.?? – 1910.11.14. Hermann Marchetti fregattkapitány
1910.11.15 – 1911.09.14. Anton Alexander Ignaz Friedrich Hansa fregattkapitány[6225]

Anton Alexander Ignaz Friedrich Hansa

1911.09.15 – 1912.04.27. Konstantin Freiherr von Gerlach fregattkapitány
1912.04.28- 1912.06.20. Johann Sadraf (Indrak) fregattkapitány
1912.06.21 – 1912.12.07. Ladislaus Rémy-Berzencovich von Szillas fregattkapitány

Ladislaus Rémy-Berzencovich von Szillas

[6223] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6224] https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Admiral_Spaun#
[6225] Die Zeit, November 1910-11-16

1912.12.07- 1913.09.28. Franz Karl Lauffer fregattkapitány
1913.09.29 - 1914.05.02. Konstantin Michael Radey fregattkapitány
1914.05.03 – 1914.07.?? Karl Rössler fregattkapitány
1914.08.03 – 1916.01.21. Benno Heinrich Stephan von Millenkovich fregattkapitány

[6226]

Benno Heinrich Stephan von Millenkovich

1916.01.22 - 1917.06.14. Maximillian Hilscher fregattkapitány
1917.06.15 - 1918.03.?? Janko Vukovic de Podkapelski sorhajókapitány
1918.08.26 - Franz Morin fregattkapitány[6227]

Admirálisok:
1911. Alois Edlen von Kunsti ellentengernagy
1912. Paul Fiedler ellentengernagy

[6226] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30
[6227] http
s://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0
- Rang- und Einteilungsliste der k.u.k. Kriegsmarine, Wien, 1911,
- Rang- und Einteilungsliste der k.u.k. Kriegsmarine, Wien, 1912,
- Kriegseinteilungsliste der k.u.k. Kriegsmarine. V. Auflage, Wien, 1918,
- Die Österreichischen Admirale. Band II: 1896-1914, Antonio Schmidt-Brentano, Biblio Verlag, Osnabrück, 2000, ISBN 3-7648-2519-7,
- Die Österreichischen Admirale. Band III: 1915-1924, Antonio Schmidt-Brentano, Biblio Verlag, Bissendorf, 2005, ISBN 3-7648-2520-0,
- Österreich–Ungarns Seekrieg 1914-18, Bande 1 und 2, Hans Hugo Sokol, Graz, 1967.

SMS Helgoland cirkáló 1912

SMS Helgoland (Brindisi) gyorscirkáló

Brindisi néven olasz cirkáló, majd lakóhajó utóbb.
(Helgoland vagy módosított Admiral Spaun osztály, de sokan nevezik Novara osztálynak is.)
(Testvérhajói: SMS Saida és SMS Novara és ide számítják sokan az Admiral Spaun-t is.)
(A korszakban, Németországban ismert volt az SMS Helgoland sorhajó/páncélos cirkáló.)

Vízkiszorítása: üresen: 3 540 t [6228]
feltöltve: 3 946.85 t (4 417 t)

Méretei: 129.65 m hosszú, vízvonalon a hossza 125.78 m
12.77 m széles
4.95 – 5.29 m a merülése
1 cm merülés 11,5 tonna

Hajtóművei: 16 db Yarrow széntüzelésű kazán
2 db AEG Curtis (máshol Parsons szerepel) turbina
2 db kifelé forgó hajócsavar (3 300 mm, percenkénti fordulatszáma teljes sebességnél 327 fordulat, átmérője 3,30 m)
1 db kormánylapát

Üzemanyaga: 771 t szén, 710 normál tonna szén – 815 t p.c. szén – 635 tonna brikett

Teljesítménye: 29 000 shp (LE), 19 463 KW
olasz zászló alatt 26 500 - 30 178 LE (ihp)

Sebessége: 29 cs

Hatótávolsága: 1 600 tmf (2 963 km)/ 24 cs (44.4 km/h)
860 tmf (1 592 km)/27 cs (50 km/h)

Legénysége: 320 + 20 fő (15 tiszt és 353 tengerész, máshol 450 fő olasz lobogó alatt)

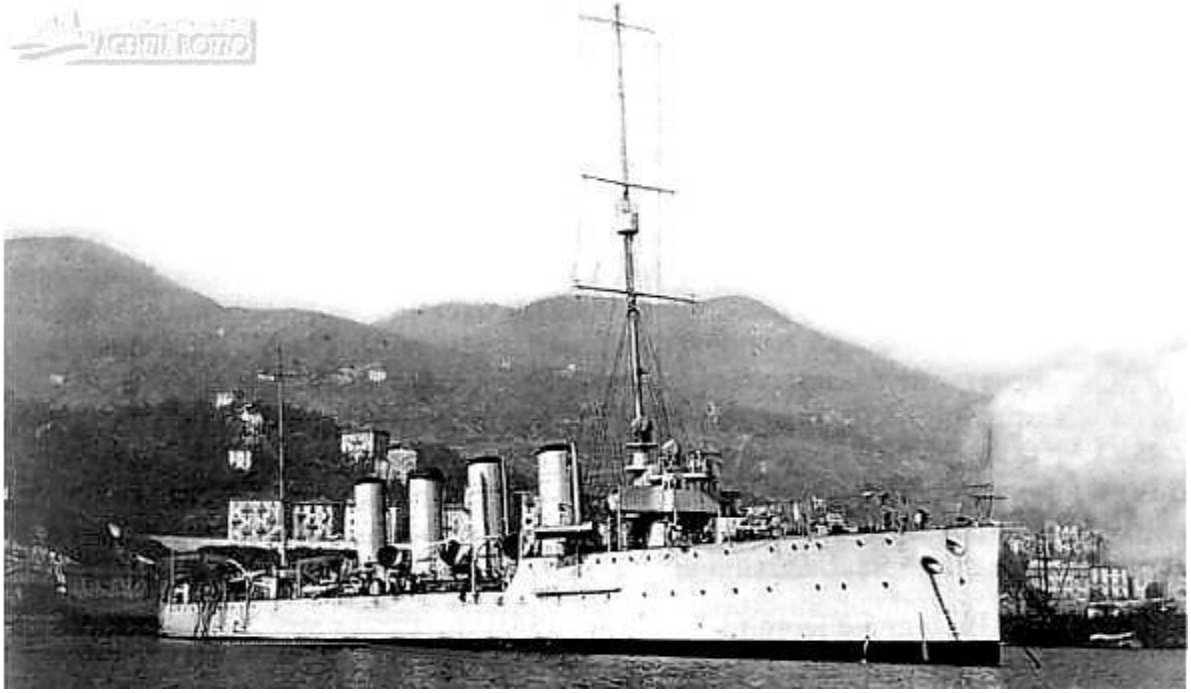
Páncélzata: övpáncél 60 mm
felépítmény 50-55 mm
fedélzet 20 mm
lövegpajzs elől 40 mm (56 mm), oldalt 8 – 8 mm, hátul nyitott [6229]
(Páncélzatát a sebesség növelése végett tervezték viszonylag gyengére.)
az alsó rekeszek keresztfalainak vastagsága 50 mm.[6230]

Fegyverzete:
9 db (9x1) 10 cm L/50 K 11 Skoda ágyú
(Az osztrák-magyar 10 cm L/50 ágyúk legnagyobb lőtávolsága (ebből kilenc volt a HELGOLAND-on és kettőkettő a rombolókon) 10 300 méter volt, de időnként még a 8900 méterről leadott lövések is rövidnek bizonyultak. Ezért azt a metódust próbálták ki, hogy az árboccsúcsokra céloztak, majd a löveget még tovább emelték, a lövegtávcsövön csak az oldalszöget, illetve az előre- tartást állították be. Ezt a módszert, amíg a fényviszonyok olyanok voltak, megtartották, annak ellenére, hogy a távolság

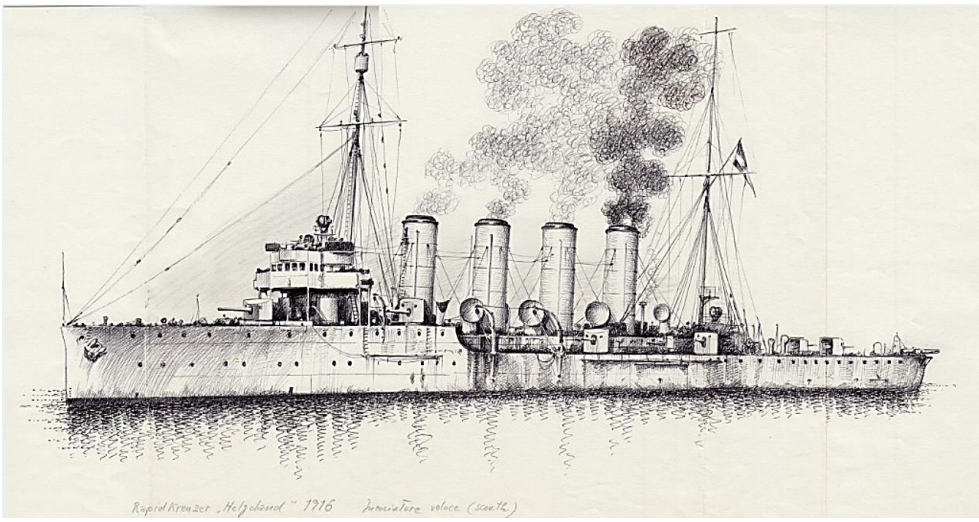
[6228] Magyar Katonai Közlöny, 1912 (5. évfolyam) Krónika
[6229] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1912)
[6230] Magyar Katonai Közlöny, 1913 (6. évfolyam) A balkáni háború

gyakran 8900 méterre csökkent, és ilyenkor az ellenséges gránátok már a közelben csapódtak be, de mivel a szórásuk elég nagy volt, abban bíztak, hogy csak véletlenül találhatják el őket a durazzói csata során.)
1 db 7 cm (7.6 cm) L/50 K 10 légvédelmi löveg [6231]
(máshol 1 db. 6.6 cm légvédelmi löveg szerepel 1916/1917-től)
2 db 37 mm-es golyószóró
1 db 0.8 cm géppuska (golyószóró)
olasz lobogó alatt 2 db géppuska
1 db 4.7 cm L/44 légvédelmi ágyú
2 db 45 cm torpedóvető 1912-1915/1916-ban a hajó tatrészén
6 db (3x2 db) 53.3 cm torpedóvető cső (1916 vagy 1917-től)
(Egy a tatban, és egy – egy jobb és bal oldalt a fedélzeten elhelyezve. Van, ahol 45 cm-es torpedókat írnak, máshol már 1915-ben is 53.3 cm szerepel.) [6232]

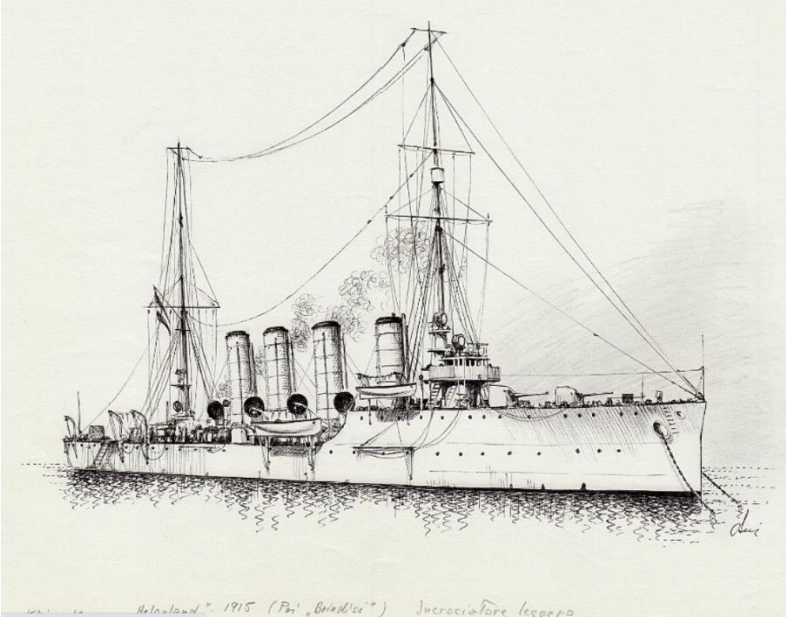
1864.05.09-i Helgoland-i csata után kapta a nevét. A csatában az osztrák-porosz és a dán flotta egységei ütköztek meg. A csatában Wilhelm von Tegetthoff tengernagy szétzúzta a dán tengeri blokádot. A dánok május 12-én fegyverszünetet kértek.



[6231] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6232] (Gonda Béla szerk.: A Tenger 6. évfolyam 1916)



Osztrák-Magyar lobogó alatt

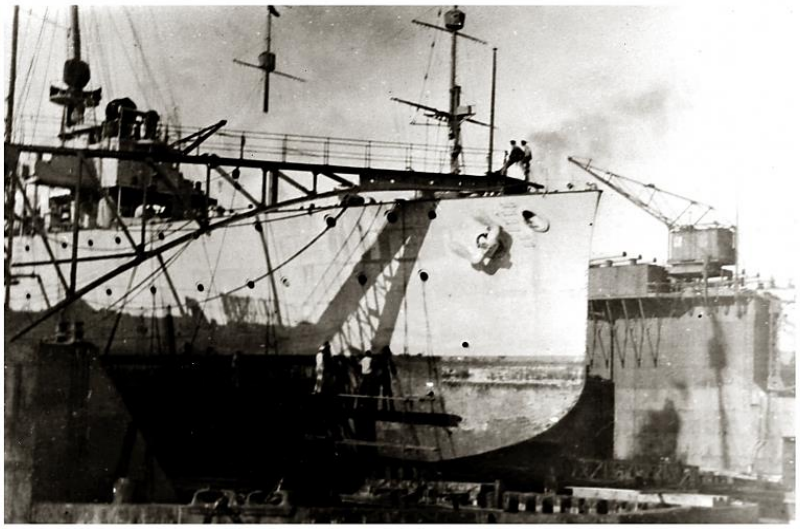


A Helgoland 1915-ben

1911 márciusában a Monarchia haditengerészete a flottamodernizációról döntött. Az Admiral Spaun cirkáló osztály tovább fejlesztéséről döntöttek.

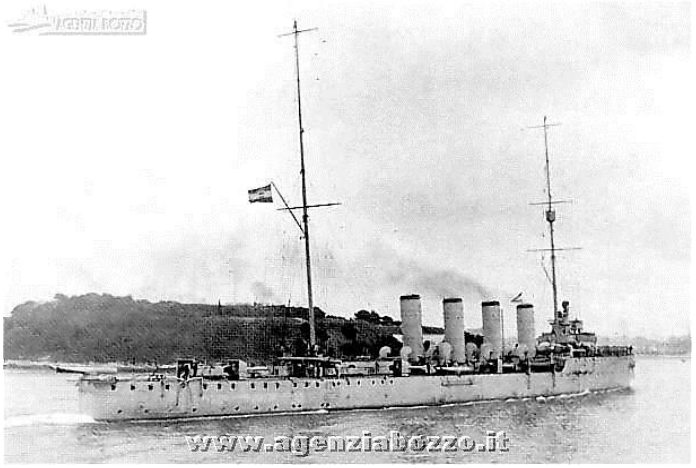
A hajó épült: Fiumében a magyar Ganz-Danubius Hajógyárban
(Ganz és Társa Danubius Gép, Waggon és Hajógyár Rt. Budapest – Fiume.
Építési költsége: 10 000 000 korona (Tervezett költsége 8 800 000 korona.) [6233]
Építési kódja: H cirkáló
Építés kezdete: 1911.10.28-én kezdődött a hajógerinc lefektetésével.
Vízre bocsátás: 1912.11.23, reggel 9 óra (Eredetileg 1912.11.03-án, majd 13-án akarták vízre bocsátani.)
Szolgálatba állt: 1914.08.29. [6234]

[6233] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám
[6234] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-08 / 264. szám)
Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-08 / 265. szám)
Dunántúl, 2. évfolyam, 1912-11-17 / 262. szám)



Az SMS Helgoland 1912-ben

A hajó építése során az Admiral Spaun-hoz képest a gépházban tömegcsökkentést hajtottak végre. Elhagyták az indító vagy menetturbinát. Így viszont erősíteni lehetett burkolatot és a páncélzatot, továbbá két löveggel is lehetett bővíteni a hajó fegyverparkját. Felvetődött, hogy a 10 cm-es lövegek helyett, 15 cm-es lövegeket kap a hajóosztály. Végül a kisebb löveg lett beépítve, ami a háború során gyakran jelentett hátrányt a hajóosztály egységeinek.
Az osztályból elsőnek a Helgolandot bocsátották vízre, de a Saida már 1914.08.01-én hadrendbe állt.



1914-ben a hajó

A hajó építési költsége 8 800 000 korona az eredeti tervek szerint. –Végül a teljes felszerelése 10 000 000 korona. - A 800 tonnás Tátra, Balaton, Csepel, Orjen, Triglav torpedórombolók összes (5 hajóé) költsége 15.540.000 korona. Ezeket is magyar gyárakban építették meg. [6235]
Az első hadihajó, ami Fiumében (Rijeka) épült. A hajó hadilobogóját a Német Flottaszövettség adományozta neki.

1911.

1912.
Két gyorscirkáló építése Fiumében. Értesüléseink szerint jelenleg két gyorscirkáló épül a Danubius Társaság fiumei hajógyárában. Ezek a vezető hajó, az "Admiral Spaun" testvérhajóiként szolgálnának, és a Monfalconéban jelenleg építés alatt álló társhajóval együtt egy négytagú gyorscirkáló hadosztályt

[6235] Honi Ipar, 14. évfolyam, 1913-02-15 / 4. szám
https://www.kuk-kriegsmarine.it/navi/incrociatori/helgoland/scheda-nave.html

alkotnak. Az első, a **"H"**, amelynek építése 1911 nyarán kezdődött (talán az SMS Helgoland), már annyira előrehaladott állapotban van, hogy vízre bocsátására idén szeptemberben kerülhet sor. A második építése (**„G”** cirkáló SMS Saida) a legapróbb részletekig haladt; jelenleg a kovácsolt orrot ellenőrzik és a szerkezeteket lezárják. A cirkálót 1913 tavaszán bocsátják vízre. Ezek a páncélozatlan cirkálók 3500 tonna vízkiszorítással, 20 000 lóerős turbinás motorokkal rendelkeznek, és várhatóan 27 tengeri mérföld/órás sebességet érnek el. Erősen páncélozott, gyorsan mozgó hajók, amelyeket csak 60 milliméteres páncélzat véd, és kizárólag utánpótlási és jelentési célokra szolgálnak. Ezek a hajók a Császári és Királyi Flotta Listáján a harmadosztályú cirkálók közé tartoznak. [6236] Az SMS Novarát (**„J”** cirkáló) csak 1912-ben kezdték meg építeni.

„Magyar torpedóvadászhajók. Fiuméból jelentik: A haditengerészeti vezetőség a napokban határozta meg a Ganz-Danubius R.-T. fiumei és portorei gyárában épülő hat torpedóvadászhajó nevét. Az ide érkezett rendelet szerint az egyenként 8000 tonnás hat torpedóüldöző neve: Tátra, Balaton, Csepel, Lika, Orjen és Triglav lesz. Ugyanezt a rendeletet adta a trieszti Stabilimento Tecnicóban épülő 20.000 tonnás csatahajónak a Prinz Eugen és a trieszti Cantiero Navalében gyártás alatt lévő három 3500 tonnás gyorsczirkálónak a Saida, Helgoland és Novara nevet.”[6237]

Hadihajó vizrebocsátás Fiumében. November vége felé fogják vízrebocsátani a Danubius-hajógyár fiumei telepén a haditengerészet 3500 tonnás „Helgoland“ nevű új cirkálóját. Az új cirkáló ugyanakkora, mint a Monfalconeban szombaton vízrebocsátott „Saida“. A „Helgoland“ vízrebocsátása nagy ünnepségek mellett fog végbemenni, mert ez az első cirkáló, melyet a Danubius-gyár épít. A keresztanyaságot Wickenburg Istvánné grófnő vállalta el.[6238]

„— A „Helgoland“ vízrebocsátása. Fiuméból táviratozzék. A fiumei haditengerészeti iskola parancsnoksága ma tette közzé az itteni Danubius-gyárban épülő „Helgoland“ nevű gyorscirkáló november 23-iki vízrebocsátási ünnepélyének programmját, amelyet a hadügyminisztérium tengerészeti ügyosztálya is jóváhagyott. Pólából ez alkalomra idevezényelték a gróf Firmin sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló tartalékhajórajt, amely az „Erzherzog Ferdinand Max“ csatahajóból, három torpedóüldözőből és több torpedónaszádból áll. A hajó keresztanyas tisztét gróf Wickenburg Istvánná, a kormányzó neje tölti be. - Tegnap volt különben a portofei hajógyárban a „Balaton“ nevű torpedóüző vízrebocsátása. Az ünnepélyen megjelent gróf Wiekenburg István fiumei kormányzó is.”[6239]

„— (A „Helgoland“ vízrebocsátása Fiumében.) A közös haditengerészet Helgoland nevű gyorscirkálóját, amely a fiumei Ganz-Danubiusz hajógyárban épült, ma délelőtt keresztelték meg és bocsátották vízre nagy ünnepséggel Fiumében. Az ünnepen résztvettek a fiumei polgári hatóságok, egyesületek és társaságok fejei, a Fiumében állomásozó haditengerészeti és szárazföldi haderő tisztikara, továbbá a haditengerészetnek Pólából külön hajón érkezett küldöttsége. A hajógyár kikötője előtt már tegnap fölállott a Pólából érkezett torpedóüldöző-flottila, amelyhez csatlakoztak a ma éjjel érkezett Erzherzog Ferdinánd Max csatahajó, mint vezérhajó és a vele jött torpedónaszádok. Ma délelőtt pontban kilenckor Jackl dr. haditengerészeti esperes teljes egyházi díszben segédletével a hajóra ment, hogy annak minden helyiségét beszentelje. Ezalatt Barry Rikárd lovag ellentengernagy, a fiumei haditengerészeti akadémia parancsnoka felkérte a keresztelés végrehajtására Wickenburg Istvánné grófnőt, született Pückler- Limpurg Zsófia csillagkeresztes hölgyet. A hajó beszerelésének elvégzése után Jackl. dr. haditengerészeti esperes jelentette a keresztanyának, hogy az egyházi szertartást elvégezte, mire Wickenburg Istvánné grófné a következő magyarnyelvű beszéd kíséretében végezte el a keresztelést és vízrebocsátást: — Kiváló örömmel teszek eleget a kérésnek, hogy a hajó keresztelését elvégezzem. Ama kiváló haditettek, melyekkel az osztrák és magyar monarkia fényes eredményeket aratott, mindnyájunk szívében úgy éljenek tovább, hogy azok bármikor dicsőségesen ismétlődjenek.

[6236] Die Zeit, März 1912-03-28

Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám

[6237] Az Ujság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-13 / 243. szám
Az Ujság, 1912. október/2, 10. évfolyam, 1912-10-18 / 247. szám
[6238] Somogyi Hirlap, 9. évfolyam, 1912-10-30 / 247. szám
[6239] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-17 / 272. szám

Majd a sátorban elhelyezett asztalkához lépett és az azon elhelyezett két villamos gomb közül a Keresztelés fölírását e szavak kíséretében nyomta meg: / — Legmagasabb parancsra Helgoland névre keresztellek! Ebben a pillanatban a villamos szerkezet széttörte a hajó orrán elhelyezett pezsgőspalackot, mire a benne lévő pezsgő szétfolyt az új cirkáló elején. Azután pedig a Vízrebocsátás föliratú gombot nyomta meg a grófné e szavak kíséretében: — Szállj le a hullámok közé. Isten áldása kisérjen mindenkor és mindenütt! A hajó erre a Hunyadi László-induló és a Tegethoff-induló hangjai mellett és a flotta huszonegy ágyúlövése közben lassan a vízbe ereszkedett. Wickenburgné grófnénak ezután bemutatták a hajó építése körül résztvett személyiségeket. Déli egy órakor villásreggeli volt a haditengerészeti akadémiában, amelyre az akadémia parancsnoka, Wickenburg István gróf fiumei kormányzó és nején kívül a vízrebocsátásnál megjelent előkelőségeket is meghívta. Este Wickenburg gróf a kormányzói palotában estét ad, a melyre meghívta a flotta és a helyőrség tisztikarát, továbbá a fiumei társaság szikét-javát."[6240]

„A haditengerészet is kiadós megrendelő, így például a Novara, Helgoland gyorscirkálók, a Szent István Dreadnought, legmodernebb csatahajóink elektromos berendezései a magyar ipar termékei."[6241]
„Fiumából jelentik: A Helgoland pánczélos czirkáló 23-iki vízrebocsátása alkalmából a Ganz-Danubius hajógyár igazgatója, Hutterer tudósítójuknak elmondotta, hogy a vízrebocsátást eredetileg 19-ére, néhai Erzsébet királyné születésenapjára tervezték,, de technikai okokból 23-ikára kellett azt halasztani. Az ünnepség a dagály beálltával, 9 óra után kezdődik. Az eddigi intézkedések szerint a delegációk" záróülésein elfoglalt Montecuccoligróf tengerészeti parancsnok helyett Bary Richard, a haditengerészeti akadémia parancsnoka németül, a gyár részéről Pallavicini őrgróf vagy Tólnay magyarul kérik fel Wickenburg Istvánná grófnőt a keresztanyai teendők elvégzésére. A gyártelepen álló Helgoland 130 méter hosszú és 12,8 méter széles. A vízvonalon fölül fehérre, a vízvonalon alul vörösre van festve. Mellette épül az I. jelzésű czirkáló, mely előbbinek testvérhajója. A Helgoland csúzdáinak folytatásául összeállítottak 75 méter hosszú, fából készült vízalatti csúzdát, melyet vastagon befaggyúzva, a vízszín alá sülyesztettek. Az állványok eltávolításával a Helgoland készen áll, hogy tengerészszokás szerint és technikai okokból is, hátsó részével a tengerbe üssön. A csúzda baloldalán díszsátort készítenek a keresztanyának és az előkelőségeknek és 45 méter hosszú tribünt is építenek a meghívott vendégek számára, míg a Dreadnought csúzda vágánynyelvén és siklópályáján a haditengerészeti akadémia, növendékei és a közönség helyezkednek fel."[6242]

Az új "Helgoland" cirkáló 155 méter hosszú és 12,8 méter széles. A vízvonaltól lefelé mért mélysége 4,6 méter. A cirkáló 3540 tonna tonnatartalommal bír, a páncélöv vastagsága 60 milliméter, a felépítmény páncélja 55 milliméter, a vízszintes páncéllemez pedig 20 milliméter vastag. Két, összesen 20 000 lóerős turbinás motor (Parsons rendszer) működteti, amelyeket 16 Yarrow kazán táplál és négy hajócsavart hajt meg, ami 26 tengeri mérföld/órás sebességet biztosít ennek a gyors cirkálónak. A tüzérségi fegyverzet meglehetősen szerény, összhangban a maximális sebesség elsődleges követelményével, mivel elsősorban expedíciós hadviselésre, nem pedig harcra szánják a cirkálót. A hajó tüzérsége hét 10 centiméteres L/45 gyorstüzelő ágyúból és két 37 milliméteres Skoda géppuskából áll. Támadófegyverzet tekintetében a „Helgoland" cirkáló számos víz alatti indítóállomással is rendelkezik 45 centiméteres torpedókhoz. A hajót két árboccal, két kéménnyel, nyolc mentőhajóval, hat gőzbárkával és egy erős elektromos fényszóróval látták el és teszik teljessé ezt a modern új hajót. A legénység létszáma 350 fő lesz. A „Helgoland" gyorscirkáló a második a gyorscirkálók közül, amelyeket az 1911-es küldöttségek kértek és hagytak jóvá Őfelsége „Frundsberg", „Aurora" és „Zrinyi" hajóinak pótlására. A harmadik cirkálót, a „Novara"-t jövőre bocsátják.[6243]

Hadiflottánk bővítése. Montecuccoli gróf haditengerészeti parancsnok elmagyarázza, hogy a haditengerészet költségvetését az úgynevezett Schönaich-program alapján állították össze, ezért az előző évi költségvetéshez képest csak 25 milliós növekedést mutat. Az 1913-as költségvetésben 68,4 millió,

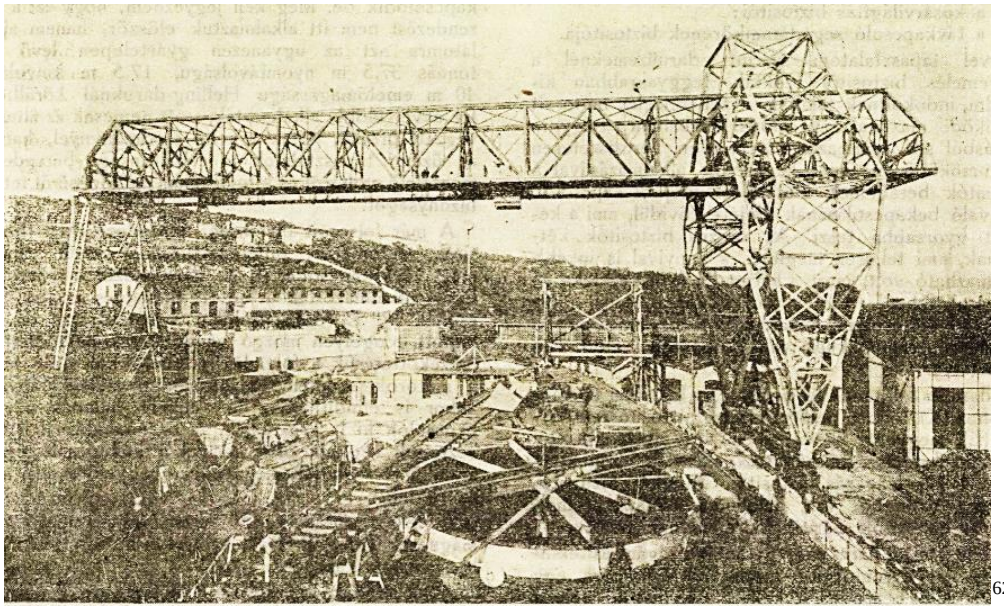
[6240] Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-24 / 278. szám
Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-06-18 / 168. szám
[6241] Katona Béla: Magyarország közgazdasága. Pénzügyi és közgazdasági évkönyv 1915. évről (Budapest, 1916) IX. Fejezet. Ipar
[6242] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-13 / 269. szám
[6243] Grazer Tagblat, November 1912-11-23
Pester Lloyd, November Jahrgang 59, 1912-11-23 / nr. 277

majd 27 millió, végül 13 millió, azaz 108,4 millió koronás rendkívüli hitelt különítettünk el új hajók építésére. Továbbá a VII. címben 10,3 millió koronát különítettünk el új hajók építésére, így összesen: 118,7 millió koronát fogunk új hajók építésére felhasználni. Mivel a haditengerészeti parancsnokság számára csak 1,5 millió koronát bocsátottak rendelkezésre rendes költségvetés-növekedésként, és az I., IV. és VII. címet is növelni kellett, az összegeket csak a VI. címből lehetett elvonni, mivel 1913-ban a Radetzky-osztály számára nem különítettek el további részleteket. Hogy ez a folyamat a költségvetés gyengülését jelentette, nyilvánvaló.
Üzemanyagra sokkal nagyobb összeget kértek, mint korábban. A haditengerészeti adminisztráció a korábbinál valamivel több készletet kíván felhalmozni. A készleteknek már most is rendelkezésre kell állniuk. A korábbinál nagyobb készletek felhalmozása szükséges. Még békeidőben is legalább félig be kell szerezni a háborúban szükséges készleteket. A haditengerészeti parancsnokság a következő év folyamán jelentősen növelni kívánja a készleteket.
Nem elhanyagolható növekedést mutat a fegyverzeti címszó. A tartalék előirányzatok feltétlenül szükségesek, valamint a kiképzési lőszerre szánt nagyobb összeg is fontos. Ezeken a kiadásokon nem lehet megtakarítást elérni.
A VII. címszót 9 660 000-rel csökkentették az előző évekhez képest. Azonban ezt a címszót tervezték növelni, és a növekedést nagyrészt egy csatahajó építésére fordítani a Monarch csatahajók pótlására. Az ugyanebben a címszóban említett haditengerészeti szénszállító gőzhajók egy új típust képviselnek. A szénszállító gőzhajók egy mobil flotta kísérőhajói. Ez mentesít minket a magáncégektől, és mozgósítás esetén mindig kizárólag erre a célra felszerelt hajókkal rendelkezünk.
A haditengerészeti parancsnok felidézi a bizottságban az előző küldöttségnek adott tájékoztatását a hajóépítés állapotáról, és ismerteti, hogy időközben a hajógyárban hogy halad a munka. Bejelenti, hogy a „Saida” cirkálót október 26-án bocsátották vízre a monfalconei hajógyárban, a „Patria” torpedónaszádot pedig november 3-án a Danubius hajógyárban. Hasonló hajókat, nevezetesen a „Balaton”-t és a „Csepel”-t november 16-án, illetve december 6-án bocsátják vízre. A „Helgoland” cirkálót november 23-án bocsátják vízre a Danubius hajógyárban, a „Prinz Eugen” csatahajót, a harmadik építés alatt álló csatahajónkat, november 30-án Triesztben bocsátják vízre. A negyedik csatahajót, amely jelenleg a Fiume-i Danubius hajógyárban épül, a tervek szerint a jövő év júliusában bocsátják vízre. A „Viribus Unitis” csatahajóval kapcsolatban a haditengerészeti miniszter bejelenti, hogy a hajó négy hete áll szolgálatban, és a lövéspróbák teljesen kielégítőek voltak, és hogy az összes lövedékből egyszerre, teljes harci töltettel oldallövést adtak le, és nem történt baleset.
A haditengerészeti parancsnok sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy nehézségek merültek fel a tengeralattjáró-építési szerződés odaítélése során. Az év elején különböző hajógyáraktól kértek ajánlatot a tengeralattjárók építésére. A beérkezett ajánlatok között volt egy a fiumei Witheadtől is, amely már két tengeralattjárót szállított. A Danubius visszalépett, csak a Pithead maradt meg. Amikor a 312 milliós kölcsönből gyorsabb ütemet hagytak jóvá a hajók építésére, a Haditengerészeti Igazgatóság ajánlatokat kapott, de ezek árban jelentősen eltértek a korábbi ajánlatoktól. A többszöri megbeszélések nem vezettek elfogadható árcsökkentéshez, ezért a Witheaddel folytatott tárgyalások megszakadtak. Ausztriától sem érkezett elfogadható ajánlat.
A haditengerészeti parancsnok kérelmet nyújtott be a bizottsághoz, hogy esetleg külföldi szerződéssel bízzák meg a tengeralattjárók építését. A VII. címet nem kellett volna csökkenteni, hanem úgy növelni, hogy lehetővé tegye az elavult Monarch osztály lecserélését. A haditengerészeti parancsnok mindkét kormánytól felhatalmazást kapott a Monarch osztály kivonásának a megfontolására 1915-ben.
A szomszédos országainkban kibontakozó drámában – vonja le a következtetést a haditengerészeti parancsnok – nyilvánvalóvá válik, mennyire fontos és befolyásos a Wehrmacht a tengeren és a szárazföldön. Ezért fegyverezzük fel magunkat, mielőtt túl késő lenne. A Monarch osztály utódjának építési határidejét nem lehet elég hamar kitűzni. Del. Choc kijelenti, hogy a tervezet ellen fog szavazni. Del. Smernyi kijelenti, hogy a szociáldemokraták véleménye szerint a Monarchia nem rendelkezhet elég nagy flottával a támadáshoz, és hogy a védekezéshez nincs szükség haditengerészeti tervre. Ezért a haditengerészet tervezete ellen fognak szavazni. A házelnök ellenzi a tervezetet, és kéri a haditengerészeti parancsnokot, hogy tisztázza, hogyan lehet az emelkedő árak következményeit felhasználni a haditengerészeti személyzet élelmezésében. [6244] Mint látjuk a fenti cikkből is, a

[6244] Grazer Volksblatt, November 19121912-11-08

flottafejlesztéssel kapcsolatban igen nagy volt a passzivítás, noha 1912-ben jelentősen fejlesztették a flottát.

1913.
A most következő képhez tartozó magyarázó szöveg: „A darut kevéssel üzembehelyezése utáni állapotában mutatja be. A háttérben még látszik a daru mechanikai részének szerelésénél felhasznált állvány maradványa. A daru alatt jobboldalon lévő hajótest a boldog emlékezetű Szent Istváné, míg mellette a Helgoland és Novara gyorscirkálók készülőfélben láthatók. A daruról lelógó tárgy az egyik gyorscirkáló 10 000 lóerős gőzturbinájához tartozó állórész alsó fele a forgóresszel együtt, melyet ideiglenesen bádogburkolat takar. Sajnos a daru áramleszedői a felvétel hibája folytán nem látszanak, a világító lámpák pedig a felvétel idején még nem voltak felszerelve. A darun levő emberi alakok, valamint a környezet jó összehasonlítást adnak e daru hatalmas arányairól. A daru hazai gyártmány, amennyiben mechanikai részét a Ganz és Társa—Danubius gép-, hajó- és vaggongyár r.-t., elektromos részét pedig a Ganzféle villamossági r.-t. budapesti cégek készítették, akik ezzel is szaporították azon alkotásaik számát, melyek kontinentális viszonylatban, sőt még azon túl is megállják helyüket. emberi alakok, valamint a környezet jó összehasonlítást adnak e daru hatalmas arányairól.”


[6245]

Díszlobogó az SMS. Helgolandnak. Az Osztrák Haditengerészeti Szövetség hamburgi szervezete zászlót adományozott új gyorscirkálónknak, a "Helgolandnak". Montecuccoli admirális gróf haditengerészeti parancsnok a haditengerészet nevében szívből jövő köszönetét fejezte ki a zászló felavatásáért.[6246]

1913.04.12-én Fiumából Polába vontatta a Herkules vontató.[6247]

1914.
„Megcsappant a munka a hajógyárban. Fiumából táviratozzák. A Ganz-Danubius hajógyár bergudii telepén a múlt héten 200, ma 300 munkást bocsátottak el. Az igazgatóság a tömeges elbocsátásokat azzal okolja meg, hogy a Szent István dreadnought elkészítése után megcsappant a munka és csupán a Novara és Helgoland páncélos cirkáló felszerelése és 16 torpedóhajó építése van folyamatban. Az elbocsátott munkások túlnyomó része az ausztriai hajógyárakban keres munkát.”[6248] A Szent István csatahajó

[6245] Elektrotechnika, 13. évfolyam, 1920-08-15 / 15-16. szám
[6246] Die Zeit, Januar 1913-01-30
[6247] Die Zeit, April 1913-04-13
[6248] Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-01-27 / 21. szám

építésénél 750-en szenvedtek balesetet. A munkások 50%-át akarják elbocsátani, ezért tiltakozásul 35 csoportvezető felmondott. A hajógyárban igen feszült a helyzet. [6249]

„— Fiumából jelentik: A bergudi kincstári hajóépítő-telep dokkmedencéjében serényen halad a Szent István dreadnought szerelési munkája. A haditengerészet vezetősége a speciális kazánok és a gépészeti berendezés megismerése céljából két géptisztet vezényelt a hajóra. Ugyanott szerelik a Helgoland és a Novara gyorscirkálókat is, amelyeknek munkája már anynyira haladt, hogy Fiumába vezényelték a cirkálókon szolgálatot teljesítő 3—3 géptisztet is, továbbá ideiglenes szolgálattétel céljából egy-egy sorhajóhadnagyot."[6250]

1914.08.29-án állt szolgálatba.

Hadműveletek:
A Geoben és Breslau német hadihajók megsegítésére indított flottaköteléknek nem volt tagja, Ekkor Sebenico kikötőjében maradt.

1914.11.02-án a Lissa szigetén partra szállt francia csapatokat támadta. Ekkor az I. torpedó-flottila (Tátra osztály rombolói) kisérték. Ekkor a francia cirkálók és rombolók a monarchia flottája után indultak, de féltek attól, hogy azok aknamezőre csalják őket, így végül a francia hajók visszavonultak.
A franciák az 1. könnyűdiviziót vetették be ekkor, ami a **Waldeck-Rousseau** páncélos cirkálóból és a Jules Michelet páncélos cirkálóból vagy az Ernest Rénau-ból állt. Talán ez utóbbi lehetett bevetésen, mivel nem sokkal később ezt támadta meg az U-5 tengeralattjáró.
Az U-5 tengeralattjáró november 4-én eredménytelenül támadta a francia egységeket, talán az **Ernest Rénan** és a Waldeck-Rousseau páncélos cirkálókat.

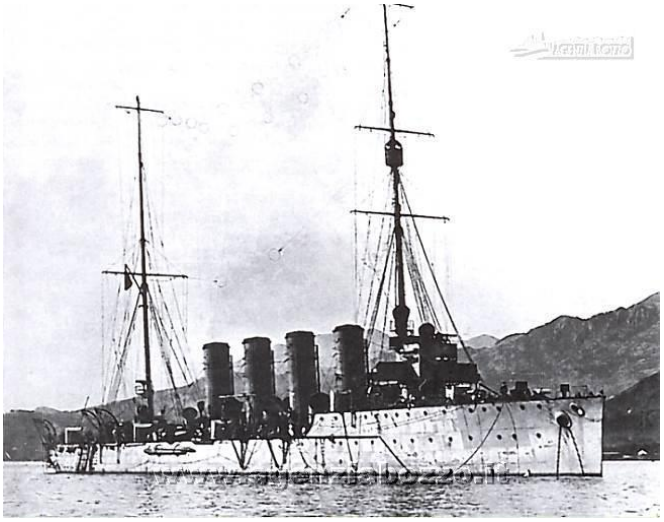
1914.12.21/22-én sikertelenül próbálta meg feltartóztatni a **Jules Michelet** (13 105 t, 4 db. 19.4 cm és 12 db. 16.4 cm ágyú, 22.5 csomó) francia cirkálót.

1915.
1915.02.18/19-én az otrantói tengerzár ellen indult a Tátra, Balaton, Csepel, Orjen, Lika, és a Triglav rombolók, továbbá a 75 T, 76 T, 56 T torpedónaszádok kíséretében. Itt látótávolságba került a görög **Eli (**2 115 t, 3 db 15.2 cm ágyú, 26 csomó) cirkálóvak.

1915.04.10/11-én a Helgoland a Tátra, Balaton, Csepel, Orjen, Lika, és a Triglav kíséretében az otrantói szorosban járt, de nem akadt ellenségre.

1915.05.23-án üzent Olaszország hadat az Osztrák-Magyar Monarchiának.

[6249] Vas- és Fémmunkások Lapja, 18. évfolyam, 1914-05-28 / 22. szám
[6250] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-20 / 118. szám



1915-ben

1915.05.19-23-án részt vett az ankonai hadműveletben.
A felderítő repülők 1915.04.19-én emelkedtek a levegőbe. Két tengeralattjáró a triesti öbölbe ment, egy Lissa közelébe hajózott, egy pedig a montenegrói partokhoz ment. A felderítés részét képezte, hogy a Saida és a Szigetvár cirkáló, és a Balaton és a Triglav romboló az Isola-Grossa – Porto Tajer és Pedaso közötti szakaszt figyelte meg.

A Helgoland köteléke 1915.05.19-én futott ki (parancsnoka **Heinrich Seitz** sorhajókapitány). A Pelagosa sziget és a Monte Gargano (Gargano-fok) közötti részt a Helgoland, Csepel, Tátra, Lika és Orjen romboló tartotta megfigyelés alatt.
A Pelagosa sziget és a Lagosta közötti részt az Admiral Spaun gyorscirkáló, Wildfang, Streiter és az Uskoke romboló figyelte meg. A Helgoland és az Admiral Spaun kötelék feladata, hogy megfigyelő láncot alkosson és fedezze a Monarchia csatahajóit.

A Baritól nem messze fekvő Vieste, Manfredonia, Barletta megtámadása a „Helgoland" kiscirkálóval – gyorscirkáló-, a „Csepel", „Tátra", „Lika" és „Orjen" újabb gyártású rombolókkal történt meg. Ők alkották az Osztrák-Magyar Monarchia támadóflottájának legdélebbi csoportját. Ez a kötelék május 23-án délután 5 órakkor hagyta el Lagogrande kikötőjét. A Tátra Szebrenicoból indulva csatlakozott a kötelékhez.
Manfredonát a Tátra és a Csepel romboló lőtte. Itt szétlőtték az olajtartályokat, a pályaudvart, a remizt és a vasúti pályát. Továbbá szétlőttek vasúti kocsikat és megrongálták a viaduktot és a pályaudvar mögötti gyártelepet.
A Lika romboló Vesete-t támadta és szétlőtte a jelző és rádióállomás épületét.

A Helgoland, Barletta partjait 24-én reggel 3 órakkor közelítette meg 700 m-re. Jobb híján egy ottani vasúti szerelvényt lőtt szét. A célokat 04-4.38 között lőtte.

Kisvártatva, északi irányból két olasz hadihajó, az **Aquilone** és a **Turbina** romboló tűnt fel.
A Helgoland azonnal tüzet nyitott rájuk. A Helgoland az Aquilone nyomába eredt. Mindkét egység a legnagyobb fordulatszámmal futott egymás mögött, a távolság azonban egyre nőtt közöttük. Az olasz romboló gyorsabb volt. Negyedóra alatt az eredeti 6000 méteres távolság az üldöző és üldözött között 8000 méterre növekedett, ezért a Helgoland felhagyott az üldözéssel, beszüntette a tüzet, és visszafordult észak felé.
Ezenközben az egérutat nyert Turbine teljes gőzzel futott Vieste felé, hogy annak kikötőjében oltalmat találjon. A Manfredonia alól Vieste felé haladó Csepel és Tátra is csaknem ugyanazon a útvonalon haladt, mint a menekülő olasz romboló, s így 5 óra 10 perckor megpillantották egymást, amint egymással párhuzamosan, közel azonos irányban haladnak. Csakhogy míg a Turbine parancsnoka, Bianchi korvettkapitány tudta, hogy osztrák–magyar rombolókkal fut

párhuzamosan, addig a Csepel parancsnoka azt hitte, hogy a Lika vagy az Orjen az, hiszen mögötte már feltűnt a párás hajnalban a Helgoland árnyképe is. (A Helgoland ekkor már lőtt.) Ezért úgy döntött, hogy már itt csatlakozik hozzájuk és feléjük vette az irányt. A Turbine parancsnoka természetesen azt hitte, hogy felismerték és üldözik. Néhány perc múlva már a Csepel is tudta, hogy ellenséges romboló mellett halad, mert a Helgoland rádión értesítette őket, továbbá a Likát, valamint a Barlettától délre őrködő Orjen rombolót, és felszólította, hogy hagyja ott Bari előtti őrhelyét és kövesse.

A Csepel 4500 méterre, a Tátra 5300 méterre közelítette meg a Turbinét, amikor 5 óra 45 perckor tüzet nyitottak. Az olasz romboló azonnal viszonozta a tüzet. Igen szorult helyzetbe került, mert a part felől a Csepel, mögötte a Tátra, a tenger felől a Helgoland, szemből pedig a Pelagosa felől közeledő Lika fogta közre. A keresztűzbe került olasz romboló parancsnoka azonban nem adta föl, megkísérelte az áttörést, hihetetlen és meglepő, óránkénti 30 mérföldes sebességet hozva ki a tízéves rombolóból. Ám néhány telitalálat – amelyek közül egy a gépházat, egy másik a kormányházat érte – lelassította a romboló futását, amely közben ki is gyulladt, majd sebességét egyre veszítve csupán vánszorgott. Már a lövegek is felmondták a szolgálatot. A több sebből vérző parancsnok ekkor utasítást adott a Kingston-szelepek megnyitására, hogy hajója ne kerüljön az ellenség kezébe, s biztosan elsüllyedjen. Bianchi korvettkapitány ezután a hátsó fedélzetre rendelte a személyzetet, amely háromszoros viváttal búcsúzott hajójától: Viva l'Italia! Viva il Ré! Viva il Turbine! A cs. és kir. egységek beszüntették a tüzelést, és megkezdték a mentést. Az I. világháború során az egyetlen eset, hogy egy hadihajó megadta magát egy ütközet során.
Az ütközetben – amely közel egy órán át tartott – csak a Csepel szenvedett sérüléseket; egy gránát eltépte az antenna feszítődrótját és az lezuhanva egy embert súlyosan, hármat könnyebben megsebesített. Az olaszok közül tízen elestek, 35 főt – köztük a parancsnokot és a többi tisztet – a rombolók vették fedélzetükre. Közben olasz cirkálók tűntek föl a láthatáron, ezért félbehagyták a mentést és otthagyták a süllyedő Turbinét, amelybe búcsúzóul a Lika beleeresztett egy torpedót. A vízben hagyott kilenc olaszt később a cirkálók halászták ki. Mire a **Turbine romboló (390 t, 30 csomó, 1 db 7.6 cm, és 5 db 5.7 cm löveg és 2 db torpedó)** elmerült – 6 óra 51 perckor –, a Helgoland-csoport már néhány mérfölddel északabbra járt.

A fenti csatáról röviden így írt a sajtó: „HELGOLAND nevű hajó 3 torpedózuzóval VISTOT és MANFREDONIÁT bombázta és BARLETTA-nál 2 olasz torpedózuzóval találkozott, melyeket nyomban tűz alá vett és üldözött. Egyik elmenekült, a másikat a Turbinet, Csepel és Tátra nevű torpedózúzóink Pelagosa felé szorítottak egy gránátlövéssel, mely egy gépét és egy kazánját érte, megbénították úgy, hogy hajó égve és süllyedve megtorpant megadta magát. Csepel és Tátra megmentették hajó harmincöt emberét köztük parancsnokot, részlettisztet, gépfőnököt és foglyul ejtették őket.” [6251] „A mentést megzavarta két Vittorio Emanuele típusú ellenséges csatahajó és egy segédcirkáló, amelyek északkelet felől 9000 méternyire közeledtek. Az erre következő tűzharcban csak a Csepelt érte jelentéktelen találat, amely egy embert súlyosan és két embert könnyen megsebesített. A tüzet a Helgoland és torpedózúzóink úgy látszik jó sikerrel viszonozták. A legkisebb távolság 8000 méter volt. Hajóink rövidesen kikerültek a lövőtávolságból.”[6252] „Első győzelmünk az olasz vizeken Rosanelli Antal festőművész az alábbi érdekes levelet kapta, amelyből kiérezhető a viharedzett osztrák-magyar tengerészkatonák fölénye. Vieste olasz katonai kikötő bombázása L. . . . előtt horgonyoztunk. A pompás, napfényes idő valósággal felüdített bennünket a nehéz, szigorú őrködéssel eltöltött fárasztó éjszaka után. A fáradtság eltűnt s friss erővel vártuk a tovább parancsokat. Végre délután egynegyed ötkor a mi „Helgoland" nevű parancsnokló cirkálónk jelt adott. Éreztük, hogy rendkívüli események előtt vagyunk. Röviddel később ezt is megtudtuk: Háború Olaszországgal! Egy dörgő „Hurrá!" hallatszott a „Helgoland" fedélzetéről, amit mi hasonló

[6251] Dunántúl, 5. évfolyam, 1915-05-25 / 119. szám
[6252] Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-05-26 / 145. szám

viharos lelkesedéssel háromszoros „Hurrá!"-val viszonoztunk. A harci kedv tombolt a tengerészszívekben és alig öt perc alatt teljesen felkészülten állottunk. A távol Keleten vérvörösen szállt lefelé a nap. Naplementekor indulunk. Hajnali fél három óra volt, mikor legelőször megpillantottuk Niesle első lámpáit. Ez volt a mi célunk. Mégis korán jöttünk, mert az idő ködös, nem elég világos. Reggel négy óra 15 percig nyugodtan maradtunk. „Föl a kis zászlódísszel!" Büszkén emelkedik föl a ,vörös-fehér-vörös zászló, öntudatlanul emeljük tekintetünket e szimbólumra, melyhez ismételten esküdtünk hűséget a halálig. A viestei katonai rádium- és szemaforállomás előtt állunk. „Első ágyú: tűz!" Kitűnően célzott telitalálat volt, melyet halk hurráival üdvözöltünk. A löveg mélyen befúródik a rádium-állomás épületébe és felrobban, óriási por- és füstfelhő tör fölfelé. Hatalmas reggeli üdvözletünk döreje alatt a kis város lakói felriadnak, s míg rombolóművünk lövésről lövésre véget ér, nagy felfordulást, lármát hallunk a városkából és embereket látunk nagy zűrzavarban ide-oda futkosni. Sokan voltak köztük hálókosztümjeikben. Harcoló olasz katonák segélykiáltásai Célunkat megoldottuk. Gyors iramban megyünk egy közeli kikötőnk felé, egy félórával később Pelagosa tűnik fel a láthatáron. E pillanatban egy rádiósürgönyünk érkezett a „Helgoland"-ról: „Ismét vissza délre!"" Reggel háromnegyed hat óra. Füstfelhőt látunk. Öt perccel később egy olasz torpedózúzót pillantunk meg, tőlünk negyvenöt foknyira, mely a „Csepel" és a „Patra" hajók elől futva menekül. Egy pillanatig sem gondolkozunk tovább: oldalba támadjuk. Ellenségünk is felismeri, hogy mely oldalról fenyegeti veszedelem, leírhatatlan hajsza következik, mindegyik a saját erejére és esélyére van utalva. Percekig tart a vad utazás, a parancsnoki kiáltások elforgácsolódnak a levegőben, halljuk az ellenséges lövegek csattanását, melyek a vízbe esnek. A gépházban óriási hőség fejlődött ki: 62 fok Celsiusra szökött a meleg. A fűtő- és gépszemélyzet emberfölöttit végez és matrózaink ezalatt oly kitűnően belőtték magukat, hogy telitalálatot küldtünk az ellenséges gépházba. Az ellenség azonban nem csökkenő gyorsasággal igyekszik menekülni; egyszerre látjuk, hogy két ellenséges csatahajó (Viktor Emánuel-típus) és egy cirkáló rendkívüli gyorsasággal közeledik. Egy nagykaliberű ágyunk tüze felvillan és vele együtt egy erős fekete füstfelhő és az ellenség sorsát megpecsételtük. Most következett aztán, ami meglepett bennünket. Ellenségünk, a „Turbine" torpedó zúzó megadása jeléül kitűzte a fehér zászlót. Ez oly esemény, melyhez hasonló a mostani háború alatt tudomásom szerint nem történt A következő pillanatban mellette vagyunk és nem esik jól a vízben ficánkoló emberekről rossz véleményt alkotunk. De a legnagyobb meglepetést az olasz tengerészkatonák segítségkiáltása keltette bennünk: — Aiuto, austriaci! Segítsetek, osztrákok — hallatszik mindenfelől. Egészen bizonyos, hogy nálunk vagy a német bajtársaknál hasonló eset nem fordult és nem is fordulhat elő. — Mentőcsónakokat leengedni! — hallatszik a parancs. — Egyesült erővel sikerült két tisztet és harminchárom embert — köztük a parancsnokot, — megmentenünk»”[6253] A csatáról az SMS Lika romboló kormányosa külön is beszámolt.[6254]

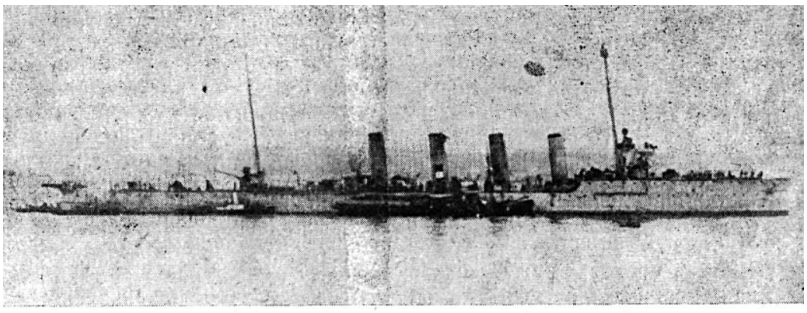
Az észak felől közeledő olasz cirkálókötelék május 24-én, virradat előtt futott ki Brindisiből, hogy rajta üssön Pelagosán. Miközben folyt a sziget katonai berendezéseinek a rombolása, vették a Turbine segélykérését. Abbahagyták a sziget teljes átvizsgálását s onnan igyekeztek a szorongatott romboló felé. Ám elkéstek. Ezután megpróbálták elvágni a Helgoland-csoport hazafelé vezető útját. A cs. és kir. csoportnak azonban északnyugat felé hajózva sikerült kisiklania a nála erősebb **Libia cirkáló** (1913-ban állt hadrendbe, 4538 t, 22.9 csomó, 2 db. 15.2 cm és 8 db 12 cm löveg) és a **Citta di Siracusa (máshol Citta di Catania szerepel) segédcirkáló** (eredetileg utasszállító, 2 db. 10 cm löveggel) bekerítéséből, mert az olaszoknál gyorsabb volt. Viszont amazoknak 15,2 cm-es és 12 cm-es főtüzérségével a cs. és kir. egységek csak 10 cm-es lövegeket tudtak szembeállítani. Az olaszok 7 óra 12 perckor, 8000-8200

[6253] Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-12 / 162. szám
[6254] Friss Ujság, 20. évfolyam, 1915-06-15 / 165. szám

méterről nyitottak tüzet. A gyorscirkáló és rombolói – a tüzet tüstént viszonozva – néhány perc múlva kivonták magukat az ellenség tűzköréből. Az utolsó lövést 7 óra 19 perckor adta le a Libia. A Helgolandot egy találat érte.

A közeledő olasz hajók között volt a **Benedetto Brin páncélos cirkáló** (14 973 t, 20 csomó, 4 db 30.5 cm ágyú, 4 db. 20.3 cm, 12 db. 15.2 cm ágyú) a **Vittorio Emanuele csatahajó** (14 137 t, 21.3 csomó, 2 db 30.5 cm, 12 db 20.3 cm ágyú) is.

A hadművelet elején a Helgoland köteléke egy 104 tagú különítményt is partra tettek, amely feladata után visszatért a hajókra. A monarchia hajóit Pelagosáról indulva, egy olasz tengeralattjáró támadta meg sikertelenül. A harcokban elesett 4 fő és megsérült 8 fő.
A Helgoland gyorscirkáló a rombolókkal egyetemben szerencsésen befutott Sebenicóba. [6255]



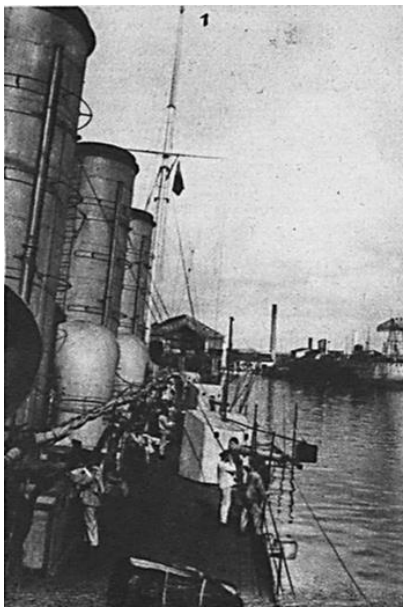
Az 1912-ben vízrebocsátott HELGOLAND gyorscirkáló

6256

A flotta olasz célpontjai

1915.06.18-án a Helgoland és a Saida gyorscirkáló, a Velebit, a Dinára és a Réka romboló társaságában, a 74T, 78T és a 80T torpedónaszádok kíséretében az Adrián járőrözött. San Benedetto magasságában észlelték az olasz **Grazia tehergőzöst (1 373 t)**. A Helgoland megállította a teherhajót, majd utasította a 74T torpedónaszádot, annak elsüllyesztésére. Ez után a kötelék visszatért hazai bázisára.

[6255] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p. és Csonkaréti Károly, Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete című könyv.
[6256] Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1915-05-27


[6257]

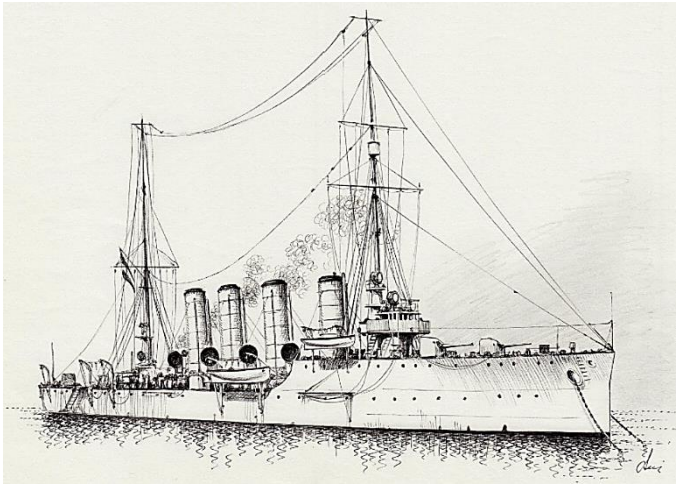
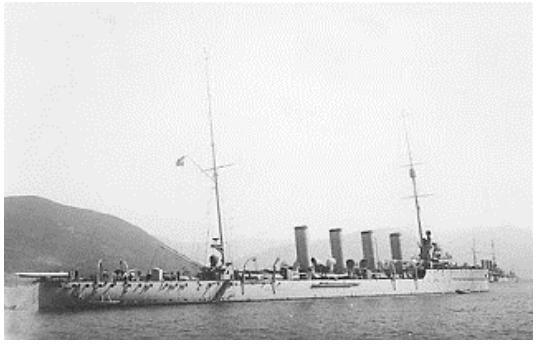
A hajó részlete 1915-ben

„(A Helgoland cirkáló üdvözlése.) Fiuméből jelentik: Helgoland cirkálónknak az olasz partvidék elleni bravúros támadása alkalmából Wickenburg István grófnő, a cirkáló keresztanyja üdvözlő levelet intézett a hajó parancsnokához és legénységéhez. A Helgoland parancsnoka ma válaszolt a grófné üdvözlésére és azt a reményét fejezte ki, hogy a tisztikar és a legénység a jövőben is hasonló buzgalommal fogja teljesíteni hazafiúi kötelességét."[6258]

1915.07.22/23-án Ortonát ágyúzta. Ekkor szétlőtték a pályaudvart és az annak közelében lévő gyártelepet, valamint a Moro hídját. Ezután Lasciano és Fossacessia-i célokat lőttek.
Erre a feladatra a Helgoland gyorscirkáló, a 74T, 77T és a 78T torpedónaszádok lettek bevetve.
(Ekkor a Csepel, a Tátra és a Balaton rombolók Campomarino és Termoli vasútállomását lőtte, míg a Lika és a Triglav a Tremiti-szigetre vezető távíró vezetéket tette tönkre, továbbá megrongálták a sziget jelzőberendezését.) Mindezek után a hajók visszatértek Sebenicó-ba. Sebenico (Sibenik) volt a Saida horgonyzóhelye is.

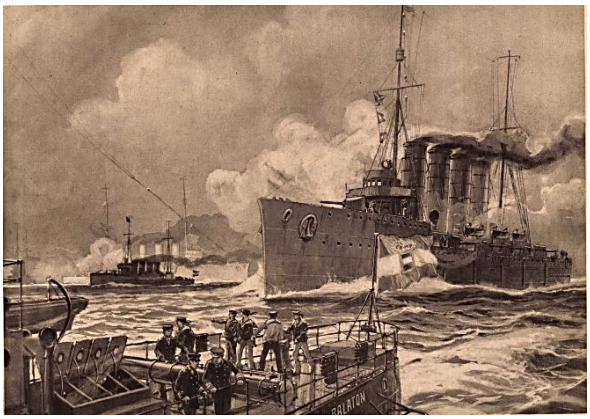
1915.07.27-én Sebenicóból kifutott a Helgoland és a Saida gyorscirkáló, valamint a Tátra, Lika, Triglav, Csepel, Balaton, Orjen (Tátra osztály) romboló. Kísérte őket a 80T és 81T torpedónaszád. A hadművelethez a német U-14-es tengeralattjáró is csatlakozott.
A Helgoland elterelő mozdulatként szétlőtte Vieste rádióállomását és jelzőberendezését.
1915.07.28-án reggel, a Helgoland és a Saida 10 tmf-re délkeletre Pelagosától foglaltak állást. Pelagosát 1915.07.11-én az olaszok ugyan is elfoglalták.
A rombolók 05 órakkor nyitottak tüzet Pelagos szigetére. Mivel az olaszok nem lőttek vissza, négy tengerésztiszt és 104 tengerész (108 fő) szállt partra. Eközben a rombolókat megtámadta a Pelagosán állomásozó olasz tengeralattjárók, de a rombolók sikerrel kerülték ki a torpedókat. A partraszálló különítményt a védő 90 olasz katona heves tűzzel visszaverte. Az utolsó roham előtt, ugyan is a lehetséges veszteségekre való tekintettel, a Csepel romboló parancsnoka, Podkapelski Vukovics fregattkapitány, visszarendelte a deszantosokat. A deszantakcióban elesett egy olasz katona, míg megsérült egy olasz katona. A Lika és a Triglav rombolók legénységéből viszont elesett 4 tengerész -közülük 3 fő volt magyar-, míg 8 fő megsérült. Visszatérőben a Busi-csatornában egy tengeralattjáró támadta meg a Helgoland-ot, de a cirkáló ki tudta kerülni a torpedókat.

[6257] Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1915-11-18
[6258] Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-06-18 / 168. szám

A Helgoland 1915-ben (rajz és fénykép)

1915.08.17-én a Saidával együtt Pelagosa-t ágyúzta.
Ekkor a Saida, Helgoland, Lika, Orjen, valamint a 80T és 81Ttorpedónaszádok volt bevetésen. Az ágyúzás 06 órakkor vette kezdetét. A hajók szétlőtték a sziget édesvíztartályát, így az olaszok a szigetet 1915.08.18/19-én elhagyták, nagy mennyiségű hadianyag visszahagyása árán. Az ágyúzás a helyőrségnek is komoly veszteségeket okozott.
A támadás alatt, a Velebit és a Dinára rombolók és több torpedónaszád, tengeralattjárók után kutatott a térségben.
1915.09.06-án az L58-as repülőgép Pelagosa szigetén olasz katonai mozgást érzékelt. Ezért 1915.09.08-án kifutott Sebenicóból a Helgoland és a Saida gyorscirkáló és az I. torpedóromboló osztály (Tátra csoport).
A két cirkáló tűz alá vette Pelagosa szigetét. Ekkor az L58-as repülő már nem észlelt ellenséges tevékenységet. Ez után a Csepel, Balaton, Tátra, Dinára és stb. rombolók csapatokat tettek partra a szigeten, de azt elhagyatottnak találták. A sziget ez után a háború végéig a senki földje lett, mert senki sem állomásoztatott ott csapatokat.
A Sebenicóba visszahajózó köteléket a Lissa közelében, Busi csatornában a francia Papin tengeralattjáró megtámadta, és eltalálta az 51T torpedónaszádot szeptember 9-én 15.04-kor. A robbanás leszakította a naszád orrát, és elesett 17 tengerész (ebből 5 magyar volt) és megsebesült két tiszt. A sérült naszádot az 56T torpedónaszád bevontatta Rogoznicába. A kötelék ezután befutott Sebenicóba.



Flottánk az Adrián: Az új gyorscirkálók: Saida, Helgoland és Schwarzenberg, a kisebb Balatonnal[6259]

1915.11.22/23-án a Saidával és az I. torpedóosztállyal együtt az Otrantói-szorosban volt felderítésen.
Ugyan is, a parancsnokság különböző csatornákon keresztül megtudta, hogy a bekerítésből kitört szerb hadsereg megvert maradványai az albán tengerpart felé igyekeznek, mert szövetségeseiktől ígéretet kaptak arra, hogy elszállítják őket a Balkánról. A szállítási előkészületek kifürkészésére a flotta

[6259] Háborús album. A világháború történelme képekben, A VILÁGHÁBORÚ KRÓNIKÁJA / A nyugati harcterekről

parancsnoksága utasította az 1. torpedóflottillát, hogy hajtson végre erőszakos felderítést az Otrantói-szorosig. A november 22-én Sebenicóból kifutó 1., 3. és 5. torpedóosztályt a Helgoland és a Saida vezette. Kevéssel az indulás után a Csepel-nek kazánház meghibásodás miatt vissza kellett fordulnia, a többiek elszáguldottak Otrantóig. Hadihajóval nem találkoztak, **csupán egy olasz vitorlással — neve Kalmara (Gallinara)** —, amelyet a Lika megállított és a Triglav — miután felvette a személyzetét — elsüllyesztett. Ugyancsak összeakadtak az **olasz Palatino tehergőzös**sel, amely 180 tonna lisztet szállított Brindisiből Albániába. Mivel a felszólításra nem állt meg, és mert három löveg is volt a fedélzetén, a Tátra tűz alá vette. Amikor már égve süllyedni kezdett, az Orjen felvette a személyzet életben maradt tagjait. A hajók az Albán partok előtt cirkáltak.
A hadművelet zászlóshajója az SMS Helgoland volt, Seitz sorhajókapitány vezérlete alatt.
A térségben négy olasz romboló volt, de elkerülték a Monarchia hajókötelékét.

1915.11.29-én áthelyezték Cattaroba a Novara-val együtt.

1915.12.05/06-án a Saida cirkálóval és az 1. torpedóosztállyal (a hat Tátra típusú romboló) együtt az Otrantói-szorosban volt felderítésen. Visszafelé megtámadták a rombolók Durazzo kikötőjét is. A **hadműveletben 5 kisebb motoros hajót (4 albán és 1 olasz hajót) süllyesztettek el**, közülük kettőt Durazzóban. A rombolókat a cirkálók fedezték. A durazzói támadás után San Giovani di Medua előtt aknákat telepítettek.

1915.12.20-án a Helgoland cirkáló, a Tátra, a Balaton és a Csepel rombolókat Cattaróba helyezték át, hogy közelebb legyenek az Albán partokhoz.

1915.12.28-án kémjelentés érkezett arról, hogy az olasz Euro és az Ostro rombolók 300 főnyi csapattal Durazzóba érkezett. Ellenük 28-án éjfélkor kifutott a Helgoland cirkáló, a Csepel, Lika, Triglav, Tátra és a Balaton romboló.
1915.12.29-én hajnalban Durazzo felé hajózott a Helgoland. Ekkor felfedezte a francia **Monge (553 t, 27 fő)** tengeralattjárót, amelyet legázolással felmerülésre kényszerített. A megrongálódott és süllyedő tengeralattjárónak a Balaton romboló lövegei adták meg a kegyelemdöfést 02.35-kor.. A magyar hajók 26 franciát kimentettek. (Más adat szerint 2 tisztet és 15 tengerészt mentettek ki. [6260]) A tengeralattjáró kapitánya önként merült a hullámsírba. Ez után Durazzo kikötőjében ágyútűzzel elsüllyesztett egy vitorlást és egy gőzöst, valamint több szárazföldi löveget szétlőtt.[6261]

Durazzó-i (Rodoni-Gargano-fok) tengeri csata 1915.12.28/29-én (máshol 30/31-e szerepel a csata napjaként):
Ezután 07.30-tól a durazzói kikötőt védő lövegeket ágyúzta. A parti ütegek visszalőttek a monarchia hajóira. A kikötőbe behatoló rombolók **elsüllyesztették a görög Mikael gőzöst és egy (máshol két) vitorlást**. A jelzett két olasz rombolónak azonban nem lelték nyomát. A kikötőből kihajózó Lika és Triglav romboló olasz aknára futott, mivel manőverezniük kellett, egy őket 8.00-kor tűz alá vevő 7.5 cm-es löveg miatt. A Lika elsüllyedt 8.03-kor. A legénységből 50 fő esett el, közülük 13 fő volt magyar. A Triglav-on 10 fő esett el, akik közül 5 fő volt magyar. Ez után a Tátra vontatni kezdte 9.30-kor a sérült Triglav-ot. A vontatáshoz a Csepel is csatlakozni akart, de annak hajócsavarjaira rátekeredett a vontatókötél, mikor a fölött áthajózott, így a hajó lelassult. A Lika tengerészeinek mentése és a Triglav vontatása, sok időbe került, így a hajók csak 9.30-kor tudtak hazafelé indulni, mindössze csak 6 csomós sebességgel. A Helgoland 10.35-kor értesítette a Cattaróban lévő 5. csatahajó osztályt a történtekről. Itt kifutásra készen állt a Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló és a Budapest partvédő páncélos. Továbbá induláshoz készülődött a Novara gyorscirkáló és az Aspern cirkáló. A Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló 11.15-kor indult a Helgoland vezette csoport megsegítésére. A Helgoland csoport a visszafelé útja során antant egységekbe ütközött. Az olaszok ugyan is már reggel 7.30-kor jelentették Durazzó ágyúzását Brindisibe. (Egyesek szerint, az olaszok már 7.00-kor észlelték a monarchia hajókötelékét.) Innét az **angol Darthmouth könnyűcirkáló** (5200 t, 8 db 15.2 cm ágyú, 25 csomó) és az **olasz Quarto kiscirkáló** (3207 t, 6 db 12 cm ágyú, 28 csomó) futottak ki. A magyar kötelék ellen ugyan innét kifutott

[6260] Gonda Béla szerk.: A Tenger 6. évfolyam 1916 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: A Magyar Adria Egyesület működése
[6261] Alkotmány, 20. évfolyam, 1915-12-31 / 363. szám

8 órakkor a **Casque**, **Renaudin**, **Commandant Bory**, a **Bissin** és a **Commandant Lucas francia romboló**. Szintén a monarchia köteléke ellen 9 órakkor az **angol Weymouth** könnyűcirkáló (5200 t, 8 db 15.2 cm ágyú, 25 csomó) és az **olasz Nino Bixio kiscirkáló** (3575 t, 6 db 12 cm ágyú, 29 csomó), továbbá az **Abba**, **Nievo**, **Mosto** és a **Pilo** olasz romboló. (**A csatába 2 olasz, 2 angol cirkáló, 6 francia és 4 olasz romboló vett részt, míg a monarchia részéről 1 cirkáló és 4 romboló**)
A Helgoland, Tátra, Triglav, Csepel alkotta kötelék 10.30-kor a Pali-fok magasságában járt.
A Dartmouth és a Quarto cirkálók és az 5 francia romboló el kívánta állni a magyar hajók útját, mivel azokat 20 tmf-el megelőzték Punta d'Ostró irányában, és azokat Nino Bixio csoport felé akarta terelni. Az angolok azért álltak itt fel, mert abból indultak ki, hogy a monarchia hajói teljes sebességgel haladnak. De azok csak 6 csomóval araszoltak. Az angolok a Helgoland csoportot 12 órakkor észlelték déli irányban. A Dortmouth csoport azonnal délnek fordult, de ekkor már a felderítő rombolói Antivari magasságában jártak, ahol az L61 és L67 osztrák-magyar repülőcsónakok (hidroplánok) bombákkal támadták meg az ellenséges rombolókat. A Nievo romboló bombatalálatot kapott, ezért a rombolók is dél felé fordultak. Seitz sorhajókapitány, a Helgoland parancsnoka, 11.45-kor a castelnuovói hírközponttól értesült arról, hogy az ellenséges hajók előtte járnak. Seitz kiadta a parancsot, hogy az ellenség feltűnésekor a Triglav-ot süllyesszék el. A vontatókötelet 13.15-kor vágták el. Az elsüllyesztés meg is történt 13.38-kor, amikor a francia rombolók támadni kezdték, így a kötelék mindkét Durazzónál megsérült rombolóját (Lika és Triglav) elveszítette. A Tátra és a Balaton rombolók csatlakoztak a Helgolandhoz, hogy magukra vonják az ellenség tüzét, így segítve az akkor még csak vánszorgó Csepel rombolónak. Észak felől a monarchia hajói hirtelen füstcsíkot észleltek, dél –délnyugati irányba fordultak. A Helgolandot 13.55 kor érte az első találat a Dartmouth csoport felől. Egy ember elesett, míg heten megsérültek.
Ezután a Dartmouth jobbra, a Quarto kissé balra húzódott, hogy két tűz közé fogják a Helgolandot-ot, majd a Quarto a Helgoland nyomdokvonalába állt. Ekkor Seitz sorhajókapitány a hátsó torpedóvetőcsőből torpedót lőtt ki az olasz cirkálóra, mire az elkanyarodott, s evvel mind a Csepel, mind a Helgoland mentesült egy időre a Quarto tüzérségi tüze alól. 14 óra 27 perckor a Dartmouth parancsot adott a Quarto-nak, hogy támadja meg a Csepel-t, amelynek erre az időre sikerült sebességét 26 mérföldre növelni, mert közben a hajócsavarral sikerült elszakítania a rácsavarodott vontatókötelet. Kétórás tűzpárbaj kezdődött a Dartmouth-al 13.43-kor, miközben a hajók 8—10 ezer méterre futottak egymással párhuzamosan. A Helgoland 13.55-kor nyitott tüzet **a Dartmouth-ra. A hosszú és kemény tűzpárbajt** 8—9 ezer méterről, zajlott, amiben a rombolók nem vettek részt.
A Helgoland sebességét 28 mérföldről 30 fölé növelte. 15 óra 02 perckor érte a Helgoland-ot a második lövés. Ez a találat megölt egy matrózt, négyet megsebesített és szétrombolta a kormány gőzgépét, ezért ettől a perctől kézi kormányzásra kellett átallniuk. 15 óra 32 perckor a Nino Bixio és a Weymouth is a csata színhelyére ért s bekapcsolódott a harcba, a valamivel később odaérő Abba csoport pedig a Csepel-t vette tűz alá. Ez utóbbi 16 óra 30 perckor egyesült a Helgoland-csoporttal. 16 óra körül már felcsillant a remény, hogy a brit és olasz hajóknál gyorsabb cs. és kir. egységek le tudják rázni magukról a túlerőben levő ellenséget s Seitz rádiógrammot küldött a közeledő Kaiser Karl Vl-nak, hogy forduljon vissza, ők pedig déli irányba fordulnak. A páncélos cirkáló tehát visszafordult. 16 óra 25 perckor érte a Helgoland-ot a harmadik találat, amely különböző felépítményekben okozott kárt. Hamarosan újabb találat érte a vezérhajót, de ekkor már sötétedett s a parancsnok rövid déli irányú menet után lassan nyugatnak fordult, majd amikor besötétedett 17.30 körül — bár az ellenséges egységek már 7000 méterre közelítették meg a cs. és kir. köteléket —, bízva saját hajóinak nagyobb gyorsaságában, 18 óra 15 perckor hirtelen északi irányba fordult, hogy megkísérelje az áttörést. A csoport ekkor 12 mérföldnyire volt az olasz parttól (Gargano-fok). A váratlan irányváltoztatás meglepte a brit hajót s csak néhány perces késedelemmel tudta követni a Helgoland-csoportot, amely percekig jobb pozícióban volt, mint a brit és olasz cirkáló, annak ellenére, hogy ekkor köztük a távolság 3500 méterre csökkent ; ugyanekkor a Nino Bixio-t a Weymouth helyzete akadályozta a tüzelésben. (A „T" formáció vízszintes szárába kerültek a cs. és kir. egységek, az ellenség nem tudta hirtelen módosítani tűzvezetését és helyét.) **Egy becsapódás súlyos sérülést okozott a Nino Bixio**-n. A Helgoland csoport a csatározások közben egészen Bariig hajózott. A Helgoland-csoportnak sikerült az áttörés az éj leple alatt 1915.12.29-án, az üldözők fokozatosan lemaradtak majd beszüntették a tüzelést, bár a Helgoland még egy ötödik találatot is kapott, míg a Tátra hajtóműve 18.45-kor meghibásodott, és így csak 20 csomóval tudott haladni. A monarchia hajói végül befutottak Sebenicóba.

Egyöntetű az a vélemény, hogy Seitz sorhajókapitány ügyes taktikázásán múlott a cs. és kir. kötelék megmenekülése, illetve az áttörés, mert a hatalmas túlerővel szemben is kihúzta besötétedésig. A nappali áttörés a cs. és kir. egységek pusztulásához vezetett volna. Egy olasz szerző külön kiemeli a gépszemélyzet érdemeit is, amennyiben nekik köszönhető, hogy a hajók sebességét ilyen hosszú időn át 29 mérföld fölött tudták tartani.
„A Helgoland nevű cirkálónk nagy sebességgel a nyílt tenger felé tartva, magára vonta az üldözőket, akik elől azután a sötétség beálltával egy ügyes mozdulat által sikerült elmenekülnie."[6262]
A két modern romboló elvesztése érzékenyen érintette a cs. és kir. haditengerészetet, mert a négy gyorscirkáló és a hat TÁTRA-osztályú romboló képviselte a flottában a „huszárságot", olyan erőt, olyan harcmodorral, amely egyenlő eséllyel vette fel a harcot az ellenséggel. [6263]

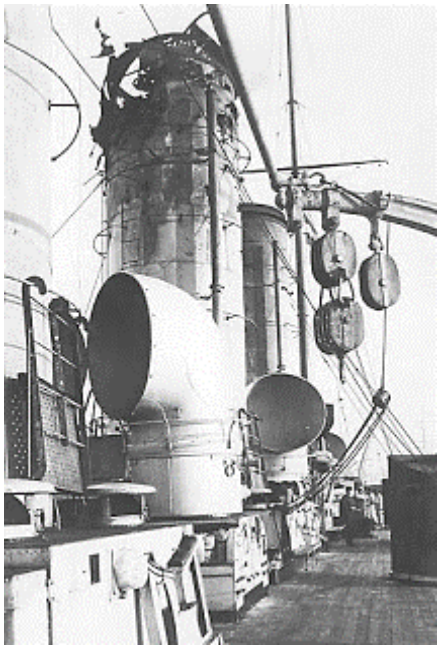
Érdekesség, hogy a hazai lapok a durazzói csata során küzdő ellenséges hajókat, rosszul azonosították.
„Az ellenséges flotta többek között a Bristol (4900 tonnás) és a Falmouth (51300 tonnás) típusú angol cirkálókból és Bouclier (770 tonnás) típusú francia torpedórombolókból, tehát oly túlnyomó erejű hajókból állott, hogy Helgoland cirkálónk (3500 tonnás)"a megmaradt bárom torpedórombolóval nem fordulhatott szembe velük és nem menthette volna meg a súlyosan megsérült Triglavot." [6264]

Az 1915. december 29-ei tengeri ütközet. (Benczúr László)

A Helgoland kezdetben a Dartmouth cirkálóval harcolt, majd később odaérkezett a Weymouth és a Nino Bixio cirkáló is a négy olasz romboló kíséretében. Az ellenség óriási erőfölénybe került, és a Helgolandot több találat érte. A HELGOLAND-ot 1 óra 55 perckor érte az első találat, az I. számú csónak darujánál. A daru leszakadó feje a kötélzetével együtt a 3. számú kazáncsoport szélfogójába esett. A felrobbanó gránát két csónakot teljesen megsemmisített, a repeszek több szellőzőt át- lyuggattak

[6262] Gonda Béla szerk.: A Tenger 8. évfolyam 1918 Éves tartalomjegyzék / Okolicsányi László dr.: Haditengerészetünk magatartása a világháborúban
[6263] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-08-24 / 192. szám
Délmagyarország, 5. évfolyam, 1916-03-31 / 76. szám
[6264] Pesti Hírlap, 37. évfolyam, 1915-12-31 / 363. szám)

és számos kisebb kárt okoztak, többek között a legénységi konyhában. Egy fűtőtanonc, Farkas János elesett, heten megsebesültek. 2 óra 41-kor érte a második találat a HELGOLAND-ot. A brit 15 cm-es gránát a hátsó felépítményen lévő fényszóróplatformot átütve szétrombolta a flottillaparancsnokság-irodát. Az ott lévő papírok lángra kaptak. A repeszek átütötték a főfedélzetet és számos szellőzőcsövet és a kormánygépet is eltalálták, megsértve annak gőzvezetékét, így kézi kormányzásra kellett átállni a segédkormánnyal. Egy repesz áthatolt minden fedélzeten és átütötte a hajófeneket is. Egy ember elesett, négyen megsebesültek. A HELGOLAND 4 óra 5 perckor újra fordulni kezdett, nyugat felé, először 216 fokos, majd tíz perc múlva 239 fokos irányba. Eközben folyamatos tűzharcban állt a WEYMOUTH-szal, amely 4 óra 25 perckor egy 15 cm-es gránáttal eltalálta. A HELGOLAND-ot ért harmadik találat az elölről számítva harmadik kémény tetejét érte. A robbanás leszakította a kémény tetejét, a 6. és 7. számú kazánokban károkat okozott és kioltotta a tüzüket. Annak ellenére, hogy tizenhat kazánból kettő kiesett, a HELGOLAND sebessége mindössze fél csomóval csökkent, és még mindig gyorsabb volt, mint üldözői. …… A HELGOLAND-ot négy, majd a QUARTO kiválása után három cirkáló lőtte egyszerre. 4 óra 30 perckor érte az osztrák-magyar cirkálót a negyedik találat, egy gránát az előárboc felső részét találta el, különösebb károkat nem okozva, mivel a repeszek nagy része a vízbe csapódott. 4 óra 39 perckor majdnem nyugati irányba (264 fok) fordultak, majd Seitz rádión jelezte a három rombolónak, hogy a sötétedés beállta után megkísérlik észak felé az áttörést. 4 óra 45 perckor érte a HELGOLAND-ot az ötödik találat. A 97. és a 100. borda között, közvetlenül a vízvonalon találta el a gránát a páncélövet, az egy kicsit benyomta, majd lepattanva a víz alatt robbant fel, mintegy 50 mm-re benyomva a hajó héjazatát. …… 5 óra 30 percre a távolság 7000 méterre csökkent, innentől a sötétség miatt már nem tudták távolságmérővel azt tovább mérni. Ebben a fázisban **sikerült egy találatot elérni a NINO BIXIO-n**, a 10 cm-es gránát a vízvonal felett a hajótestbe csapódott be. A csata során tönkrement a kormányt működtető gőzgép és ettől kezdve kézi erővel kormányoztak, továbbá károk keletkeztek a felépítményekben. [6265]



A Helgoland összelőtt fedélzete a durazzói csata után[6266]

A hajó pár nappal később Sebenico-ból áthajózott Polába.

1916.

1916.02.03-án az SMS St. Georg páncélos cirkálóval együtt St. Vito-t és Ortunát ágyúzta. Itt volt még a 83 F, 87 F és 88 F torpedónaszád.

[6265] Hadtörténelmi Közlemények, 128. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 2015)2015 / 3. szám: TANULMÁNYOK: Krámli Mihály: A Durazzo elleni akció 1915. december 29-én
Budapesti Hírlap, 36. évfolyam, 1916-01-02 / 2. szám

[6266] https://www.elsovilaghaboru.net/2015

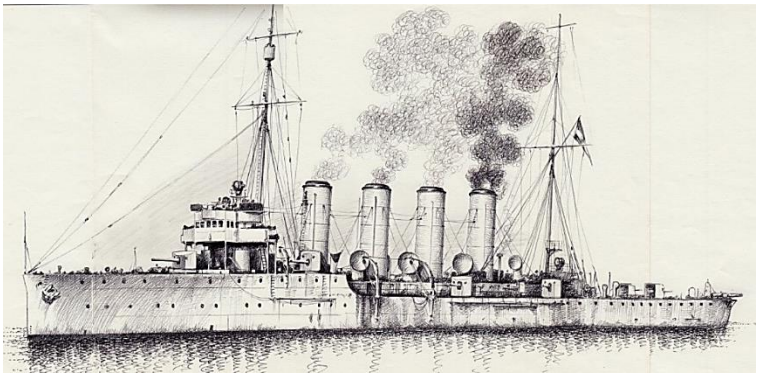
1916.02.06-án a Helgoland csoport Albánia partjai előtt hajózott 6 torpedónaszád (74, 78, 80, 83, 87 és 88-as) kíséretében. A cél Durazzó megtámadása. Útközben szövetséges flottával találkoztak, és rövid tűzharc után visszafordult Cattaroba. Ekkor **Benno von Millenkovich sorhajókapitány** a parancsnoka. Ekkor az angol **Weymouth cirkálóval** (5 200 t, 9 db 15.2 cm ágyú, 25 csomó) vívott tűzpárbajt. Ekkor két osztrák-magyar torpedónaszád összeütközött.

1916.02.24-én a Helgoland csoport Albánia partjai előtt hajózott. Ekkor a viharos tengerjárás és a rossz látási viszonyok február 24-én visszakényszeríttették bázisára. Az albániai akciókat erőszakos felderítésnek tekintették, nem pedig a szállítások megakadályozására irányuló hadműveletnek.
1916.02.25 a Monarchia csapatai bevonultak Durazzó-ba.

1916.02.26-án 6 romboló kíséretében átfésülte a Pali és a Rodoni fok közötti vizeket, de nem lelt ellenséges hajókra.

1916.05.31-1916.06.01-én az otrantói zárat támadta. Ekkor elsüllyesztette a **Beneficient**-et. Ezt az Orjen romboló süllyeszti el, de több cikk is az elsüllyedéshez a Helgoland szerepét is írja.

A Helgoland köteléke 1916.07.03-án futott ki, az Otranto-i tengeri zár feltörésére. 1916.07.04/05-én a Helgoland cirkáló, a Tátra, Orjen és Balaton romboló, a 83 F, 85 F és 87 F torpedónaszád elérte a szorost, de a rossz látási viszonyok miatt nem találták meg a célpontokat. Láttak ugyan három ellenséges rombolót, de azok elmenekültek. Így a csoport másnap visszatért kiindulási bázisára.



A hajó 1916-ban (rajz)

1916.08.28/29-én az olasz keleti partok elleni tömegtámadásban vett részt.
Augusztus 28-án este kifutott a Cattarói-öbölből a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI páncélos cirkáló, a Wildfang, a Warasdiner és a Turul romboló, valamint három kísérőnaszád: a 83 F, a 85 F, a 87 F és a 88 F. Külön csoportban követték őket a Novara és a Helgoland gyorscirkálók a Csepel és a Balaton rombolók kíséretében. A flottaparancsnokságnak az volt a célja, hogy nagyszabású tüntetést rendezzen az olasz partok előtt, és a kifejlődő harcban a lesben álló tengeralattjárók (U 4, U 11, U 15, U 16, U 17) elé csalja az ellenséget. A cs. és kir. egységek több mint négy órán át várakoztak a Gargano-fok előtt, de egyetlen ellenséges hajó sem mutatkozott. Végül is augusztus 29-én a vállalkozás parancsnoka, Paul Fiedler altengernagy elrendelte a hazatérést. Az akció sikertelenségéhez nagyban hozzájárult a rossz időjárás is.

1916.12.22-én a Helgoland és 4 romboló az otrantói zárat támadta. Itt rövid tűzharcba bonyolódott egy francia rombolókötelékkel.

1917.
1917.05.14/15-én a Saida és a Novara társaságában az otrantói tengeri zár feltörésére futott ki. Ekkor alakult ki az Otrantói tengeri csata. **Elsüllyesztett 6 tengeralattjárók elleni hálót vontató hajót**. A csata során tűzpárbajt vívott az angol **HMS Bristol és HMS Dartmouth** cirkálókkal, valamint az olasz

Marsala kiscirkálóval (3575 t, 6 db 12 cm ágyú, 29 csomó), továbbá **olasz rombolókkal**. A csatában 5 találatot kapott. Elhunyt egy tengerész, míg 16 fő megsebesült.

Részletesen az Otrantói tengeri csatáról:
Cirkálók:

A Novara, a Helgoland és a Saida 1917. május 14-én, 19 óra 45 perckor indul az öbölből. 21 órától a Novara vezetésével 21 mérföldes sebességgel haladnak a különválás pontjáig (a Pelascia-foktól 10 mérföldre keletre). Ha az ott álló világítótorony nem látható, a különválás parancs nélkül 3 óra 15 perckor történjék.

Innen a Novara a Fano-szigettől 14 mérföldre nyugatra fekvő pontra, a Saida a Fano-szigettől 28 mérföldre nyugatra levő pontig, míg a Helgoland a Fano-szigettől 42 mérföldre nyugatra meghatározott pontra nyomul elő. A cirkálók külön-külön támadnak, és a legnyugatibb egység felé működnek. A hadműveletek úgy történjenek, hogy az egyesülés legkésőbb május 15-én reggel 7 óra 15 perckor a Linguette-foktól 15 mérföldre keletre eső gyülekezőhelyen megtörténjen. Bevonulás teljes erővel. Menetalakzat: Saida, Novara és Helgoland, vagyis a leglassúbb egység az élen. Ha alkalom kínálkozik, használjanak mesterséges ködöt.

Torpedórombolók:

A Csepel és a Balaton úgy induljanak az öbölből, hogy május 14-én 21 órakor Dulcigno előtt legyenek. Onnan a Saseno világítótornyától 15 mérföldre nyugatra fekvő pontra, majd az Éliás-hegycsúcs irányában a part alá nyomuljanak. Innen délnyugati irányban ellenséges szállítmányokat kutatnak, azokat megtámadják, és ha lehet, megsemmisítik. A Novara hadműveleti vonalát nem szabad keresztezniük vagy érinteniük. Bevonulásukkor a cirkálók gyülekezőhelyét május 15-én 6 óra 15 perckor érik el. A cirkálókkal való együttes bevonulás esetében a rombolók 20 mérföldre ezek előtt félbalra haladnak. Ha az ellenség üldözőbe veszi őket, igyekezzenek azt Cattaro irányába terelni. Ha az ellenség előttük mutatkoznék és nem erősebb, mint a saját egyesült haderő, akkor saját zömünk irányába vonuljanak vissza. Mindenesetre arra törekedjenek, hogy bevonulásukkor csupán egyesült erőkkel bocsátkozzanak harcba.

Tengeralattjárók:

Az U 4 Valona előtt, az U 27 a Brindisi–Cattaro vonalon őrködik. Rádióikat lehetőleg használják ki. A német U 89 még a reggeli szürkület előtt aknákat rak Brindisi előtt, aztán ugyanott marad figyelőállásban. Bevonulás saját belátásuk szerint. A hadműveletek alatt kint tartózkodó valamennyi búvárhajó délután 5 órától másnap reggel 5 óra 10 percig rádióján figyelje a szikratávíró-jelentéseket, hogy esetleg akciót kezdhessenek, illetve megfelelő utasítást kaphassanak.

Vízirepülők:

A Cattarói-öbölből, illetve Durazzóból kellő időben induljanak. Az ellenség mozdulatait rádión jelentsék a Novara vezérhajónak.

A rombolók és a cirkálók a megadott időben kifutottak, a tengeralattjárók elfoglalták kijelölt helyüket, és a német U 89 lerakta Brindisi elé az aknákat.

A három cirkáló a parancsban meghatározott pontra 3 óra 10 perckor megérkezett, s innen legyezőszerűen szétválva futottak kijelölt hadműveleti helyükre.

A Saida, amelynek a legrövidebb volt az útja, s így leghamarabb találkozott hálót vontató halászgőzösökkel, fél órán át mozdulatlanul volt kénytelen várni a virradatra. 4 óra 20 perckor dördült el a Saida első lövése. A célba vett halászgőzös viszonozta a tüzet, de hamarosan elsüllyedt. 5 óra 20 percig még két gőzöst lőtt a Saida, közülük az egyik léket kapott, felrobbant a kazánja, a másiknál ugyancsak kazánrobbanás történt. Ez utóbbi kettő közül, bár súlyosan megsérültek, csak az egyik süllyedt el. A hajók legénységéből 19 embert kimentettek és foglyul ejtettek.

A **Helgoland**, útban kijelölt helyére, több halászgőzössel találkozott, amelyek sajátjuknak vélték és lámpaintegetéssel mutatkoztak be, de a cirkáló kikerülte őket, nehogy idő előtt riasszanak. 4 óra 17 perckor ért kijelölt helyére, ahol azonban a tenger üres volt. A parancsnok, **Erich Heyssler sorhajókapitány** ekkor úgy határozott, hogy elszáguld a Santa Maria di Leuca-fokig. Miután onnan sem látott ellenséget, 4 óra 23 perckor visszafordult. Hamarosan több halászgőzös-csoportot látott. A legközelebb esőre 4 óra 33 perckor nyitott tüzet. Egy lövedék az egyik **gőzös kazánházában robbant**, és a hajó elsüllyedt. Ugyanitt a Helgolandnak még **további három gőzöst sikerült** rövid idő alatt elsüllyesztenie. Két másik hajó tüzet nyitott a Helgolandra, de a cirkáló nem kapott találatot. Közben a Helgolandnak – miként a Saidának is – az elengedett és összevissza úszkáló hálótömeget is kerülgetnie kellett, ami körülményessé tette manőverezésüket. 5 óra 5 és 19 perc között **újabb négy halászgőzöst borítottak lángba** a Helgoland tűzérei, ezek szintén elsüllyedtek. Ezután lebocsátották a mentőcsónakokat, és 18 brit tengerészt vettek fedélzetükre. 5 óra 47 perckor fogták a vezérhajó távmondatát: "Ha nincs különösebb megsemmisíteni való, teljes gőzzel induljon az egyesülési pont felé!”

A Novara Fanóig hatolt előre, ahol azonban ellenségre nem akadt. Akkor – 4 óra 45 perckor – északnak fordult. 4 óra 55 perckor pillantotta meg az első, 12 gőzösből álló csoportot, és 5 óra 7 perckor kezdte el lőni. Az 5 óra 37 percig tartó tüzelés 5 gőzöst elsüllyesztett, 5 másikat pedig súlyosan megrongált. A gőzösök viszonozták a lövéseket, és két könnyebb találatot értek el a cirkálón. A Novara 35 brit tengerészt halászott ki a vízből és ejtett fogságba.

Összegezve: A Saida elsüllyesztett 1 gőzöst, kettőt súlyosan megrongálva hagyott hátra, közülük az egyiket többé nem javították ki. A Helgoland elsüllyesztett 8 gőzöst. A Novara 5 gőzöst süllyesztett el, és a megrongált további ötből kettő olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy ki kellett vonni az őrhajóállomásból. Elsüllyedt tehát a csata színhelyén 14 hajó, 3 további pedig úgy megrongálódott, hogy nem lehetett rendbe hozni többé.

Az egész Otrantói-szorost hajóroncsok és szanaszét úszó hálótömegek borították. A hajók személyzetéből 50 ember elesett, 72 személyt foglyul ejtettek. A sebesültek számáról nincs adat, csak annyi, hogy sokan voltak.

Az Otrantói-szorosban kiépített tengerzárra olyan súlyos csapást mért ez a támadás, hogy a tengeralattjárók hónapokon keresztül nagyobb nehézség nélkül juthattak ki a Földközi-tengerre.

A három gyorscirkáló tehát teljes erővel sietett a meghatározott gyülekezőpontra, mert nyilvánvaló volt, hogy kifutnak az antant-egységek, és megkísérlik elvágni az útjukat. 6 óra 20 perckor a Novarát egy olasz repülőgép támadta, három bombát dobott, de mindegyik a vízbe esett.

A három gyorscirkáló végül is 7 órakor egyesült.

Ezalatt a két romboló, amelyek május 14-én 18 óra 20 perckor hagyták el a honi kikötőt. Május 15-én, 3 órakor elérték az Éliás-hegy alatti vizeket, 6 perccel később megpillantottak egy három tehergőzösből álló konvojt, amelyet az olasz Borea romboló kísért. A Csepel – parancsnoka és egyben a csoportparancsnok is Johannes Prinz von und zu Liechtenstein fregattkapitány – 1000

méterről tüzet nyitott a rombolóra, amelyen a második sortűz eltalálta a főgőzvezetéket, ennek következtében a hajó mozgásképtelenné vált, majd csakhamar elsüllyedt. A Balaton – parancsnoka Franz Morin korvettkapitány – először a Carroccio, majd a Verita gőzösöket süllyesztette el. A harmadiknak – Bersaglierevolt a neve – sikerült a vízen maradnia, és bár több találatot kapott, saját erőből bejutott Valonába. A Borea még sokáig égett, és csak 5 óra 20 perckor süllyedt el. Miután a part egészen közel volt, és az elsüllyesztett hajókról le tudták engedni a mentőcsónakokat és mert a part felől ellenséges hajók közeledtek, a Csepel-csoport nem foglalkozott a mentéssel, hanem teljes sebességgel elindult a cirkálók egyesülési pontjához. 7 óra 30 perckor mindkét romboló a cirkálóktól 20 mérföldre, azoktól balra menetelt Punta d'Ostro felé, de már korábban, 7 óra 15 perckor északnyugaton észleltek árbocokat, kéményeket, majd felépítményeket, és hamarosan jelentették a Novarának az ellenséges kötelék feltűnését. Ez a kötelék a Dartmouth és a Bristol brit cirkálókból, az olasz Aquila, Antonio Mosto, Rosolino Pilo, Simone Schiaffino és Acerbi rombolókból állt Alfredo Acton ellentengernagy parancsoki lobogója alatt. 7 óra 39 perckor a két romboló Dulcigno irányába fordult, hogy mielőbb kikerüljön az ellenség bekerítéséből. Sebességüket 29 csomóra növelték. Az ellenség rombolói azonban még gyorsabbak voltak, és mindenáron harapófogóba akarták fogni a Csepel-csoportot. A száguldásban a két cirkáló lemaradt. Az Aquila 8 óra 15 perckor tüzet nyitott, amelyet a Csepel és a Balaton 12000 méterről viszonzott. Közben a távolság egyre csökkent a harcoló felek között. Az ellenség nem ért el találatot, a Csepel viszont 8 óra 32 perckor eltalálta a vezérrombolót, a többinél nagyobb Aquilát, az első kéménye alatt (7 halott). Az Aquila beszüntette a tüzet és mozgásképtelenné vált. A tűzpárbaj a másik négy rombolóval tovább folyt 9 óra 15 percig. A találatokat figyelte, és a helyesbítéseket megadta a K 153 vízirepülőgép. Akkor az olasz rombolók visszafordultak, mert a durazzói parti tüzérség lőtávolához közeledtek. A két romboló teljesen sértetlenül vetett horgonyt 13 óra 45 perckor Gjenovicban.

A rombolók tevékenysége alatt a három gyorscirkáló a legnagyobb sebességgel igyekezett Punta d'Ostro felé. Elöl a leglassúbb egység, a Saida menetelt lovag Ferdinand von Purschka sorhajókapitány parancsnoksága alatt, mögötte a Helgoland és hátul a Novara, egyenletes, 25 mérföldes sebességgel. Ezen a sebességen és irányon akkor sem változtattak, amikor megkapták a Csepel rádiójelentését a felbukkant ellenségről, majd 7 óra 20 perckor az L 88 vízirepülőgép tájékoztatását. Ez az ellenséges csoport a Darthmouth és Bristol angol és az olasz Aquila cirkáló (romboló), továbbá az olasz Antonio Mosto, Rosalino Pilo, Simone Schiaffino és az Acerbi romboló.

Kisvártatva két ellenséges repülőgép támadását kellett hárítaniuk, és közben a Novara negyedóránként "hely- és menetelő irányjelentéseket" adott Cattaronak.

A Novara, Saida és Helgoland 7 órakkor vette fel a harcérintkezést a **Carlo Mirabello olasz** cirkálóval és a francia **Commandant Riviére, Bisson** és **Cimiterre** rombolókkal. A 8000 m-ről megvívott tűzpárbaj, mindkét részről eredménytelen volt. A cirkálók tovább mentek Punto d'Ostro felé. Ellenséges repülők támadták meg őket eredmény nélkül 8 és 9 óra között. Ekkor a Helgoland kormánylapátján néhány szegecs meglazult.

Az első füstoszlopokat rövid ideig 8 óra 15 perckor észlelték, legközelebb 8 óra 45, majd 9 óra 5 perckor láttak újabb füstoszlopokat északon. Ez a kötelék a Darthmouth, Bristol cirkáló és az Antonio Mosto és az Acerbi romboló volt. Az ellenség a tüzet 10 000 m-ről nyitotta meg. Idáig a monarchia hajóinak lövegei nem hordtak el.

Közben, pontosan 9 órakor, a Novara a következő rádiótáviratot adta le a Cirkáló-flottilla Parancsnokságának: "8 óra 50 perckor saját egységeink a 607-es négyzetben, menetirány 20

fok, menetelő sebesség 25 mérföld. A menetirányban a látóhatár alatt ellenséges cirkálók, kifutás eredménnyel kecsegtet."

A kifutás a Cattarói-öbölben várakozó tartalékra vonatkozott. A cirkálóflottilla parancsnokával ugyanis megegyeztek abban, hogy a nyílt vízen észlelt helyzet alapján a csoport parancsnoka, Horthy sorhajókapitány fogja jelezni az alkalmas időpontot a kifutásra.

Tehát a gyorscirkálók felvették a harcalakzatot, vagyis a Novara állt a kötelék élére, és megindult a tőlük és előttük félig jobbra haladó ellenséges cirkálók – a Darthmouth és a Bristol –, valamint az azokat kísérő rombolók felé. Bár az Aquila is ott volt, ez a nagy, közel cirkáló méretű romboló, az ütközetbe hatékonyan nem szólt bele, mert már vontatókötélen volt.

Tehát 10 000 m-ről, 9 óra 28 perckor megdördültek a brit cirkálók 15,2 cm-es hajóágyúi. A cs. és kir. gyorscirkálók gyengébb, 10 cm-es lövegei még nem érték el az ellenséget, ezért Horthy sorhajókapitány közelebb vitte hozzájuk hajóit, mégpedig mesterséges ködöt fejlesztve, amely elfedte a gyorscirkálókat az ellenség szeme elől, lehetetlenné tette számára a célzást, és ugyanekkor meglepetést okoztak a ködből előbukkanó egységek. Ez volt az első olyan ütközet az Adrián, amelyen mesterséges köddel próbálkoztak. Horthy ugyanekkor előkészített egy torpedótámadást is, amelyre azonban a kedvezőtlen széljárás miatt nem került sor. A szél ugyanis elfújta a ködöt nyugat felé, az ellenség pedig a cs. és kir. cirkálóktól keletre menetelt.

9 óra 30 perckor a cs. és kir. gyorscirkálók is megszólaltatták ágyúikat. A csata megkezdődött, a két ellenfél egymástól először 8000, majd egyre kisebb távolságban – 4000–4500 méterre – párhuzamosan futott északnyugati irányban, órákon keresztül. Kisebb-nagyobb találatok érték a hajókat mindkét részről, ám ezek komolyabb sérüléseket nem okoztak. Ennek ellenére a brit cirkálók növelni akarták a távolságot, kis fordulatokat tettek, amit a cs. és kir. gyorscirkálók tüstént követtek, hogy ne növekedjék a távolság.

A britek viszont így veszítettek térelőnyükből, és a cs. és kir. egységekkel egy magasságra szorultak, vagyis egyre nehezebbé vált számukra északon elvágni a hazatérés útját.

Közben – Acton ellentengernagy 8 óra 25 perckor adott parancsára – kifutott Brindisiből a Marsala olasz cirkáló, a Carlo Alberto Racchia nagy romboló, valamint az Indomito, Impavido és Insidioso romboló.

Mialatt a gyorscirkálók a mesterséges köd leple alatt közel férkőztek a brit cirkálókötelékhez, a végig mögöttük menetelő Mirabello-csoport (Carlo Mirabello olasz cirkálóval (romboló, de 8 db. 10 cm lövege van) és a francia Commandant Riviére, Bisson és Cimiterre rombolókkal) előre rohant, és torpedótámadást hajtott végre a három gyorscirkáló ellen. Torpedóik célt tévesztettek, fedélzeti fegyvereik tüze azonban a Novara egyik ágyújának egész legénységét a vízbe vetette.
A súlyosabb találatok a cs. és kir. egységeken: 9 óra 50 perckor a Helgolandon egy halott; 9 óra és 10 óra között kisebb találat a Novarán, amelyek egyike megölte a parancsnok helyettesét, Szuborits Róbert korvettkapitányt. **10 óra 4 perckor kapta a Helgoland a második súlyosabb találatot. Mint az első, ez is tüzet okozott, amelyet azonban eloltottak.** 10 óra 10 perckor a Novara parancsnoki hídjára csapódott egy lövedék, amely megsebesítette a parancsnokot fején és lábain. Horthy azonban a fedélzeten maradt és hordágyon vezette tovább az ütközetet mindaddig, amíg csak a keletkező mérges gázoktól eszméletét nem vesztette. Ezután Stanislaus Witkowsky sorhajóhadnagy, a hajó tüzértisztje és rangidős vezette tovább a csoportot. Amikor rövid idő után Horthy sorhajókapitány visszanyerte eszméletét, ismét átvette a vezetést, míg a Novara parancsnokságát meghagyta a tüzértisztnek. A Saida 10 óra 50 perckor kapott az orrára egy súlyosabb találatot, egy ember meghalt, többen megsebesültek. Miután az ellenség a tüzét elsősorban a Novara vezérhajóra összpontosította, a Helgoland felzárkózott mellé mintegy 400 méterre, ezalatt a lassúbb Saida 3000 méterrel lemaradt. **A Helgoland is áthelyezte tüzét a Dartmouthra**, hogy némileg tehermentesítse a Novarát. Ez a csata 4500 m-ről folyt és a Dartmouth-ot több találat is érte.
Időközben a cs. és kir. tengerészrepülők is támadták a brit cirkálókat: a K 177 és a K 179, később a K 205 és K 206. A K 205 még egy ellenséges tengeralattjárót is lemerülésre kényszerített, amikor az már

támadásra indult a gyorscirkálók ellen. A K 153 és K 154 a közelbe érkező Marsala-csoportot bombázta és lőtte géppuskával. Ez az olasz kötelék 10 óra 30-kor avatkozott be a harci cselekményekbe. A kötelék tagjai a Marsala kiscirkáló és a Carlo Alberto Racchio, Impavido, Indonitio és az Indisidioso romboló. Ez a kötelék a tüzet 9900-7500 m közöttről tüzelt.
A cs. és kir. gyorscirkálók egyre kedvezőbb pozícióba manővereztek, s az északnyugati irányból kezdtek észak felé fordulni.

10 óra 30 perckor érte a Novarát a legsúlyosabb találat. Egy gránát becsapódott a hátsó turbinaterembe és összeroncsolta a kondenzátort, ahol a turbinákban elhasznált gőz válik ismét vízzé, hogy a kazánt táplálja. A Novara hamarosan lobogóval jelezte, hogy már csupán 10 percen át tudja folytatni útját. 10 óra 55 perckor valóban leállt. Addigra mellé ért a Saida és vontatókötélre vette a vezérhajót, a Helgoland pedig jobbra az egyre távolodó ellenség után vetette magát, hogy annak tüzét magára vonja, ugyanekkor lövegeivel elérhesse, és a vontába vétel nehéz manőverét megkönnyítse, ami végül is igen sokáig tartott az ellenség tüzében és megújuló rohamaiban.
A brit cirkálók 11 óra 5 perckor beszüntették a tüzet, és először déli irányba fordultak, majd visszakanyarodtak a veszteglő gyorscirkálók felé, és azok lőtávolságán kívül várakoztak.
Az ellenség észrevette, hogy a Novara mozgásképtelenné vált, ezért először a brit cirkálókat kísérő **Acerbi romboló** intézett gyors torpedótámadást ellene. A rombolót a két gyorscirkáló elkeseredett gyorstűzzel űzte el.

11 óra 20 perckor a csoport parancsnokságát Purschka sorhajókapitány vette át (Saida) és tartotta meg 12 óra 25 percig, amikor is a gyorscirkálók egyesültek az időközben megérkező Sankt Georg-csoporttal.

Mialatt a vontába vétel folyt, a **Marsala-csoport és a cs. és kir. gyorscirkálók mögött egyesült a Dartmouth-csoporttal, majd 9900–8800 méter távolságból ismét tüzet nyitott. (Lásd fentebb!) Ismét a Helgoland rohant szembe velük. Az ellenséges csoportból közben – 11 óra 24 perckor – kivált a Carlo Alberto Racchia romboló és torpedótámadásra indult. A Helgoland, valamint a két másik, meglehetősen akadályozott gyorscirkáló a tőlük kitelt leghevesebb tűzzel hamar visszafordulásra kényszerítették.**

A Marsala- és Dartmouth-csoport ezután hadrendbe állt, hogy együttes támadással megsemmisítse a Novara-csoportot (11 óra 35 perc). Ezek voltak a legválságosabb percei a Novara-csoportnak.
Térjünk most vissza 9 órára, amikor a Novara leadta a távmondatot a Cirkáló-flottilla Parancsnokságához.
Hansa altengernagy az üzenet vétele után azonnal kiadta az indulási parancsot, hiszen a tartalékra kijelölt egységek gőz-, csata- és kifutásra készen várakoztak. Az öbölből kifutó hajók a következők voltak: a Sankt Georg páncélos cirkáló, vezérhajó, a Tátra és a Warasdiner romboló, valamint a 84 F, 88 F, a 99 M és a 100 M torpedónaszád. Mögöttük, lemaradva, a Budapest parti páncélos, amely csak 15 mérföldes sebességre volt képes, kísérőivel, a 86, a 91 és 95 F-fel. A Sankt Georg-csoport ugyanis a maximális 20 mérfölddel menetelt.
A Sankt Georg-csoportot a repülők folyamatosan tájékoztatták a kialakult harc-helyzetről: "...Végül pedig jött a lesújtó repülőjelentés, hogy a Novara egy újabb telitalálat következtében mozgásképtelen – írja visszaemlékezésében Konek Emil altengernagy. – Ez valamivel 11 óra előtt volt. Akkor látcsővel már tisztán láttuk a még a láthatár alatt lévő egységek füstosztlopait és a lövések füstgomolyait, mesterséges ködöt is láttunk és jól hallottuk az ágyúk tompa moraját. Kb. 60 mérföldnyi (110 kilométernyi) távolságra voltunk még a tengeri ütközet színhelyétől. Nem tehettünk egyebet, mint teljes erővel tovább menetelni... már nemcsak az árbocokat, hanem a hajótesteket is láttuk... láttuk, hogy az egyik cirkáló a Novara közelében fekszik szintén mozdulatlanul, míg a másik (a Helgoland) az ellenséges vonal felé halad támadólag és szakadatlanul tüzel... Lehettünk vagy még 26 mérföldre tőlük, minimálisan még egy óra kellett nekünk, hogy az ellenséget a mi 24 centiméteres ágyúink maximális távolságra, 14 kilométerre megközelítsék..."
Közben a három cirkálón is meglátták a közeledő segítséget. A vontatókötéllel folyó manőverben szünet áll be, minden ép löveg az ellenséget lőtte.
Az ellenség is észrevette már a közeledő nagy cirkálót: 12 óra 7 perckor beszüntette a tüzet, menetalakzatot vett föl, és déli irányba fordulva elhagyta a csatateret.

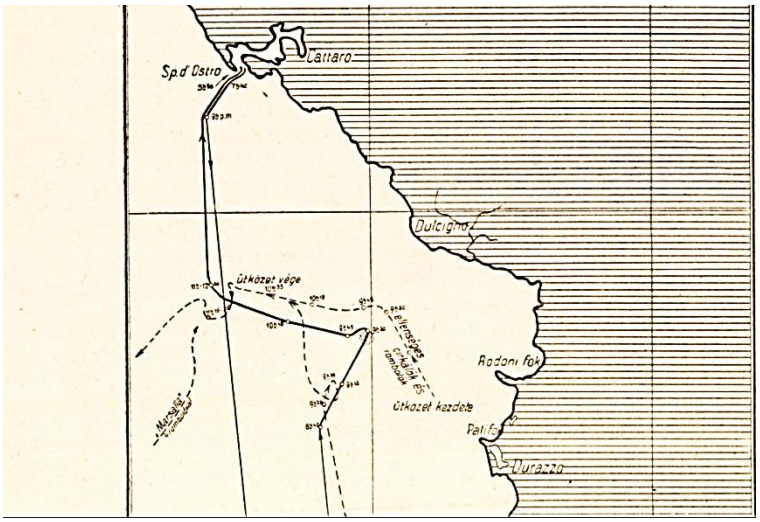
12 óra 25 perckor a Novara-csoport egyesült a Sankt Georg-csoporttal (Sankt George, Tátra, Warasdiner romboló, Tb.84, Tb.88, Tb.99 és Tb.100 torpedónaszád), együtt megindultak a Cattarói-öböl felé. Az ellenség többé nem indult rohamra a csupán 6 mérföldes sebességgel haladó hajókaraván ellen.
A Brindisibe visszatérő antantegységek útja nem volt olyan zavartalan, mint a cs. és kir. egységeké. A lesben álló német U 89 megtámadta a Dartmouth és 13 óra 35 perckor megtorpedózta. A brit cirkáló olyan súlyos sérülést szenvedett, hogy parancsnoka kiadta a hajó elhagyására szóló parancsot. A Dartmouth azonban vízen maradt, így a legénység egy része visszaszállt, és segített a cirkáló bevontatásánál. A Dartmouth biztosítására kifutó Boutefeu francia romboló közben ráfutott arra az aknamezőre, amelyet az U 89 telepített, és elsüllyedt. A Dartmouth és a Boutefeu személyzetének 42 tagja életét vesztette, 45 fő pedig megsebesült.
Végeredményben a Novara-akcióval összefüggésben – a Csepel-csoport működését is számítva – az antant oldalán meghalt 83 ember. A cs. és kir. egységeken elesett 15 ember (egy a Helgolandon ahol volt még 24 sebesült is, egy a Saidán, a többi a Novarán). A Csepel-csoport akciójának mérlege: elsüllyedt a Borea romboló és két tehergőzös, személyzetükből meghalt 16, megsebesült 21 tengerész.
A Novara-csoport 1917. május 14.–15-i támadása hosszú időre megkönnyítette a tengeralattjárók számára a ki- és bejutást az Otrantói-szoroson. Az antant azonban lassacskán újjáépítette a zárat, és 1917 őszére ismét időszerűvé vált egy zárromboló rajtaütés.

A csatában résztvevő lövegek:

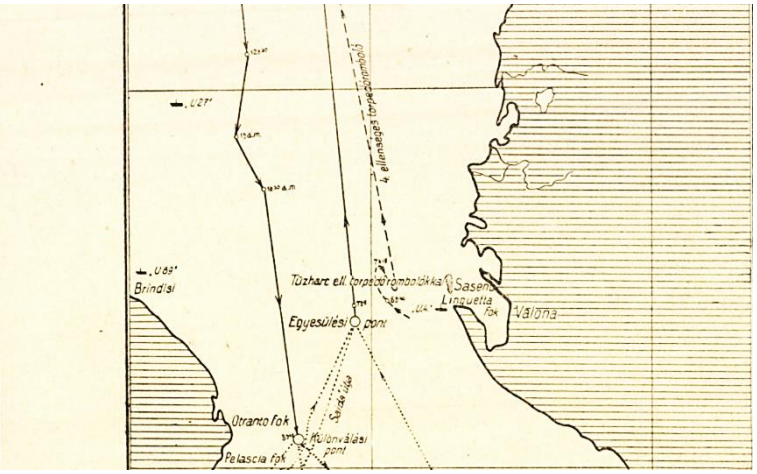
Antant:	Monarchia:	Felmentő flotta:
13 db 15.2 cm	27 db 10 cm	2 db 24 cm
9 db 12 cm	3 db 7 cm	5 db 19 cm
38 db 10 cm	összesen 30 löveg	4 db 15 cm
52 db 7 cm		2 db 10 cm
összesen 112 löveg		12 db 7 (6.6) cm
		összesen 25 löveg

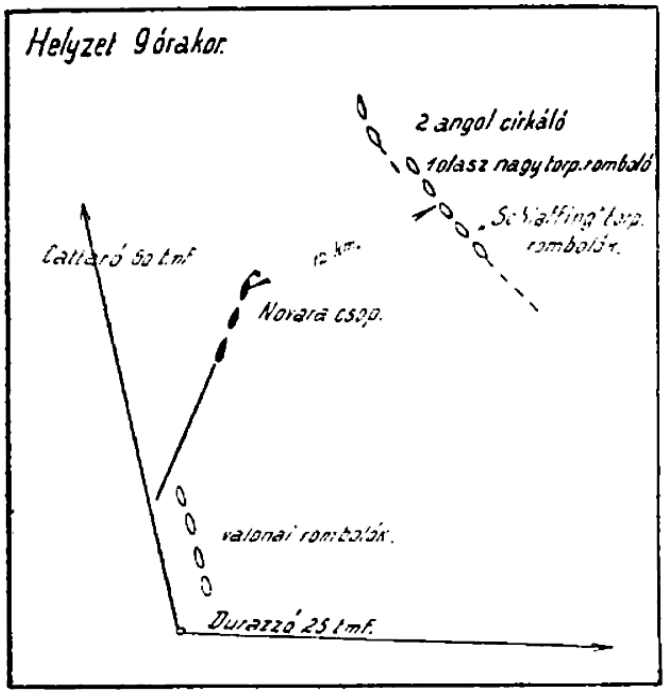
Antant 112löveg – 55 Monarchia löveg

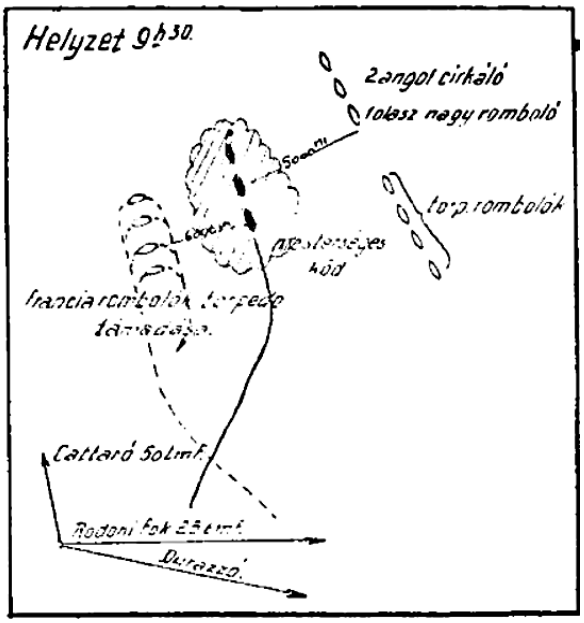
Súlyosan megsérült a Dartmouth (a háború alatt nem javítják ki), elsüllyedt a Borea romboló, a Carruccio és a Veritá gőzös és a francia Boutefeu romboló.
Állítólag könnyebben megsérült a Bristol cirkáló és a Marsala romboló is. [6267]



[6267] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete és DDR. Juba Ferenc: A diadalmas otrantói ütközet 80. évfordulójára) Gonda Béla szerk.: A Tenger 17. évfolyam 19276-9. szám: Scholtz Andor m. kir. főr. főhajónagy: Az otrantói ütközet 1917 május 15. (képekkel és helyzetrajzokkal







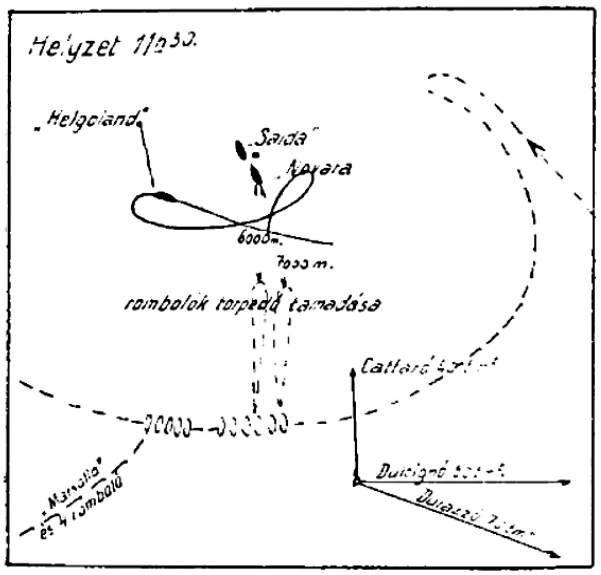
Otrantói csata

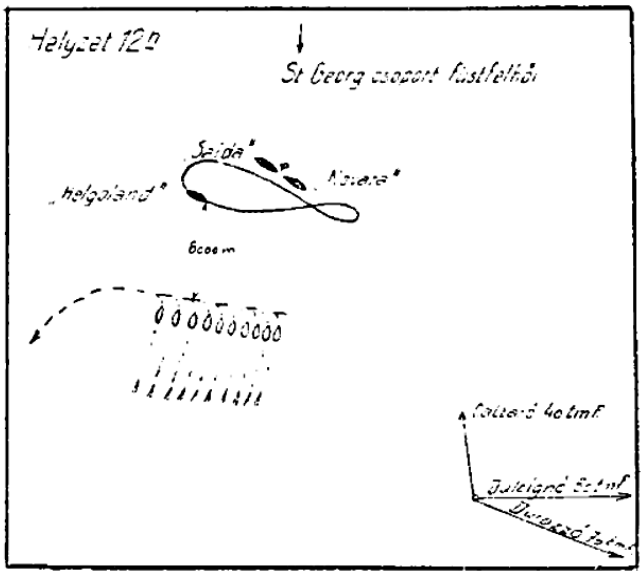
A Helgoland a csatában:

„Helgoland" még a szürkület előtt szintén találkozott egy naszád által kísért őrhajó csoporttal. Ezek nyilván saját cirkálójuknak vélték, minthogy lámpaintegetéssel mutatkoztak be nekünk, amire természetesen választ nem kaptak. Irányát megtartva, reggel 4 óra 17 perckor elérte kijelölt legdélibb helyét Cap Sta Maria di Leucát. Reményeink, hogy itt ellenséges hajószállítmányokkal találkozzunk, sajnos, nem váltak valóra és tüzetes kémszemle után ellenkező irányba, északkeletre fordultunk. Félóra múlva bukkantak fel a szemhatáron az első gőzösök. A parancsnok teljes gőzzel feléjük tart és elrendeli a kis zászlódísz felvonását. Miközben négy piros-fehér-píros lobogó repül fel az árbocokra, eldördül az első sortűz. Éles recsegő hangon csapódnak be a 10 centiméteres gránátjaink, léket és üvöltő kazánrobbanást okozva. A gőzös farával lassan alámerül, míg az orra egészen az égnek áll és hirtelen eltűnik a mélységben. Rövid félóra alatt ötször ismétlődik meg ez a színjáték. Három gőzös pedig teljesen ronccsá lőve marad a vízszínén úgy, hogy inkább legénységük mentésével töltjük az időt. Vízre bocsátott csónakunk 18 megmentett angol tengerészt hoz a hajónkra. …….

Két repülő sebesiramú támadását kell elhárítani. Hogy munkájukat megnehezítsük, minden parancsnok kígyóvonalban vezeti hajóját. Más kárt, mint a „Helgoland" mögött 10 méterre lezuhanó bomba, mely a hátsó hajótest néhány szegecsét lazította meg, nem is okoztak……..

A **Helgoland találatot kapott a parancsnoki torony és a 2. ágyú között**. Sebesültek rogynak össze a fedélzeten és az ottan fekvő előre készített lövedékekre ömlött pikrinsav magas lángokra lobban. Dietrich és Fritsch sorhajóhadnagyok valamint a lábán megsebesült lovag Winterhalder tengerészzászlós rohannak oda elsőnek és a minden pillanatban felrobbanással fenyegető forró gránátokat a tengerbe rugdalják, hajónkat súlyos kártól és sok matróz életét mentve meg elszánt cselekedetükkel. ……. Miközben „**Helgoland" tüzét most** „Novara" tehermentesítésére „**Dartmouth" az ellenség vezérhajójára és 362 kilogrammos oldalössztűzével – ugyan ez a cikk máshol csak 200 kg-os oldalsortűzről ír- a legerősebb ellenfélre irányítja, mindinkább sikerül cirkálóinknak kis utat nyerni** és az irányt folyton északabbra fordítani. …….. 11 órakor zászlók kúsznak fel „Novara" árbocán, értesítve a testvérhajókat, hogy már csak 10 percig folytathatja útját. Gyors és elszánt cselekvés leplezhette az ellenség előtt és menthette csak meg válságos helyzetünket. „Saida" erős iramban siet „Novara" oldala mellé és megteszi a vontába vételre szükséges intézkedéseket. Az ütközet alatt felfrissülő bóra és a hullámverés nagyban megnehezíti munkáját. Ugyanekkor „**Helgoland" jobbra kitör és az elvonuló ellenség felé fordul, hogy annak tüzét magára terelje és a mindenesetre várható támadást felfogja.** Nagy segítségünkre vannak újabb repülőink, melyek bombákkal és gépfegyverekkel vetik magukat az ellenségre. És ekkor a nehéz csatadöntő pillanatban nem hittünk szemeinknek, amidőn az ellenség, melynek tüze mindinkább gyengült, hajóit ellenirányba fordítva, a tüzelést teljesen beszüntette. Majd tűzkörünkön kívül megkerült minket és tőlünk délre félköralakú várakozó állásba helyezkedett. Mintha tehetetlenségünket lassanként felismerné, **11 óra 24 perckor egy nagy torpedórombolójuk, hevesen tüzelve, teljes gőzzel torpedótámadásra tör elő. HEISSLER sorhajókapitány, a „Helgoland" parancsnoka felismeri a helyzetet, hajójával közbeveti magát, és pergőtüzével 7000 méter távolságban megfordulásra kényszeríti.** [6268]





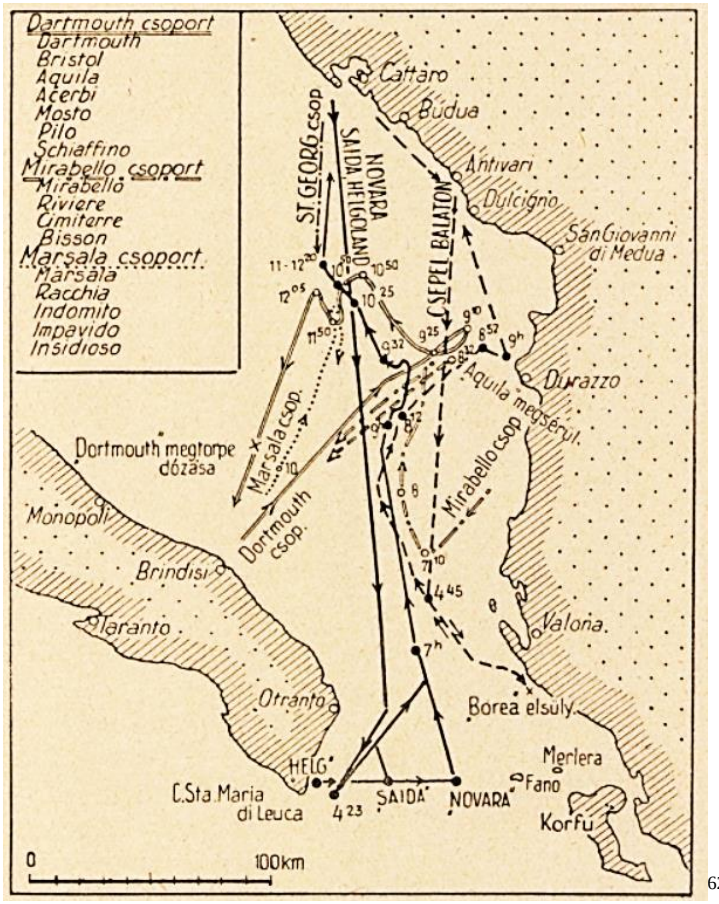
Egy másik romboló szintén neki iramodik, hogy torpedóit kilőhesse, de a „Helgoland" és a két mozdulatlan testvérhajó sortüzei megakasztják támadását. Megkönnyebbült szívvel azt gondoltuk már, hogy az ellenség támadó kedve végleg elmúlt, de a déli szemhatáron mutatkozó újabb füstfelhőkből nemsokára kivehető, hogy „Marsalla" olasz cirkáló 4 torpedórombolóval érkezett az ellenség megerősítésére. És a csatlakozásuk után 11 óra 35 perckor az egész hajóraj — mintegy 10 egység frontba fejlődve — a legnagyobb sebességgel, végleges megsemmisítő támadásra ront felénk. Az elkövetkező pillanatok voltak bizonyára "a legválságosabbak és sokan azt gondolták, hogy talán a legutolsók is lesznek. „Helgoland" egy utolsó szikratáviratával, hogy „Saida" „Novara"-t vontatóba fogja, ellenség újból támad, serkenti gyorsabb segítségre a már kétségtelenül közel levő „Sankt Georg"-ot. Aztán — „Helgoland"-dal az előtérben — cirkálóink egy utolsó erőfeszítéssel szórják a sortüzeket a

[6268] Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-06-14 / 134. szám

feltúrt fehér tajtékban felénk rohanó négyszerte erősebb ellenségre…….. 12 óra 7 perckor vége a harcnak és összeomló vízoszlopok jelzik utolsó gránátjaikat.

A 3 órai küzdelemben minden magyar cirkáló hajó 1000—1200 lövést tett. A Helgoland 1052 lövést adott le. A Helgolandon elesett egy tengerész, továbbá egy tengerész megsérült.[6269]

Az elért eredmény ezzel szemben 22 őrhajó, 2 nagy szállítógőzös, 2 torpedóromboló és 1 hidroplán elpusztítása volt. Az ellenséges vezérhajó pedig a német 89-es tengeralattjáró 2 torpedótalálatától súlyosan sérülve jutott Brindisibe.



6270

1917.10.18-án este kifutott az öbölből a Helgoland az I. torpedóosztállyal (Csepel, Tátra, Balaton, Orjen, Lika II., Triglav II.). [6271] Valonáig együtt meneteltek. 1917.10.19-én Valona kikötőjét ágyúzta. [6272]Valonánál a Helgoland és a Lika II. Brindisi felé fordult, a többiek S. Cataldo irányába. Saseno és Brindisi előtt az U 32 és az U 40 búvárnaszádok fedezték őket, illetve felkészültek az esetleg menekülő halászgőzösök vagy más egységek megtámadására. Ellenséges hajókra azonban nem akadtak, csak két repülőgépre, amelyekkel két saját gép, a K 206 és a K 207 vette föl a küzdelmet, és a hajók légvédelmi ágyúi is megszólaltak. Különösen a Helgoland tüze volt heves. Később bekapcsolódott a légiharcba a K 205 is. Az ellenséges gépek bombái mind a Helgoland mögé estek, mert a gyorscirkáló cikcakk manőverezéssel és sebességének állandó változtatásával lehetetlenné tette a célzást. – Az olasz repülők viszont egy találatot jelentettek.- Az egyik ellenséges repülőgépet a cs. és kir. repülők lelőtték. Egy órával később egy tengeralattjáró támadta meg a Helgolandot és a mögötte menetelő Lika II-

[6269] Szeged és Vidéke, 16. évfolyam, 1917-06-05 / 128. szám
Az Ujság, 15. évfolyam, 1917-06-06 / 143. szám
[6270] Gonda Béla szerk.: A Tenger 17. évfolyam 19276-9. szám: Scholtz Andor m. kir. főr. főhajónagy: Az otrantói ütközet 1917 május 15. (képekkel és helyzetrajzokkal) és Czeigler Gusztáv – Clauser Mihály et al.: A magyar tüzér. A magyar tüzérség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ: Haditengerészetünk tüzérsége.
[6271] Alföldi Ellenzék, 17. évfolyam, 1917-10-23 / 292. szám
[6272] Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék / Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel)

t, eredménytelenül. A K 207 bombákat dobott a tengeralattjáróra, amely a tiszta vízben jól látszott felülről, bár 12 méter mélyen – periszkópmélységben – feküdt a víz felszíne alatt. A bombák azonban nem találtak.
A mi repülő- csoportunk a messze délnyugatra, hajóink látókörletén kívül, megjelenő túlnyomó erejű olasz tengeri haderőket eredményesen bombázta. Egy olasz romboló a közvetlenül mellette lecsapó bombától láthatóan megsérült. Tengeri haderőink és repülőgépeink teljes számban és sértetlenül tértek vissza. [6273]

1918.
1918.02.01-én részese volt a catarrói matrózlázadásnak. A Novara és a Helgoland, valamint 7 romboló is felvonta a Sankt Georg, a Kaiser Karl VI. páncélos cirkálók, a Rudolph és a Gáa műhelyhajó mellett a vörös lobogót.[6274] Eredetileg a tengerészek szociális okokból lázadtak fel. Sok hajó legénysége viszont a nyílt lázadást már nem támogatta, így a tengerészek visszaadták a tiszteknek a parancsnokságot, és bevonták a vörös lobogót. A Novara és a Helgoland, valamint 7 romboló egyszerűen elhajózott Cattaróból, jelezvén, hogy ellenzik a lázadást. A Helgoland Catene előtt vetett horgonyt.
A gyorscirkálókat rövid egymásutánban követték az alábbi rombolók: Tátra, Huszár és néhány torpedónaszád, a Warasdiner, a Dinara, a Balaton, az Orjen és végül 19 óra 30-kor a Csepel. Heyssler sorhajókapitány mint az I. torpedóflottilla és a Helgoland parancsnoka 17 óra 45 perckor a még be nem ért Csepel kivételével újból a teljes torpedóflottilla felett rendelkezett és felajánlotta szolgálatait a zendülés leverésére.

1918.06.09-én a Cattarói-öbölben a Novara cirkálóval és négy rombolóval (Tátra, Csepel, Triglav II, Lika II) egy harcköteléket alkotott. Ez volt az „A" támadó csoport, amely az otrantói tengeri zár ellen vonult volna. Ezen egységeknek 1918.06 11-én napfelkeltekor a Fano–Santa Maria di Leuca közötti vonalon kellett elfoglalnia állását.
Mivel időközben a Szent István csatahajó elsüllyedt, a hadműveletet lefújták.

1918.10.09/10-én a Novarával és 4 rombolóval a háború utolsó harci bevetése során, biztosították a Durazzo-konvoj útvonalát.
1918.10.09/10-én Durazzóban 40 000 katonát és nagy mennyiségű hadianyagot vontak össze. Innét a kiürítést a Monarchia tengeri úton végezte Cattaróba. A szállításra 10-11 hajót vontak össze.
A manővert 2-3 tengeralattjáró is fedezte. A kiürítést olasz és angol egységek október 2-a óta folyamatosan zavarták. A csapatok nagy része viszont szárazföldi úton vonult vissza. A kiürítés október 20-ig folyt. A kiürítő tengeri konvoj volt a Durazzo konvoj. Ezt fedezte a Helgoland és Novara és négy romboló (Graz, Stambul, Hercegovina szállítógőzös, Dinara és Scharfschütze romboló, 87 F torpedónaszád, U-29 és U-31 tengeralattjáró) Tengeri úton több mint 15 000 katonát szállítottak el. A túlerejű antant flotta, a kiürítést nem tudta megakadályozni.

SMS Helgoland

SMS Novara

SMS Saida

SMS Admiral Spaun

1919.
„Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajókat. Páris, szeptember 4. Itteni körökben tartja magát az a hír, hogy Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajók nagy részét. Megkapják a „Ferenc József"-et, az osztrák tengerészet egyik legjobb hajóját. Azonkívül a „Helgoland", „Novara", „Szt. György" és „Frigyes király" nevű cirkálókat. Megkapnak még 26 torpedórombolót és két tengeralattjárót."[6275]

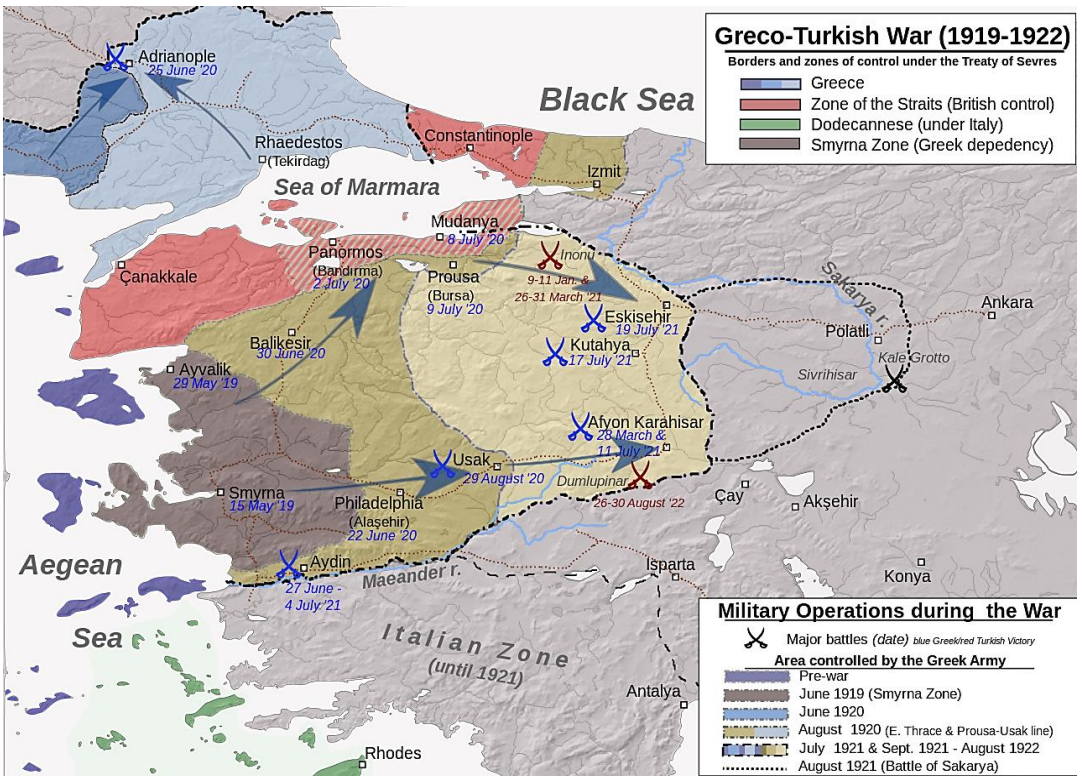
[6273] Kecskeméti Napló, 6. évfolyam, 1917-10-24 / 127. szám)
Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-10-23 / 262. szám)
[6274] Népszava, 46. évfolyam, 1918-12-07 / 290. szám
[6275] Uj-Somogy, 1. évfolyam, 1919-09-05 / 11. szám

Olasz lobogó alatt:
A háború végén a Cattarói-öbölben, Gjenovicánál horgonyzott, francia felügyelet alatt, egészen 1919 végéig, majd áthajózott –átvontatták- a tunéziai Bizertába. (Van, ahol azt írják, hogy átmenetileg Franciaországban is volt a hajó.)

1920 januárjában, mint hadizsákmányt, az olaszok kapták meg.
1920.09.19-én **átnevezték** a tunéziai Bizertában **Brindisire**.
1920.10.22-én hagyta el a tunéziai Bizertát és 1920.10.26-án befutott La Spezia-ba.

A hajót 1921.04.06-1921.06.16 között felújították La Spezia-ban, majd hadrendbe állt az olasz flottában, mint Massimiliano Lovatelli admirális zászlóshajója. Ekkor az olasz felderítő flotta hajója.
A hajó 1921.07.03-án megérkezett Líbiába, majd 1921.07.16-án befutott Isztambulba. Az út során felkeresett számos olasz, görög és török kikötőt. Az olasz keleti flotta zászlóshajójaként a San Giorgio páncélos cirkálót (10 167 t) váltotta 1921.10.06-án.
Az olaszok megszállták Dodekanese (Dodecanese) szigetét, ami ez után hivatalosan 1947-ig Olaszországhoz tartozott. A szigetet 1947-ben kapta vissza Görögország.

1920-tól Smyrna (Szmirna) (Izmir) közelében olasz expedíciós hadsereg működött. Izmír az Égei-tenger partján lévő kikötő Kis-Ázsiában. 1919-1922/23-ben volt a görög – török háború. Anatólia több pontján 1919-ben olaszok szállnak partra, és Szmirna előtt olasz hadiflotta állomásozik. Az olaszok a törököket támogatták az oroszokkal együtt. A görögöket az angolok és franciák segítették. Az antant 1917-ben Izmír környékét az olaszoknak ígérte oda, de a területre Görögország is igényt tartott. Az olaszok pl. megszállták Rodosz (Rhodes) szigetét. (Kezdetben az angol, francia, USA, olasz és görög flotta együttműködött egymással 1919-ben.)



1922 augusztusában görög flottalázadás volt.
Ezek indokolták az olasz flotta térségbe küldését, illetve ottartását.

A hajó Olaszországba 1924.01.07-én ért vissza a Földközi-tenger keleti medencéjéből.

1924.02.06 – 1924.03.16-án Fiumében volt, mert ekkor kapta meg Fiume (Rijeka) városát Olaszország. Az átadási ceremónia alkalmából a hajó fedélzetén tartózkodott III. Victor Emmanuel olasz király. A hajó megőrizte a monarchiában kapott szürke színét, míg az olasz hajók színe fekete.
„Lassan észrevétlenül utána siklik még négy vagy öt torpedó vadász, majd egy karcsú hadijacht, amelynek egyetlenegy hosszú ágyúja van a hátsó fedélzetén. Mindegyik hajó tarka zászlódiszben, a Brindisi főárbócán a jelzőzászlócskák színes füzérje fölött lobog egy hatalmas sötétkék zászló. A kék mező négy sarkán négy királyi korona arany kör közepén koronás fejű fekete sas, a gyomrában vörös pajzson fehér kereszt. A savojai-ház címere. A simán tovább sikló hadihajók valóságos gyűrűben veszik körül a királyi utast szállító cirkálót.” [6276]
„Az olaszok ünneplésen bekebelezték Fiumét és az ünnepre a király is megérkezett a Brindizi-cirkálón. A bekeba- Itaési okmányt Gaetano Giardino tábornok, Fiume katonai kormányzója olvasta föl.” [6277]
1924.03.21-1924.08.31-ig Brindisiben volt.
1924.06.19-31-ig Taranto-ban volt.

(1926.04.01-1927.07.26-ig a parancsnoka **Giulio Valli** sorhajókapitány.)
Taranto-ból 1924-ben áthajózott Líbiába. (Tripolitánia – Tripoli a líbiai fő olasz bázis.)
(1926 áprilisában Benito Mussolini Líbiában járt, a Conte di Cavour csatahajón utazva.)
Az olasz-líbiai háború (Líbia annektálása) 1923-1932 között zajlott.

Líbiából 1926-ban tért vissza Olaszországba, ahol 1926.04.01-én a „Scout”, avagy felderítő egységhez került, majd 1926.07.26-án tartalékba helyezték.

1927.06.01-én újra aktiválták, mint az első rombolóflotta zászlóshajója. Ekkor Enrico Cuturi admirális zászlóshajója 1927.11.20-ig.

1928.06.01-től Antonio Foschini admirális zászlóshajója, a különleges divízió élén.

1928.06.06-án az Aquila cirkálóval és az F 14, és F 15-ös olasz tengeralattjárókkal volt hadgyakorlaton Pula (Póla) előtt. Ekkor a Giuseppe Missori romboló véletlenül legázolta az F 14 tengeralattjárót, San Giovanni magasságában. A tengeralattjáró legénysége elhunyt. [6278]

1929.04.12-től az albán partok előtt hajózott. Durazzo-ban volt 1929.04.12-16-án. Ide Grandi külügyi államtitkárt vitte, hogy tárgyaljon Tiranában, Ahmed Zogu albán elnökkel. [6279]

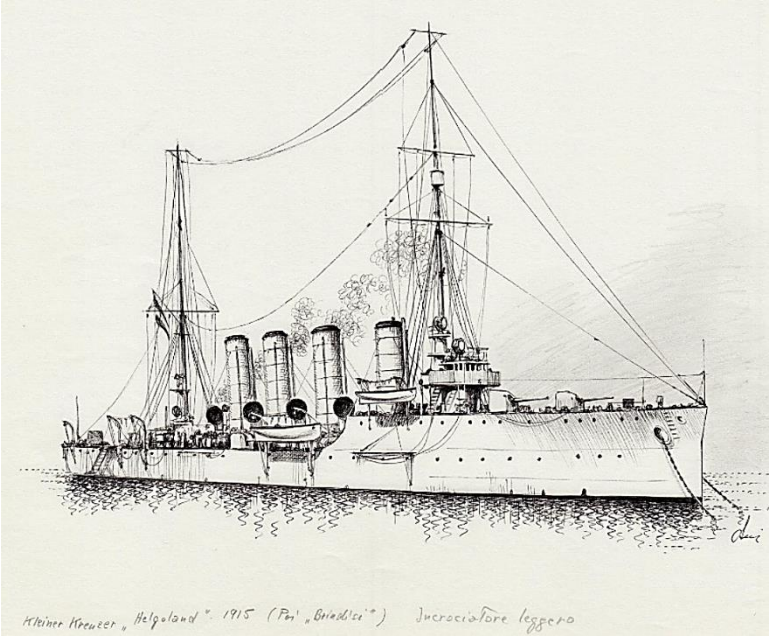
1929. május (talán 1929,05.17-1929.06.25) – júniusban a Földközi-tengeren hajózott. Felkereste a görög partvidéket, például Dodecanese szigetét, amit az olaszok megszállva tartottak.

Az aktív flottából 1929.11.26-án vonták ki.

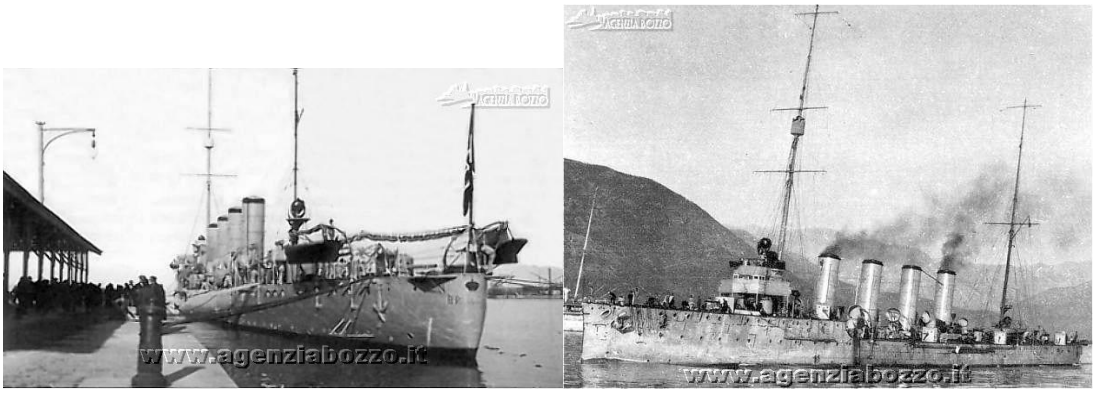
Ez után lakóhajóként szolgált Ancona-ban, majd Pula-ban, Genova-ban, La Spezia-ban, majd végül Velencében. (Az olasz forrás szerint Trieszt-ben is volt 1934.03.11-től, vagy 1934.12.19-től.) E szerint a hajó fegyverzetét leszerelték, de hajtóművei még működőképesek voltak.
A szolgálatból végül 1937.03.11-én vonták ki végleg.
A hajót Triesztben 1939-ben bontották le a San Rocco hajógyárban.

(Az SMS Admiral Spaun-t 1920-ban, a Saida-t 1937-ben, a Novarát 1941-ben bontották le.)

[6276] Pesti Hírlap, 46. évfolyam, 1924-03-18 / 65. szám
[6277] Uj Nemzedék, 6. évfolyam, 1924-03-19 / 66. szám
[6278] http://win.storiain.net/arret/num190/artic3.asp
[6279] Pesti Hírlap, 51. évfolyam, 1929-04-13 / 83. szám



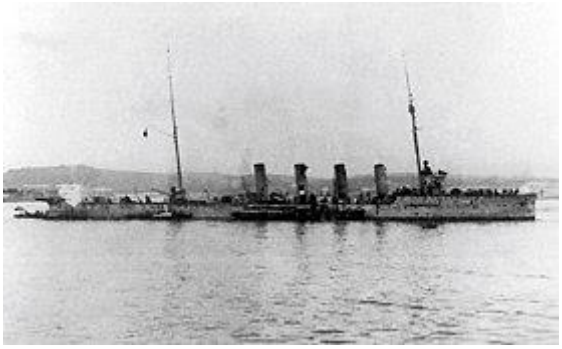
Olasz lobogó alatt

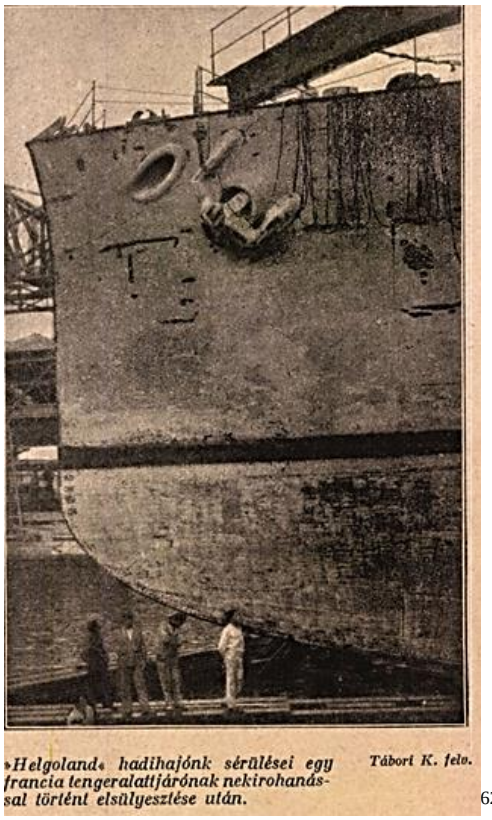


1921-ben és 1925-ben

A Budapesti Hadtörténeti Múzeum 1969-es új szerzemény másik érdekes zászlóemléke, az 1912-ben épített 3500 tonnás Helgoland-cirkáló főárbóc-lobogójának darabja. A lobogót 1918 novemberében

Cattaróban szabdalták fel. A múzeumba bekerült darabot annakidején Burgmayer Ferenc, a cirkáló egyik gépésze vette magához. [6280]





[6281]

Elsüllyesztett –elsüllyesztéséhez köze volt –hajók:
Turbina olasz romboló (390 t)
Grazia olasz tehergőzös (1 373 t)
Monge (553 t) francia tengeralattjáró
Palatino (13 500 t) olasz tehergőzös (elfogta, majd egy naszáddal elsüllyesztette) (3-4000 t)
Kalmara (Gallinara) olasz vitorlás
Beneficient teherhajó (lehet, hogy csak elfogta) (Van, ahol azt írják, hogy a Helgoland 8 tehergőzös + (otrantói csata) fogta el a vitorlást.)

Biztosította az elsüllyesztésüket:
3 albán teherhajó (4 albán)
2 olasz teherhajó (1 olasz)
2 olasz vitorlás
Mikael (Michael, Midies) görög tehergőzös

Megrongált hajótér:
Nino Bixio olasz cirkáló (4 141 t) Durazzói csata
Dortmouth angol cirkáló (5 200 t)
Még lehet, hogy az Otrantoi csatában más hajókat is eltalált, például a Bristol angol cirkálót (4 800 – 5 200 t) a Marsala francia cirkálót (3 575 t), illetve két rombolót. [6282]

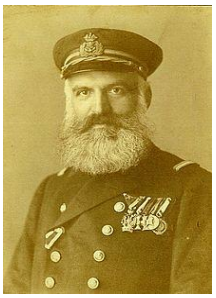
[6280] Hadtörténelmi Közlemények, 17. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1970) 4. szám: Közlemények: Kerekes Zoltán: Az Országos Hadtörténeti Múzeum új szerzeményei. – 1970. 4. sz. 677–701. p.
[6281] A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest) Oldalszámok / 356
[6282] **Irodalom a szövegben megjelölt folyóiratcikkeken kívül:**

- Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete
- DDR. Juba Ferenc: A diadalmas otrantói ütközet 80. évfordulójára
- https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1912) (olasz honlap)
- http://www.gwpda.org/naval/j0300000.htm
- https://www.cherini.eu/KuK/album/slides/01-copertina.html
- https://www.worldnavalships.com/italian_cruisers.htm

(A. Cherini (1988) : Navi del I.eR. Marina Austro Venita Austrica Austro - Ungarica 1814-1918)
https://adt.arcanum.com/hu/view/ANagyHaboru_3_OlaszHaboru/?query=TEXT%3D%28%E2%80%9ENovara%E2%80%9D+%29+DATE%3D%281912-01-31--1921-12-31%29&pg=427&layout=s

Parancsnokai:
Wilhelm Buchmayer fregattkapitány 1914.08.29 – 1914. október

Heinrich Seitz von Treffen (1870-1940) sorhajókapitány 1914.10.21 -1916. január
(A Durazzói csata után váltották le.)
Utóbb a Wien partvédő páncélos, majd a Szent István csatahajó parancsnoka. (ellentengernagy)



Benno Heinrich Stephan von Millenkovich (1869-1946) sorhajókapitány 1916.01.21- 1917. április
(utóbb ellentengernagy)

Erich Heyssler (1869-1949) sorhajókapitány 1917.04.05 -1918. március

Werner Freiherr von Marschall fregattkapitány 1918.03.14 – 1918.11.04.

Parancsnokai olasz lobogó alatt:
Giulio Valli sorhajókapitány 1926.04.01-1927.07.26 (utóbb admirális)

Zászlóshajó:
Massimiliano Lovatelli olasz admirális zászlóshajója 1921
Enrico Cuturi olasz admirális zászlóshajója 1927
Antonio Foschini admirális zászlóshajója 1928.06.06-1929.10.15.

Az SMS Helgoland tisztikara 1916-ban [6283]

[6283] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.10

SMS Saida cirkáló 1912

SMS Saida (utóbb Venezia) gyorscirkáló

(Az Osztrák – Magyar Monarchia flottájában korábban már volt két Saida nevű hajó. 1855-ben épült a Saida szkúner, majd 1878-ban épült meg az SMS Saida gőzkorvett, amit 1912-ben átneveztek Minervára. Azon hat osztrák-magyar hadihajó közé tartozott a gőzkorvett, amely körbe hajózta a földet. [6284]

Földkerülő hajók: Splendido kereskedelmi vitorlás (1852-1859), SMS Novara gőzfregatt (1857-1859), SMS Saida gőzkorvett (1895-1897), SMS Donau fregatt (1868). Állítólag még két hajón kerülte meg a Földet a XIX. század végéig, de ezeket nem ismerem.

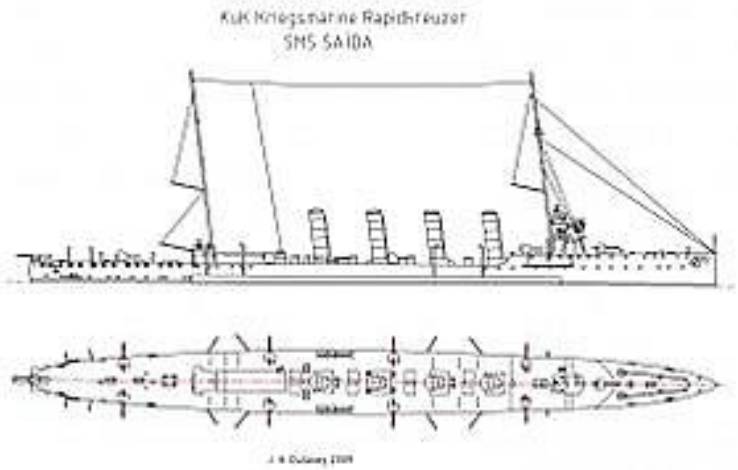
Vízkiszorítása: 3492 tonna üresen
3946,85 tonna részben feltöltve
4010 tonna teljesen feltöltve

Méretei: hossza: 130,64 m a teljes hossza
129,65 m a vízvonalon
125,2 m az egyenesek között
szélessége: 12,77 m (12,80 más forrásban)
merülése: 4,58 üresen, 4,95 m – 5,30 m teljesen feltöltve
1 cm merülés = 11,5 tonna

Hajtóművei: 16 db Yarrow széntüzelésű kazán
2 db Melms-Pfenninger gőzturbina
2 db kifelé forgó hajócsavarral, átmérőjük 3,30 m
2 árboc és 4 kémény

Üzemanyaga: 771 tonna szén vagy 635 tonna brikett (koksz)
Teljesítménye: 25 600 - 29 000 LE
Sebessége: 25 -27 csomó
Hatótávolsága: 1600 tengeri mérföld/24 csomó
Legénysége: 350 fő [6285] (máshol 20 tiszt és 320 tengerész)

[6284] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida
https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_(1878)
https://hajomakett.hu/content/view/624/38/lang,hu/
[6285] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida

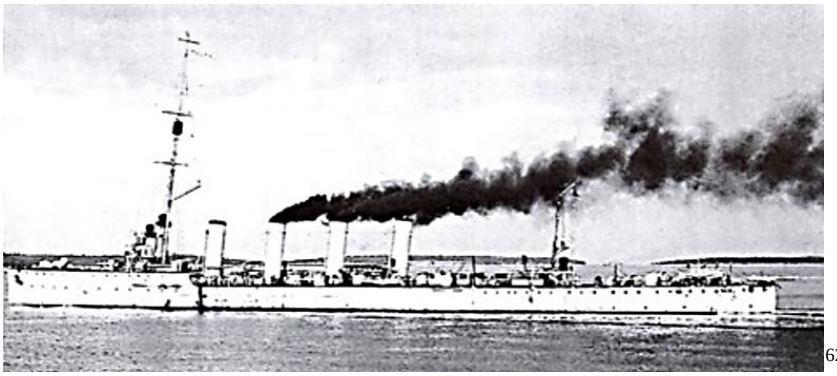


[6286]

Páncélzata: övpáncél: 60 mm
fedélzet: 20 mm
felépítmény: 50-55 mm
páncélozott válaszfal: 50 mm
lövegpajzsok: 40 mm – 8 mm – 8 mm

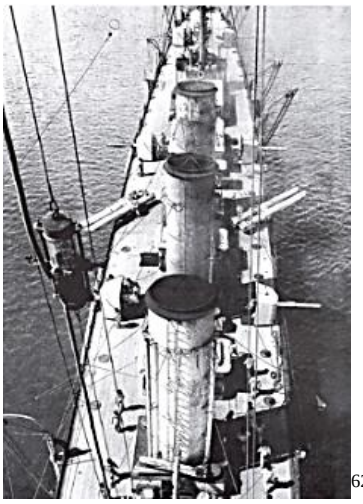
Fegyverzete:
9 db (9x1) 10 cm L/50 K 11 Skoda ágyú
1 db 4.7 cm L/44 légvédelmi ágyú
1 db 7 cm (7.6 cm) L/50 K 10 légvédelmi löveg (1916-tól)
1 db 0.8 cm géppuska (golyószóró)
6 db (3x2) 53 cm-es torpedó
A hajó rendelkezett rádióállomással.
3 db 90 cm-es és 2 db 40 cm-es keresőlámpa[6287]

Épült: Cantiere Navale Triestino, Monfalcone (Az első hadihajó amit itt építettek.)
Építés költsége: Tervezett ára 8 800 000 korona[6288], végösszeg 10 000 000 korona.[6289]
Hajókód: G cirkáló
Építés kezdete: 1911.09.09.
Nevének uralkodói jóváhagyása: 1912.10.06.
Vízrebocsátás: 1912.10.26.
Hadrendbe állt: 1914.03.21, vagy 1914.05.14, vagy 1914.08.01.
Lebontották: 1930.


[6290]

[6286] https://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/File:SMS_Saida.jpg
[6287] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6288] Budapesti Közlöny, 48. évfolyam, 1914-06-19 / 137. szám
[6289] Pester Lloyd, April Jahrgang 61, 1914-04-26 / nr. 99
[6290] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html

[6291]

 [6292]

1911.
A hajó gerincfektetése egyházi áldással történt. Az eseményen részt vett Mária Josefa főhercegnő.
„A csatahajóknak mellérendelendő czirkálók s az azok részére szükséges tulajdonságok száma azok feltehető hadműveletei terének terjedelmétől s megoldandó feladatának arányaitól függ; tekintettel az előbb említett körülményekre, a »Frundsberg«, »Aurora« és »Zrínyi« hadihajók pótlásául igényelt három kis gyorsczirkáló (G, H, J) egyelőre elégséges lenne."[6293] A három hajó a Novara, Saida és a Helgoland gyorscirkáló.

1912.
„A Saida vizrebocsátása. Triesztből táviratozzék. Szombaton, bocsátják vízre Monfalconéban ő felsége Saida hadihajóját. Ez alkalommal csütörtökön reggel Fiedler Pál ellentengernagy parancsnoksága alatt egy cirkáló flotilla érkezett ide."[6294]
„A „Saida" vízrebocsátása. Triesztből táviratozzék. A monfalconei hajógyárban épült „Saida" haditengerészeti gyorscirkálót ma bocsátották vízre ünnepiesen. A hajó keresztanyja Hohenlohe Franciska hercegnő, a trieszti helytartó felesége volt, aki kíséretével, valamint a meghívott polgári és katonai hatóságok képviselőivel a haditengerészeti trieszti állomáshajójával, a „Panther"-rel Monfalconeba érkezett. Amikor a „Panther" a hajógyár előtt kikötött, Monfalcone előtt elhelyezkedett a tengeren a Fiedler Pál ellentengernagy parancsnoksága alatt álló cirkáló-flotilla, melynek Heiser Erik korvettkapitány a vezérkari főnöke. A flotilla a következő hajókból állott: „Admiral Spaun" zászlóshajó, parancsnoka szilasi Rémy-Berzenkovics László fregattkapitány; „St. Georg", parancsnoka gleichensheimi Risbek Péter lovag fregattkapitány; „Scharfschütze", parancsnoka Millincovich Benő korvettkapitány; „Uskok", parancsnoka Bucovic János korvettkapitány; „Greif", parancsnoka Homayr Albert sorhajóhadnagy; „Ulk", parancsnoka Kiss Hugó sorhajóhadnagy, végül a „Kormoran", melynek parancsnoka Müller Dagobert sorhajóhadnagy. Kilenc órakor kezdődött az ünnepség. A hajó

[6291] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6292] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6293] Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-01-25 / 21. szám
[6294] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-10-25 / 253. szám

beszentelését Jack Antal tábori esperes végezte. Délután fél két órakor a Necker-villában levő katonai állomás- és haditengerészeti parancsnokságon dejeuner volt."[6295]

„A hajó beszentelése után a tengerészeti kerületi parancsnok a hercegnőhöz beszédet intézett, melyben felkérte, hogy végezze el a hajón a keresztelést. A hajó keresztanya így szólt: „Örömmel teljesítem a kérést, hogy e szép hajót megkereszteljem. Adja az ég, hogy a saidai bátor harcosok emlékét megőrizze e hajó és kritikus időben az övékéhez hasonló hőstettekre buzdítsa az utódokat." A hercegné ezután megérintette a „Taufakt" jelzésű villamos gombot és ezeket a szavakat mondotta : — Legfelsőbb parancsra Saida névre keresztellek! A katonazenekar játéka mellett csúszott a hajó a tenger hullámaiba. A Saida testvérhajója az 1909-ben Pólóban vízrebocsátott gyorscirkálónak, a Spaun admirálisnak. Hossza 125 méter, szélessége 12.8, mélyjárata 4.6, űrtartalma 3500 tonna. A gépek összereje 22.000 lóerő, melylyel a cirkálót óránkénti 27 mértföld sebességgel lehet előre vinni. Fegyverzete 9 darab 10 centiméteres, egy darab 4,7 centiméteres ágyú, egy mitrailleuse és egy darab torpedo lancírozó cső."[6296] A hajó osztrák-magyar tervezésű és az 1909-ben épült Admiral Spaun testvérhajója. (Valójában nem az.) Siemens – Martin acélból készült.[6297] A hajó 1334 nap alatt készült el.[6298]

1913.
1913.01.22-e Trieszt: Montecuccoli admirális gróf haditengerészeti parancsnok, Nitter von Kohen ellentengernagy és kísérete kíséretében ma reggel egy ott állomásozó torpedónaszádon Monfalcone felé indult, hogy megvizsgálja a "Saida" gyorscirkálót, amelyet a Cantiniere Navale Triestino-ban szereltek fel. Dél körül a haditengerészeti parancsnok visszatért Triesztbe. A visszaút Bécsbe várhatóan ma este kezdődik.[6299]

A monfalconei Cantiere Hajógyár azonban az utóbbi időben számos jelentős késedelmet mutatott a megrendelt projektek leszállításában vagy indításában. Egy ott megrendelt pontondarut 215 hónappal később szállítottak le a tervezettnél, míg a "Saida" cirkáló vízre bocsátása teljes négy hónapos késéssel történt. Ilyen körülmények között a haditengerészeti adminisztráció nem tudta odaítélni a csatahajó építését, mivel sokkal nagyobb építési késedelmekre lehetett számítani, különösen egy ilyen speciális szakértelmet igénylő projekt esetében.[6300] A "Saida" cirkáló leszállításának késedelme az alvállalkozók szállításainak késedelmére volt visszavezetve. A munkások felkelése is hozzájárult a késedelemhez.[6301]

1913.04.08-án Ferenc Ferdinánd főherceg kereste fel az épülő cirkálót.[6302]
1913.05.19-én az építési késedelem már jelentős felárat jelent.[6303]

1913 szeptemberében Haus tengernagy kereste fel az épülő hajót.[6304]

1913.11.08-án a Kínai Köztársaság minisztere, Sheng-Shoe-Ling, látogatást tett a "Cantiere Navale Trieste"-nél. Mint köztudott, Kína megbízta ezt a hajógyárat négy gyorstüzelő cirkáló építésével. A miniszternek lehetősége volt alaposan megvizsgálni a hadihajók terveit, amelyekkel elégedettségét fejezte ki. A hajógyár létesítményeinek megtekintése során a miniszter többször is kifejezte különleges elismerését, és mindenekelőtt csodálta a vállalat gyors növekedését. A kínai miniszter, kínai mérnökök kíséretében, ma reggel folytatta útját a Briant-hoz. Délután a haditengerészeti szakasz helyettes vezetője, Kaiser ellentengernagy meglátogatta a "Santiere Navale Trieste"-t, amelynek során részletesen megvizsgálta a Császári és Királyi Haditengerészet "Saida" cirkálóját, amelynek átadása hamarosan esedékes.[6305]

[6295] Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-10-27 / 254. szám
[6296] Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-10-31 / 258. szám
[6297] Die Zeit, Oktober 1912-10-27
[6298] Linzer Tages-Post, Oktober 1912-10-29
[6299] Die Zeit, Januar 1913-01-23
[6300] Lavanttaler Bote, Januar-Juni 1913-02-12
[6301] Grazer Tagblat, Februar 1913-02-28
[6302] Neues Wiener Journal, April 1913-04-09
[6303] Prager Tagblatt, Mai 1913-05-19
[6304] Sport und Salon, Juli-Dezember 1913-09-06
[6305] Grazer Volksblatt, November 1913-11-09

A trieszti hajógyár tervbe vette egy 12 000 tonnás úszódokk beszerzését.[6306]

1914.
1914.02.10-én „Haus Antal tengernagy, tengerészeti parancsnok Kudelka ellentengernagy, katonai állomásparancsnok és tengerészeti kerületi parancsnok kíséretében egy torpedónaszádon Monfalkónéba ment, hogy az ott épülő Saida nevű gyorscirkálót megtekintse."[6307]
1914.02.19-én már üzembeállításának közelségéről írtak. Parancsnoka Casa fregattkapitány.[6308]

1914.03.11-én a Monfalcon hajógyár belső tengeri próbákat végzett a "Saida" cirkálóval. Az eredmények rendkívül kielégítőek voltak. A hivatalos tengeri próbák a következő napokban kezdődnek Polában. Motorteljesítménye 25 000 LE, 5030 LE-vel nagyobb, mint a "Spaun-é". A "Saidát" Casa korvettkapitány fogja parancsolni.[6309]

1914.03.21-én megérkezett Polába a monfalconei Cantiere Navale-ban épített „Saida" gyorscirkáló, hogy csatlakozzon a cirkálóflottillához. A hajó vízkiszorítása 3600 tonna, és 26 000 lóerős turbinás motorokkal 28,5 tengeri mérföldet képes megtenni óránként. A legénység 320 főből áll.[6310]
Más cikk szerint viszont 1914.03.24-én még csak tengeri tesztek történtek Polában.[6311]
1914.04.18-án szénnel töltik fel az átadás előtti utolsó próbaút végett.[6312]

„A haditengerészet új formációja. Pólóból jelentik nekünk: A harmadik osztrák-magyar dreadnought Prinz Eugen május 20-án megy próbaútjára. Ezután az ágyuk kipróbálása és a gépek beállítása következik, úgy, hogy június közepén ezt is a csatahajót is bevonhatják a hajórajba. A haditengerészet a jövő hónap közepén meg fogja erősíteni a hajórajt és megalakítja a nyári rajt. A raj ordre de bataille-ja a következő: I. nehéz ütegosztály: Parancsnok: Löfler ellentengernagy; „Viribus Unitis", „Tegethoff" és „Prinz 'Eugen", II. nehéz ütegosztály: Parancsnok: Willenik ellentengernagy; „Franz Ferdinánd",, „Radetzky" és „Zrínyi". Cirkáló-flotta: Parancsnok Seidenfacher ellentengernagy: „Saida", „Spaun" és több torpedó és naszád. A torpedó-flottában több változást rendeltek el. „Gaa" torpedó raktárhajót bevonták a szolgálatba és Catinelli sorhajókapitány parancsnoksága alá osztották be. Továbbá a szolgálatba vonták „Mária Terézia" nagy cirkálót és „Zara" torpedót és Buchmayer fregattkapitány és Klöciner sorhajóhadnagy parancsnoksága alá osztották be. Azonkívül hat új torpedót és tizenegy torpedónaszádot a rajba oszlottak. Most helyezik szolgálatba Casa sorhajókapitány parancsnoksága alá a „Saida" gyorscirkálót. A csatahajókon 279 ágyú van, 48 ezek között 30,5 centiméter kaliberű."[6313]

1914.05.27-i hír szerint kiváló motor próbaúton van túl.[6314]

1914.05.14-én az aktív flotta tagja.[6315] A sajtó szerint a Saida ekkor lép először aktív szolgálatba.[6316] 1914 májusától a sajtóban a Saida úgy jelenik meg, mint hadrendben álló hajó, noha csak augusztusban állt tényleg hadrendbe.[6317] Ezt tetézte a következő júliusi hír is: „Ugyancsak a nagygyakorlatokra tér vissza középtengeri útjáról a Saida gyorscirkáló.[6318]" E szerint a Saida a Földközi-tengeren járt. Viszont, lehet, hogy már március 24-én hadrendbe állt, de valami meghibásodás miatt újra a hajógyárba kerülhetett. Így érthető lehet, hogy augusztusban áll ismét szolgálatba. Ekkor viszont tényleg járhatott a Földközi „Közép" –tengeren. Március és augusztus között 4 hónap van. Ez az idő a próbautakra túl sok. Tehát a két időpont között történhetett valami a hajóval.

[6306] Die Zeit, Dezember 1913-12-20
[6307] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-02-11 / 36. szám
Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1914-02-10
[6308] Die Zeit, Februar 1914-02-19
[6309] Die Zeit, März 1914-03-12
[6310] Die Zeit, März 1914-03-24
[6311] Die Zeit, März 1914-03-25
[6312] Neue Warte am Inn, Januar-Juni 1914-04-18
[6313] Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-12 / 111. szám
[6314] Prager Tagblatt, April 1914-04-27
[6315] Die Zeit, Mai 1914-05-10
[6316] Grazer Volksblatt, Mai 1914-05-12
[6317] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-23 / 120. szám
[6318] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-24 / 173. szám

1914.05.19-én a sajtó szerint a hajó még csak tengeri teszteket végez.[6319] Akkor mit csinált az előző közel két hónapban? 1914.05.20-án viszont megint a flotta részeként szerepel.[6320] 1914.07.22-én megint mindig a sikeres tengeri próbákról írnak.[6321]

1914.07.27-én a Herkules vontató átvontatta Polába. Miért kell vontatni egy sikeresen működő hajót? A hajó későbbi történetéből ismert a gyakori hajtóműhibája. Lehet, hogy ekkor is ez történt?
1914.08.01-től a parancsnoka Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen.
1914.10.07-én felderítést hajtott végre Bari és Pelagosa között. Ekkor az egyik hajtóműve meghibásodott. A hajó története során többször is probléma lesz a hajtóművével.
1914.10.17-én Sebenicoban hajtóműhibával bajlódott.[6322]
1914.10.18-án Polába érkezett.
1914.10.23-án a hajót felkereste Karl Franz Joseph főherceg.
1914.12.09-én kifutott Polából.
1914.12.10-én érintette Sebenico-t, majd befutott Cattaroba.

1914-ben gróf Montecuccoli tengernagy, már gyengének érzi az SMS Saida „osztály" hajóinak páncélzatát és tüzérségét. Ezért már ekkor 5000 tonnás gyorscirkálók építését tervezi.[6323]

1915.
1915 februárjában felmerült, a német flottaparancsnokság részéről, hogy egy gyorscirkáló, lőszerrel megrakva, éjjel törjön át Otrantonál, s vigyen legalább 50—601 lőszert Szmirnába, ahonnan majd, földi úton, továbbviszik a Dardanellákhoz. Haus ezt elutasította: a cirkáló elveszne, vagy nem tudna visszatérni, s a SAIDA osztály egy hajóját sem nélkülözheti.[6324]
1915.05.24-én részt vett az Ancona elleni hadműveletben, amit déli irányból fedezett. Kísérőhajói a Szigetvár cirkáló és a Balaton valamint a Triglav rombolók.[6325]
1915.05.29-én befutott Sebenicoba.
1915.07.23-án lőtte az olasz partokat Porto Corsini-nél, a Velebit, Dinara és a Réka rombolók társaságában. Elsősorban a vasútvonalat és különböző berendezéseket, valamint az Aso- és Tesino-, továbbá a Menocchio- és Egydio-hidat lőtték. A DINÁRA a S. Benedetto pályaudvart és környékét vette tűz alá, de itt rendkívül heves tüzelés fogadta. Amikor Grottamare felé kormányozták a rombolót, egy rejtett állásból jövő puskatűz megölte a kormányosmatrózt, a gyorstüzelő kezelőjét pedig megsebesítette. Grottamare állomásépületét és raktárát a DINÁRA megrongálta, illetőleg lángba borította.[6326]
1915.07.28-án Pelagosa-t támadta. Július 27-én kifutott Sebenicóból a HELGOLAND és a SAIDA a hat legkorszerűbb, TÁTRA osztályú romboló és a 80T és 81T torpedónaszádok kíséretében. A HELGOLAND először — elterelő hadműveletként — szétlőtte Vieste rádióállomását és jelzőberendezését, majd — ez már 28-ának reggele — elfoglalta őrhelyét a SAIDA-val együtt Pelagosától 10 mérföldnyire délkeletre. A rombolók 5 órakor értek a szigethez és tűzzel árasztották el az olasz lövészárkokat. Ellentüzet nem kapván, négy tengerésztiszt vezetése alatt álló, 104 tagú tengerészgyalogos különítményt tettek partra, hogy elfoglalják az olasz állásokat. Ezenközben a rombolókat megtámadta a Pelagosán állomásozó tengeralattjáró, de sikerült kimanőverezniük és elűzniük, torpedói elől kitérniük. Amikor a partraszállt különítmény már eléggé megközelítette az ellenséges lövészárkokat, az olaszok tüzet nyitottak. A tengerészek a heves zárótűzben nyomultak előre. Már harminc méterre megközelítették az állásokat és a rohamra készültek, amikor podkapelski Vukovics fregattkapitány, a CSEPEL parancsnoka visszarendelte őket. Megállapították, hogy a lövészárkokat

[6319] Die Zeit, Mai 1914-05-19
[6320] Pester Lloyd, Mai Jahrgang 61, nr. 1914-05-20 / nr. 118
[6321] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1914-07-22
[6322] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig
[6323] Pester Lloyd, April Jahrgang 61, 1914-04-26 / nr. 99
[6324] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
[6325] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
[6326] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.

megszállva tartó ellenség túlerőben van és lerohanásuk csak igen nagy veszteséggel végződhetett volna, amit pedig a vett parancs értelmében el kellett kerülni. Az olasz állások tökéletes fedezéket nyújtottak. A hajólövegek heves tüzelése ellenére az olaszoknak csak egy halottjuk és egy súlyos sebesültjük volt. Ezzel szemben a LOXA és TRIGLAV állományából nyolcan sebesültek meg, négyen pedig elestek, közülük hárman voltak magyarok: Jakab Zoltán, Kovács Sándor és Láng Herman.35 Visszatérőben, már a Busi-csatornában, egy tengeralattjáró meg akarta torpedózni a HELGOLAND-ot, de a cirkáló időben kikerülte a feléje közeledő veszedelmet.[6327]
1915.08.17-én Pelagosa-t támadta az SMS Helgoland cirkálóval, a Lika, Orjen és a Tátra rombolókkal, valamint a 80T, 81T torpedónaszádokkal együtt.
1915.09.08-án kifutott és 1915.09.09-én Pelagosa vizein hajtott végre felderítést az SMS Helgoland cirkálóval és rombolókkal együtt.
1915.11.22-23-án és 1915.12.05-06-án az Otrantói-szorosban volt bevetésen az SMS Helgoland cirkáló, valamint 6 db Tátra osztályú romboló társaságában, de nem találtak ellenséges hajóra. Az utóbbi bevetés után visszafelé, Durazzó közelében ellenséges ütegek tüzébe került.
1915.12.10-én ért vissza Polába.

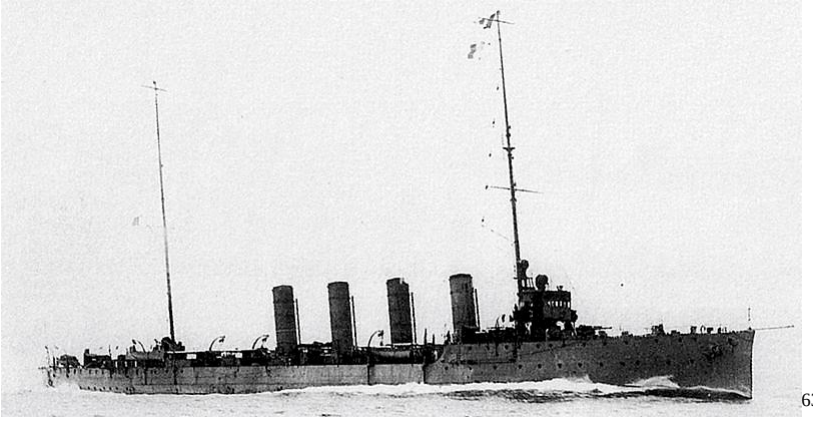
[6328]

SMS Novara és az SMS Saida Osztrák-Magyar Helgoland-osztályú gyorscirkálók és egyTátra-osztályú romboló a távolban. A kép is egy rombolóról készült

1916.
1916.03.05-én Cattaróba ment.
1916.03.26-án és 1916.03.26-án az U24-es tengeralattjáró túlélői után kutatott.
1916.03.29-én visszatért Polába.
1916.12.20-án befutott Cattaroba.

1917.
1917.05.14-én kifutott az Otrantoi-szoros elleni hadműveletre. A túlerőben lévő ellenséggel való tűzharc során kilőtt 832 db 10 cm-es lövedéket. A csatában 3 találatot kapott. Egy találat az orrában elgörbítette a páncéllemezeket, de nem okozott különösebb károkat. Három tengerésze sebesült meg. Az akció során a zárórendszer hat halászgőzösét elsüllyesztette és egyet megrongált. A hajók 19 főt mentettek ki a tengerből. (Más forrás szerint elsüllyesztett egy halászgőzöst, és kettőt megrongált.) A csata során vontatókötélre vette a súlyosan sérült SMS Novara cirkálót. A csata során tűzharcot vívott a HMS Bristol és HMS Dartmouth angol, valamint a francia Marsala cirkálóval és több olasz rombolóval.[6329]
Az Otrantó-i csata hivatalos mérlege: A SAIDA elsüllyesztett 1 gőzöst, kettőt súlyosan megrongálva hagyott hátra, közülük az egyiket többé nem javították ki. A HELGOLAND elsüllyesztett 8 gőzöst. A NOVARA 5 gőzöst süllyesztett el s a megrongált további ötből kettő olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy ki kellett vonni az őrhajóállományból. Elsüllyedt tehát a csata színhelyén 14 hajó, 3 további pedig úgy megrongálódott, hogy nem lehetett rendbehozni többé.[6330] Az otrantói csatának hatalmas irodalma van, így azt most nem részletezem.

[6327] Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
[6328] https://www.darabanth.com/hu/nagyaukcio/26/kategoriak~Motivum-kepeslapok/Hadihajo~10213/SMS-Novara-es-SMS-Saida-Osztrak-Magyar-Helgoland-osztalyu-gyorscirkalok-es-SMS-Csepel-SMS-TC3~II1490775
[6329] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida
[6330] CSONKARÉTI K Á R O L Y: AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: 1916—1917, Hadműveletek Montenegro és Albánia leörül


[6331]

1917.05.26-án futott be Polába, ahol javítás alá vették.
1917.06.03-án a hajót felkereste IV. Károly magyar király és császár.
1917.07.22-én befutott Cattaroba.
1917.12.20-án a Fasana csatornában horgonyzott.

1918.
1918-ban visszament Polába.
1918.04.04-én visszairányították Cattaroba.
1918.06.09-én az SMS Admiral Spaun és három torpedónaszáddal kifutott az otrantói zár ellen az SMS Szent István dreadnought kötelék támogatására. Az akciót végül a dreadnought elsüllyedése miatt lefújták.[6332]
1918.08.01-én visszatért Polába. Ekkor tervbe vették átfegyverzését. Kapott volna 5 db 15 cm-es L/50-es löveget és 2 db légvédelmi löveget. Az átfegyverzés végül elmaradt.

„Az olaszok elvitték a délszláv flotta legnagyobb részét Péréből Velencébe. Bécs, nov. 15. A volt császári és királyi hadiflottának legnagyobb részét az olaszok elkobozták és Pólából Velencébe rendelték. A hadihajók közül birtokukba vették a Tegethoff-ot, a Prinz Eugent és a Ferdinand Maxot. A gyorscirkálók közül a Saidát, Novarát és a Helgolandot, míg az Admiral Spaunt a jugoszlávoknak engedték át.”[6333]

1919-1920.
1920.09.19-én Venezia néven olasz lobogó alá került.
1922.01.22-én (már korábban oda érkezhetett) a törökországi Marmarice-ben volt. Még 1922.02.26-án is ott volt.
1922. márciusában Castelrosso-ban (Görögország) volt.
1922. májustól decemberig lehetett Szmirnában.
1922.06.14-én Szmirnában volt.
1922.06.28-án legénysége evezősversenyben legyőzte a Tonkinos legénységét.
1922.10.30-án és 1922.11.04. még mindig Szmirnában volt. Legénysége október 30-án futballmeccset vívott a Concord legénysége ellen. 1922.11.31-én a csónakja legyőzte versenyben a Carysford legénységét.
1923 februárjában még Szmirnában volt.

[6331] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Saida.jpg
[6332] CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK—MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN 1917—1918
[6333] Alkotmány, 23. évfolyam, 1918-11-16 / 269. szám

A Venezia Szmirnában[6334]

1923.02.21 körül Szmirnában összeütközött egy francia hadihajóval. Az olasz tengerészek úszva menekültek.[6335]

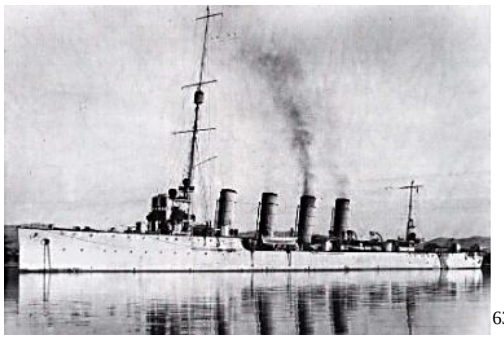
„Ócskavas és céltábla lett az osztrák-magyar Holtából Szétszedték és szétlőtték a hajókat — Az Ellenzék tudósítójától — Az összeomlás káoszában a volt monarchia közönsége csak annyit tudott meg flottája sorsáról, hogy Károly király és császár parancsára átadták a jugoszlávoknak. Azóta még néha egy-egy kósza hír jelent meg itt-ott az európai sajtóban és számolt be arról, hogy a zsákmány fölött a győztesek összevesztek. Itália tiltakozott az ellen, hogy a flotta a versenytársának jusson, mire az antanthatalmak abban a formájában állapodtak meg, hogy a flottát a monarchia általában az antantnak adja át s a felosztásáról majd később gondoskodnak. Azóta semmi hír se jelent meg a flotta sorsáról. A győztesek egymás között felosztották és minden állam igyekezett a maga módja szerint felhasználni a hajókat. Hogy ez a felhasználás néhány esetben mit jelentett, arról csak az utóbbi napokban rántotta le a leplet egy Londonból eredő értesítés. Az osztrák-magyar flottából Franciaország 0 egységet kapott Ezek voltak : a „Jenő herceg" és „Ferencz Ferdinánd főherceg" dreadnoughtok, „Károly főherceg" és a bátor „Novara" cirkálók, három torpedóromboló és négy torpedóhajó. Olaszországnak jutott: a „Tegetthof" dreadnought, a „Zrínyi" és „Radetzky" féldreadnoghttok, a „Helgoland", „Saida" páncélos cirkálók, a „Litka", „Triglav", „Uzsok", „Orjen", „Tátra", „Csepel", Balaton", „Huszár", „Dinara", „Velebit", „Csikós", „Turul", „Uskoka" és „Scharfschütze" torpedórombolók és hat torpedó hajó. Anglia kapta a „Ferdinánd Miksa főherceg", „Babenberg", „Árpád", „Habsburg", „Budapest", „Monarch", Szent György", „IV. Károly császár" és „Mária Terézia" páncéloshajókat, az „Admiral Spaun", „Aspern", „Szigetvár", „Panther" és „Leopárd" páncélos cirkálókat és tizenhárom torpedóhajót. Görögország, kapta az „Ulán" torpedórombot és és hét torpedóhajót, Jugoszlávia tizenegy torpedóhajót, Románia pedig hét torpedórombolót és még a portugál flottának is maradt hat torpedóhajó. Ezeknek a hajóknak, melyek anynyiszor kitüntették magukat, nagy része már nem létezik. Franciaország leszerelte a hajók nagyobbrészét s az alkatrészeket eladta. A, félelmes ellenségekből ócskavas lett a győztesek kezében. Csak a „Novarából" lett a „Thionville" és a „Dukla" torpedó rombolóból a „Matelot Leblanc." Olaszország jobban megbecsülte a zsákmányt s megváltozott nevek alatt az osztrák-magyar hajók most olasz lobogóval hajóznak. A „Helgolandból" lett „Brindisi", a „Saidá"-ból „Venezia", a „Lika" „Triglav", „Uzsuk" „Orjen", „Tátra", „Csepel" és „Balaton" torpedórombolókból pedig „Cortelazo", Grande", „Monfalcone", „Pola", „Farina", Muggia" és „Zenfon". A kisebb államok egyetlen hajót sem romboltak szét. A legszomorúbb azonban azoknak a hajóknak a sorsa, melyek Angliának jutottak. A gőgös Albion olyan módon bánt az osztrák-magyar hajókkal, mintha valami egzotikus nép kezdetleges csónakjai lettek volna. Egy részüknek itt is az lett a sorsa, hogy mint értéktelen limlomok a vaspiacra kerültek. Másik részüket „gyakorlatozás céljaira" "használták fel, . Felvontatták a volt ellenfél hajóit, melyeket eddig csak a legnagyobb óvatossággal és csak akkor, ha túlerőben voltak, mertek megközelíteni s azután el kezdték az ártalmatlanná vált ellenség bombázását Céltáblákká váltak a hajdan veszélyes páncélvárak s tanuló, matrózok eregették beléjük bombáikat, mint a gyakorlólét groteszk katonasziluettjeibe s talán mikor egy-egy telitalálat érte a védtelen hajót, felujjongott a győztesek lelkében a kielégített bosszú tudata. Avagy talán elgondol hoztak azon a fátumon, amely a népek sorsát intézi s amely kicsinyeket és nagyokat egyaránt szerénységre, békességre és emberszeretetre int. Mert különben valamennyinek az lehet a sorsa, mint a lomhán halálba vontatott és szánalmasan, lehetetlenül, a brit vizek mélyébe sülyedt ellenséges flottának."[6336]

[6334] https://regianavecalabria.it/it/lautore/la-storia-di-un-ufficiale-della-regia-marina-attraverso-le-immagini.html?view=article&id=13:regio-incrociatore-venezia-ottobre-novembre-1922-smirne-in-fiamme&catid=47:immagini-autore
(Carlo Trucco admirális naplója)

[6335] Magyarság, 4. évfolyam, 1923-02-22 / 42. szám

[6336] Ellenzék, 44. évfolyam, 1923-11-03 / 249. szám

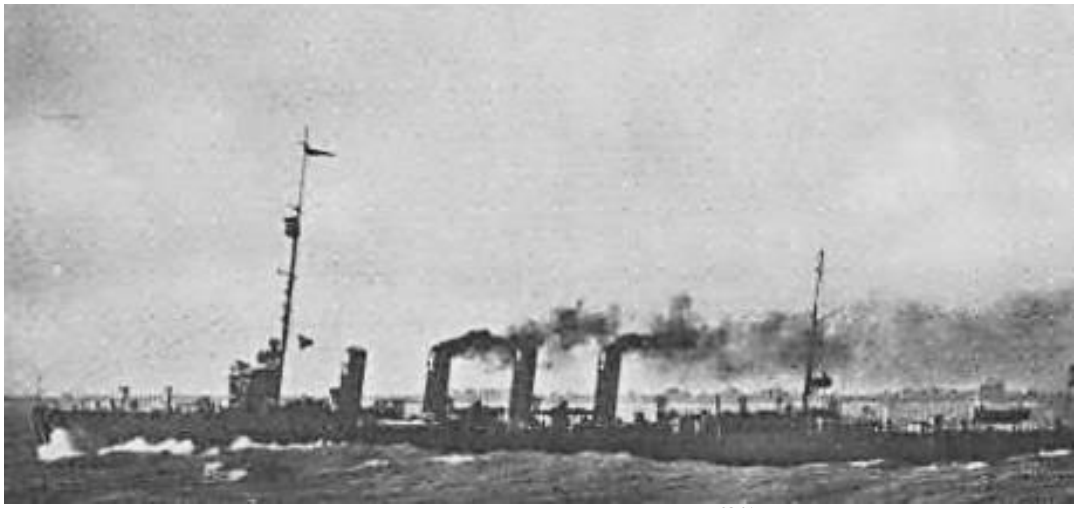
1930.07.04 – 1935.03.16-ig lefegyverzett lakóhajó volt Genovában., majd La Speziában.[6337]
1937.03.11-én törölték az olasz flottából, majd feltehetőleg Genovában lebontották.[6338]


[6339]

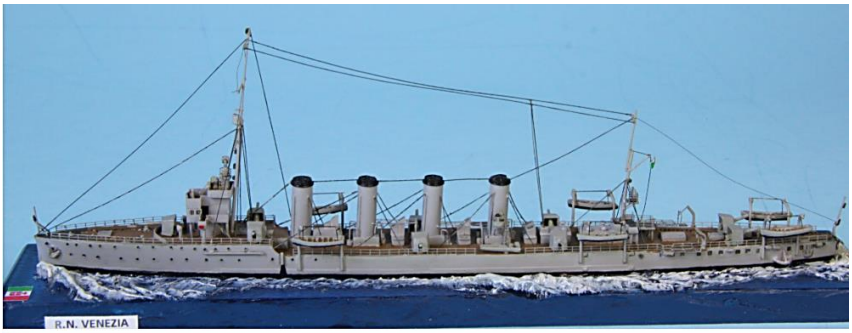
Fegyverzete olasz lobogó alatt:
9 db 10 cm-es (3,9 hüvelykes) ágyú
2 db 7,6 cm-es (3 hüvelykes) légvédelmi löveg
4 db 45 cm-es (18 hüvelykes) torpedóvető cső

Venezia néven, olasz lobogó alatt 1930 körül[6340]

[6337] https://www.worldnavalships.com/italian_cruisers.htm
[6338] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6339] https://www.shipindex.org/ships/venezia
[6340] https://www.prints-online.com/italian-naval-vessel-saida-11579173.html



Venezia néven, olasz lobogó alatt[6341]

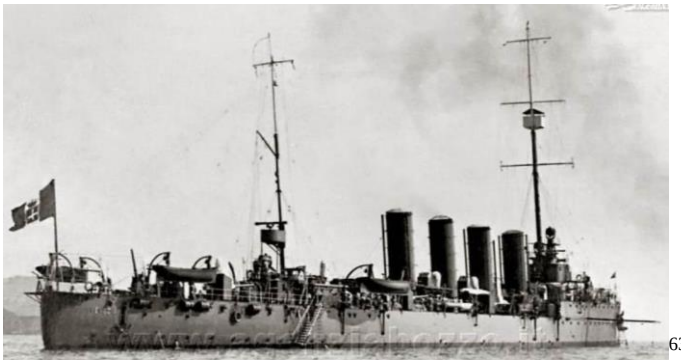


[6341] https://navyhistory.au/royal-italian-navy-pictorial/

[6342]

[6343]

[6344]

 [6345]

[6342] https://www.ipmsitalia.it/index.php/310-classe-venezia
[6343] http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/C-Navi_da_Guerra_2/C-3769_SMS_Saida_1912_poi_RN_Venezia_incrociatore_in_navigazione.htm
[6344] http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/C-Navi_da_Guerra_2/C-3770_RN_Venezia_ex_SMS_Saida_1912_incrociatore_in_navigazione_con_mare_grosso.htm
[6345] http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/C-Navi_da_Guerra_2/C-3771_RN_Venezia_ex_SMS_Saida_1912_incrociatore_all'ancora_in_rada_a_poppavia_nel_Golfo_di_Spezia.htm

Elsüllyesztett hajók:
1 db (Van ahol 6 db szerepel) halászgőzös

Megrongált hajótér:
2 db halászgőzös

Parancsnokai:
1913 – 1914: Anton Casa korvettkapitány, majd fregattkapitány
1914.08.01 – 1914.10.20: Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen
1914.10.21 – 1916.01.11: Wilhelm Buchmayer fregattkapitány
1916.01.12 – 1917.06.18: Ferdinand Ritter von Purschka
1917.06.19 - 1918.??.??: Karl Ritter von Polzer
1918.08.26 - ????.??.??: Julius Riedlein fregattkapitány[6346]
1922 Viscardi[6347]
1926 – 1928: Antonio Legnani[6348]

[6346] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0
[6347] https://regianavecalabria.it/it/lautore/la-storia-di-un-ufficiale-della-regia-marina-attraverso-le-immagini.html?view=article&id=13:regio-incrociatore-venezia-ottobre-novembre-1922-smirne-in-fiamme&catid=47:immagini-autore
[6348] https://www.dreadnoughtproject.org/tfs/index.php/S.M.S._Saida_(1912)

SMS Novara cirkáló 1913

SMS Novara (Thionville) gyorscirkáló

Helgoland vagy módosított Admiral Spaun osztály, de sokan nevezik Novara osztálynak is.)
(Testvérhajói: SMS Saida és SMS Helgoland és ide számítják sokan az Admiral Spaun-t is.)

Súlya: üresen 3 444.8 t (3 500 – 3 600 hosszú tonna)
feltöltve 3 946.85 t – 4 010.6 t – 4 417 t – 4 869 rövid tonna
(4 017 – 4 081- 4 347 hosszú tonna)

Méretei: 130.64 m hosszú a fedélzeten (428 láb 7 hüvelyk)
129.7 m hosszú a vízvonalon.
12.77 (12,79) m széles (42 láb),
4,95 m üresen, 5.29 (4,6) m a merülése teljes terheléssel (15 láb 1 hüvelyk)[6349]
1 cm merülés = 11,5 t

Hajtóművei: 16 db Yarrow széntüzelésű vízcsöves kazán
2 db AEG Curtis gőzturbina (máshol tévesen Melms-Pfenniger vagy Parsons gőzturbina szerepel[6350])
2 db hajócsavar (3 300 mm, percenkénti fordulatszáma teljes sebességnél 327 fordulat)
1 db kormánylapát

Üzemanyaga: 771 tonna normál szén, 635 tonna brikett (700 -710 tonna metrikus szén)
Van, ahol 800 tonna szén szerepel[6351]

Teljesítménye: 30 100 LE [6352] - 30 179 LE (shp) – 22 190 kW (25 600 LE – 19 100 kW)

Sebessége: 27 cs (rövid időre több mint 30 csomó) (50 km/h; 31 mph)[6353]

Hatótávolsága: 1 600 tmf (2 963 km, 1800 mérföld)/ 24 cs (44.4 km/h)
860 tmf (1 592 km)/27 cs (50 km/h)

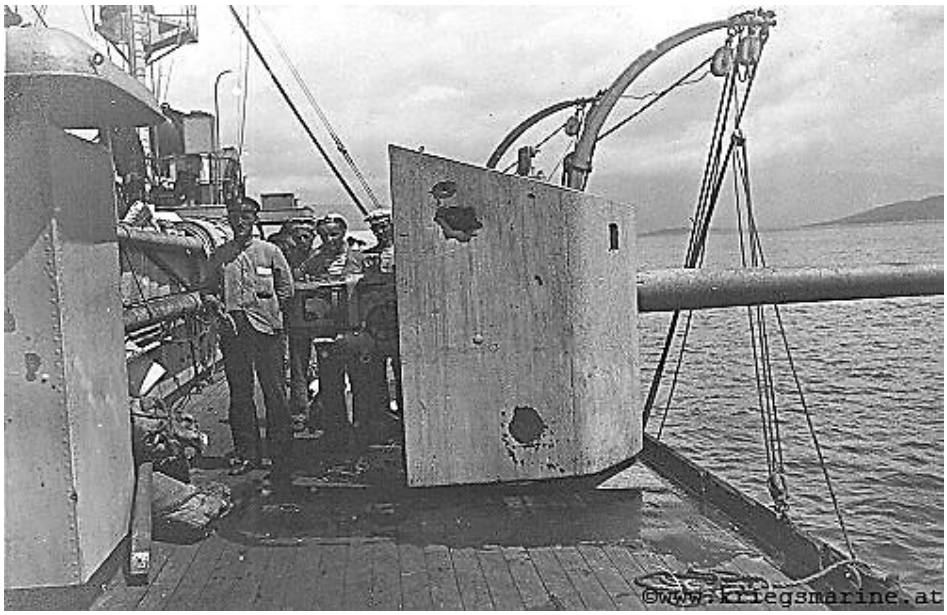
Legénysége: 320 + 20 fő

Páncélzata: övpáncél 60 mm (2,4 hüvelyk)
felépítmény 50-60 mm (2,4 hüvelyk)
fedélzet 20 mm (0,79 hüvelyk)
lövegpajzs elől 40 mm (1,6 hüvelyk) (56 mm), oldalt 8 – 8 mm (0.31 hüvelyk), hátul nyitott
(Páncélzatát a sebesség növelése végett tervezték viszonylag gyengére.)
az alsó rekeszek keresztfalainak vastagsága 50 mm. [6354]

A hajót vegyesen hegesztéssel és szegecseléssel készítették.[6355]

[6349] https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_(1913
[6350] https://www.wikiwand.com/hu/SMS_Novara
[6351] https://www.navypedia.org/ships/france/fr_cr_thionville.htm
[6352] https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/thionville_exsms_novara/1939
[6353] https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_(1913
[6354] Bak József, Csonkaréti Károly et ol, Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984.
Magyar Katonai Közlöny, 1913 (6. évfolyam) A balkáni háború
[6355] http://forumhungaricum.hu/kulturkincs/ea-akkor-jott-a-novara/

Fegyverzete: 9 db (9x1) 10 cm (3.9 hüvelyk) L/50 K 11 Skoda ágyú
(Az osztrák-magyar 10 cm L/50 ágyúk legnagyobb lőtávolsága (ebből kilenc volt a HELGOLAND-on és kettőkettő a rombolókon) 10 300 méter volt, de időnként még a 8900 méterről leadott lövések is rövidnek bizonyultak. Ezért azt a metódust próbálták ki, hogy az árboccsúcsokra céloztak, majd a löveget még tovább emelték, a lövegtávcsövön csak az oldalszöget, illetve az előre- tartást állították be. Ezt a módszert, amíg a fényviszonyok olyanok voltak, megtartották, annak ellenére, hogy a távolság gyakran 8900 méterre csökkent, és ilyenkor az ellenséges gránátok már a közelben csapódtak be, de mivel a szórásuk elég nagy volt, abban bíztak, hogy csak véletlenül találhatják el őket a durazzói csata során. 3 löveg az előfedélzeten volt, 4 a hajó közepére került, 2 löveg pedig hátra került.)



A Novara sérült 10 cm-es lövege az otrantói csata után

1 db 7 cm (7.6 cm) L/50 K 10 Skoda légvédelmi löveg

(Súlya 520 kg, hossza 3500 mm, kaliber 70 mm, tűzgyorsaság 10-15 lövés. Lőtáv Vízszintes: 8 km +20°-nál, Függőleges: 5 km (16 000 láb), lövedék súlya 4,5 kg , csőemelés -10° - +20° (-6° - +90°)[6356])

1 db 0.8 cm géppuska (golyószóró)
olasz lobogó alatt kapott még 2 db géppuska
1 db 4.7 cm SFK L/44 légvédelmi ágyú
6 db (3x2 db) 53.3 cm (21 hüvelyk) torpedóvető cső (1916-tól vagy 1917-től)

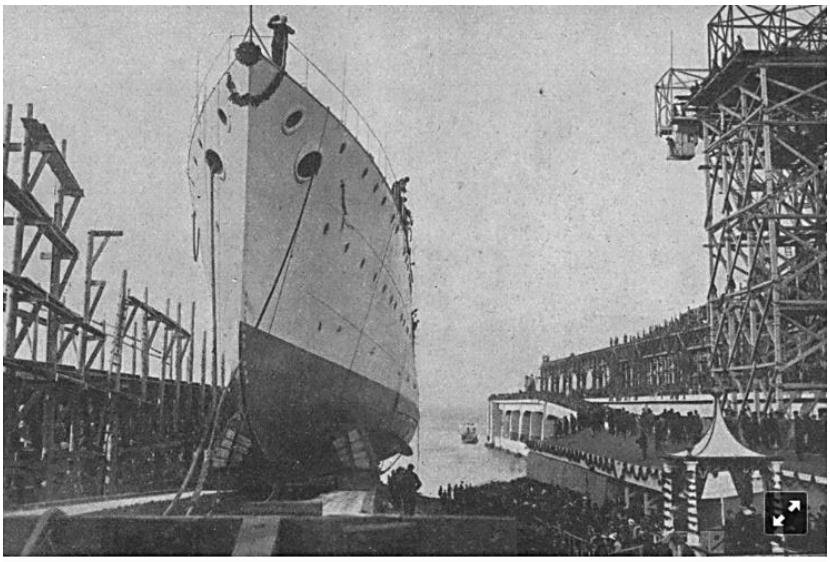
(Egy a tatban, és egy – egy jobb és bal oldalt a fedélzeten elhelyezve. Van, ahol 45 cm-es torpedókat írnak, máshol már 1915-ben is 53.3 cm szerepel.)[6357]

[6356] https://fr.wikipedia.org/wiki/Canon_de_7_cm_K10_%C5%A0koda
[6357] Gonda Béla szerk.: A Tenger 6. évfolyam 1916

1917-ben felszereltek rá 1 db Skoda 7 cm (2,8 hüvelyk)/50 K10-es légvédelmi ágyút.
A haditengerészet felvetette, hogy leszerelik a lövegeket elől és hátul, és helyettük felszerelnek 2 db 15 cm-es (5.9 hüvelyk) löveget, de végül ezt a módosítást nem hajtották végre.
2 db 40 cm-es reflektor
rádióállomás

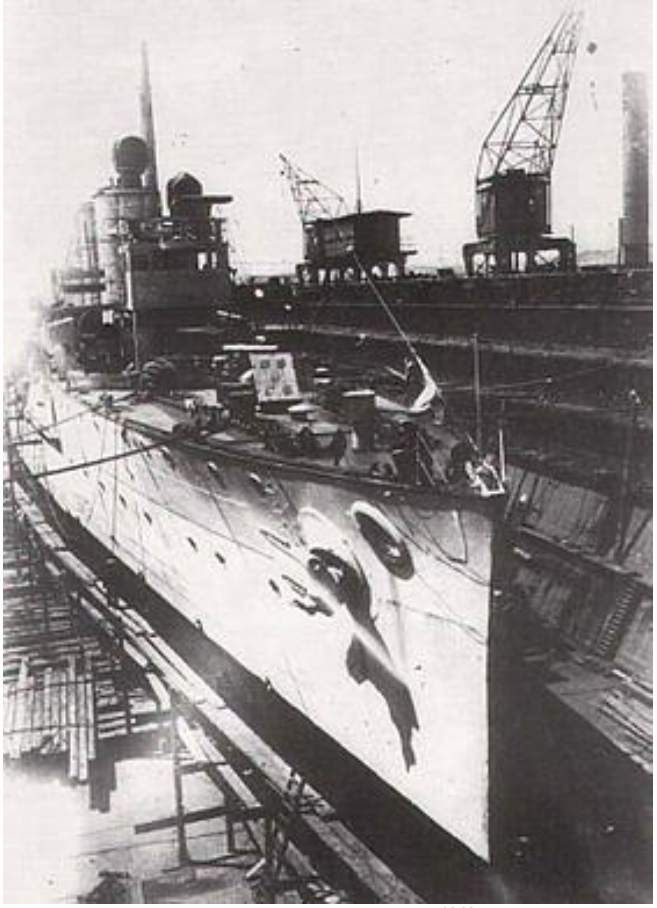
Csónakok: 2 nagy, 2 közepes és 4 kisebb csónak.

Építette a Ganz és Társa Danubius Gép-, Wagon és Hajógyár Rt. Fiumében.
Építés kezdete: 1912.12.09.
Építési kódneve: J cirkáló
Vízrebocsátás: 1913.02.15.
Elkészült: 1914. decemberében
Építési költsége: 10 000 000 korona[6358] (A hajó költségét 8 800 000 koronára tervezték.)[6359]
Szolgálatba állt: 1915.01.10.
Kivonták a Monarchia flottájából: 1918.10.31.
Francia lobogó alatt: 1919-1941/42 [6360]

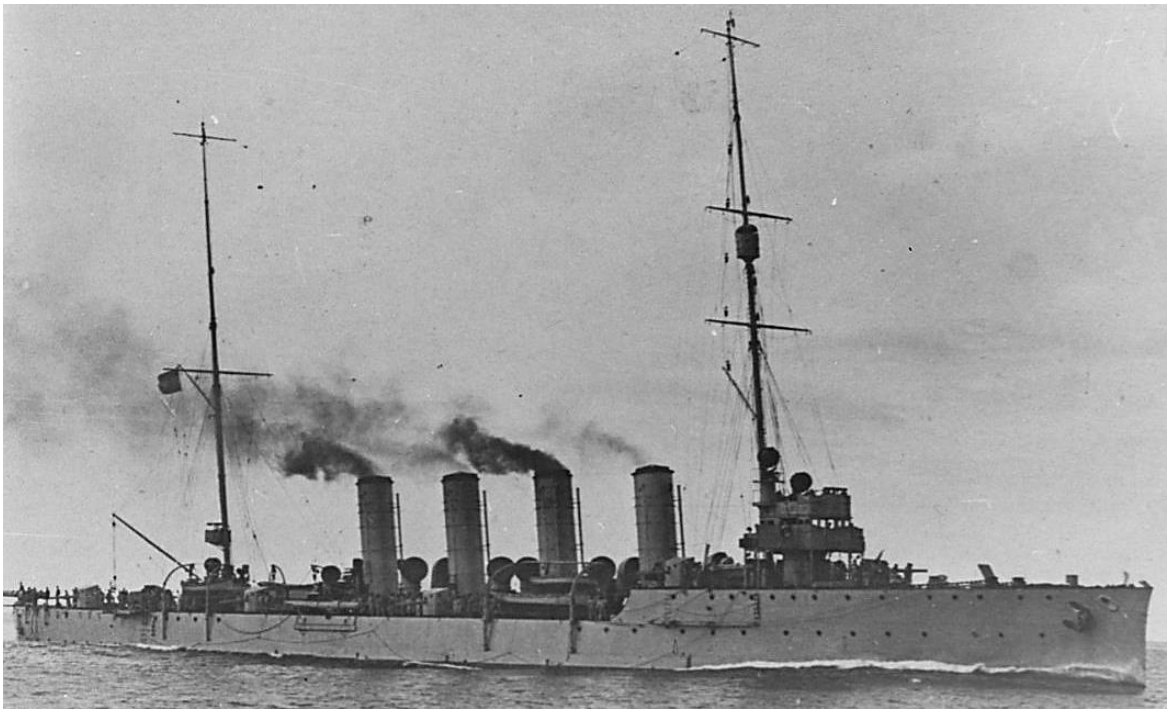


A hajó vízrebocsátása 1913-ban (forrás:wikipedia) [6361]

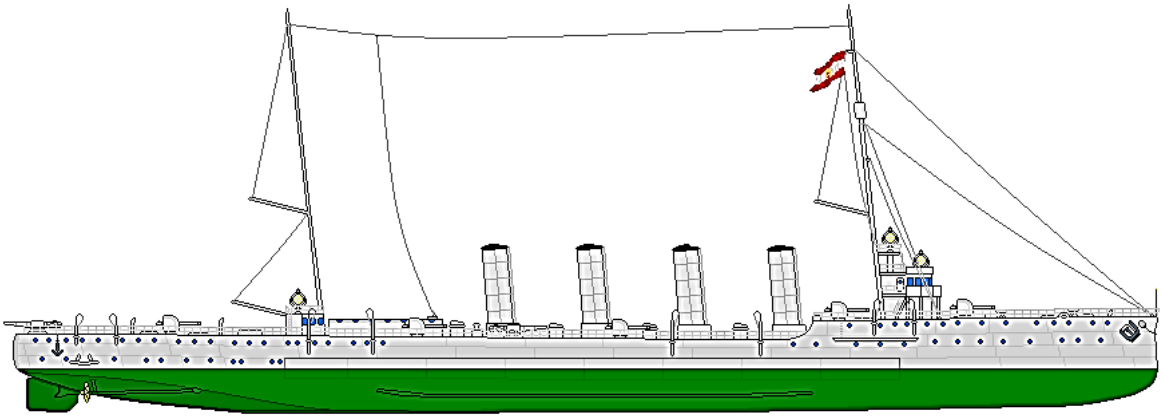
[6358] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6359] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám
Budapesti Közlöny, 46. évfolyam, 1912-12-06 / 278. szám
[6360] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6361] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo



Az épülő SMS Novara[6362]



[6362] https://fr.wikipedia.org/wiki/Classe_Novara



[6363]

A tervezéstől a megvalósításig

Rudolf von Montecuccoli gróf (1904-1913) a monarchia flottaparancsnoka 1905 elején fogalmazta meg igényét egy modern hadiflotta kiépítésére. Az eredeti terv 12 csatahajót, 4 páncélozott cirkálót, 8 felderítő cirkálót, 18 rombolót, 36 nyílttengeri torpedónaszádot és 6 tengeralattjárót tartalmazott. Ekkor kezdeményezte 4 cirkáló megépítését, amik később SMS Admiral Spaun, SMS Novara, SMS Helgoland és az SMS Saida néven épültek meg.

Az Osztrák-Magyar Közös Delegáció Montecuccoli tervét 1905 végén, csak részben hagyta jóvá és csak az Erzherzog osztály (SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Erzherzog Ferdinand Max) pre-dreadnoughtjait, illetve az SMS Admiral Spaun és 6 romboló megépítését támogatták.

Rudolf Montecuccoli, az Osztrák-Magyar Haditengerészetének főparancsnoka 1904-től 1913-ig

1909-ben Montecuccoli átdolgozta 1905-ös tervét, és kezdeményezte a későbbi SMS Tegetthoff-osztály megépítését és ragaszkodott az SMS Novara osztály megépítéséhez. Ennek ellenére, még az 1910-es költségvetési évből is kimaradtak a cirkálók, mert a pénzt Bosznia annektálása vitte el. Viszont, közben gyorsan épült az SMS Radetzky osztály három pre-dreadnoughtja.

[6363] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

Olaszország és Ausztria-Magyarország haditengerészeti ereje 1904-ben

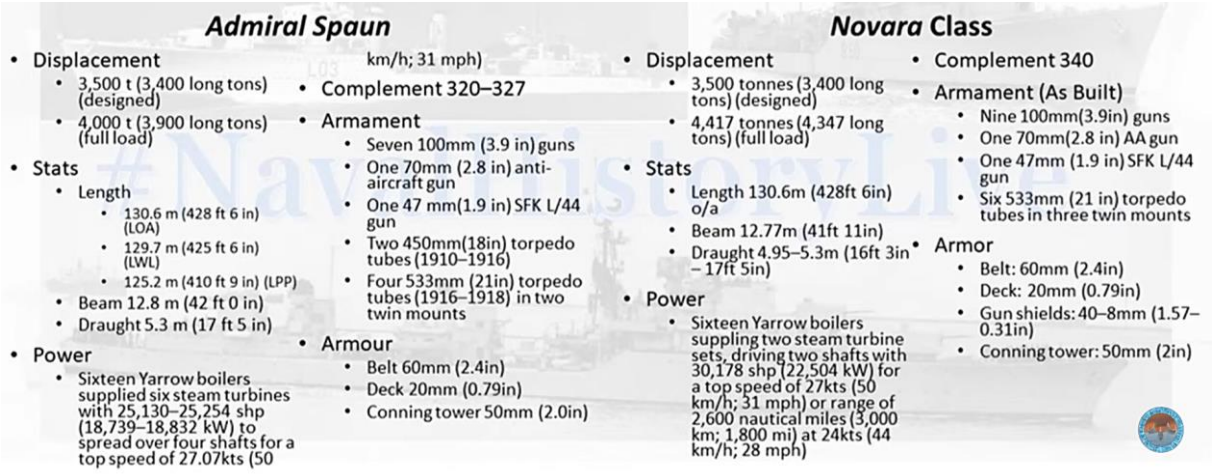
típus	Olaszország		Ausztria-Magyarország		olasz/osztrák-magyar
	Szám	Űrtartalom	Szám	Űrtartalom	tonnaarány
Csatahajók	13	166 724 tonna (164 091 hosszú tonna; 183 782 rövid tonna)	10	85 560 tonna (84 209 hosszú tonna; 94 314 rövid tonna)	1,9:1
Páncélozott cirkálók	6	39 903 tonna (39 273 hosszú tonna; 43 986 rövid tonna)	3	18 810 tonna (18 513 hosszú tonna; 20 734 rövid tonna)	2,1:1
Védett cirkálók	14	37 393 tonna (36 802 hosszú tonna; 41 219 rövid tonna)	6	17 454 tonna (17 178 hosszú tonna; 19 240 rövid tonna)	2,1:1
Torpedó hajók	15	12 848 tonna (12 645 hosszú tonna; 14 162 rövid tonna)	8	5070 tonna (4990 hosszú tonna; 5589 rövid tonna)	2,5:1
Torpedó Craft	145	10 477 tonna (10 312 hosszú tonna; 11 549 rövid tonna)	68	4252 tonna (4185 hosszú tonna; 4687 rövid tonna)	2,4:1
Teljes	**195**	**267 345 tonna (263 123 hosszú tonna; 294 697 rövid tonna)**	**95**	**131 246 tonna (129 173 hosszú tonna; 144 674 rövid tonna)**	**2,3:1**

[6364]

A további kudarcokkal szembesülve Montecuccoli 1910. május 30-án második memorandumot fogalmazott meg I. Ferenc József császárnak, ismételten a haditengerészet megerősítésére szólított fel. A terv négy tervezett Tegetthoff-osztályú csatahajót, három Novara-osztályú cirkálót, hat rombolót, 12 torpedónaszádot, hat tengeralattjárót és négy folyamőr hajót foglalt magában, amelyek a Dunán járőröznek. A Montecuccoli-projekt 330 millió koronába került, és a tervek szerint 1915-re fejezték volna be. A császár támogatta ezt a javaslatot, és az ő támogatása, valamint Ferenc Ferdinánd főherceg és az Osztrák Tengerészeti Liga támogatása elegendő volt ahhoz, hogy Montecuccoli megszerezze a szükséges forrásokat.
1910. decemberében, az osztrák-magyar delegáció ülésezett. Ekkorra már a terveiben szereplő dreadnoughtokat, köztük a Viribus Unitis-t és a Tegetthoff-ot elkezdték építeni. Az új terv 312,4 millió koronát irányzott elő flottafejlesztésre, bene értve az SMS Novara osztály 3 cirkálóját is.
Az Osztrák-Magyar Közös Minisztertanács 1911. január 5-i ülésén Montecuccoli azzal indokolta a Novara-osztályú cirkálók építését, hogy az adriai hadműveletekhez egy könnyű vagy felderítő cirkáló osztályra van szükség. Ez a kialakítás lehetővé teszi, hogy szükség esetén a Földközi-tengeren is működjenek. A Novara-osztályú hajók végső ára, amelyeket előzetesen "Cruiser G", "Cruiser H" és "Cruiser J" néven emlegetnek, 30 millió korona, vagyis hajónként 10 millió korona a tervezet szerint. 1911. februárra az utolsó politikai akadály is elhárult, a cirkálók megépítése elől, a „Cruiser G" szerződést Monfalcone's Cantiere és Navarre Triestino kapta meg. 1911 áprilisában a "Cruiser H" és a "Cruiser J" szerződést a fiumei Ganz-Danubius kapta meg.

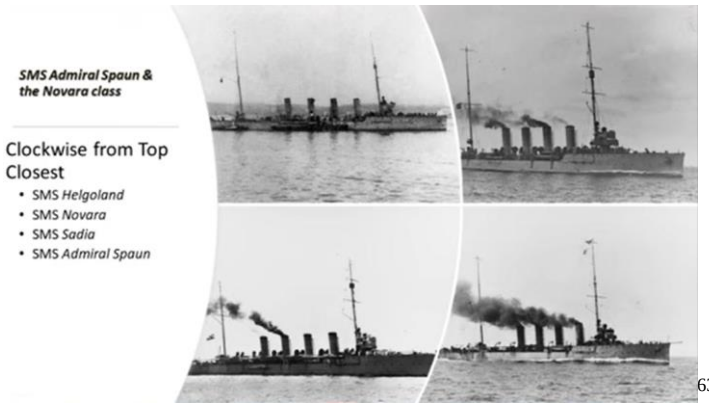
[6364] https://www.wikiwand.com/en/Rapidkreuzer

A Novara-osztályú cirkálókat eredetileg az Admiral Spaun cirkáló után tervezték, annak módosításaival, ennek ellenére modern és kortárs kiadványok néha mind a négy hajót ugyanannak az osztálynak a tagjaiként kezelik, annak ellenére, hogy külön osztályról van szó.



[6365]

Az első "Cruiser G" (SMS Saida) hajót 1911.09.09-én kezdték építeni, a hónapokig tartó pénzügyi és politikai bizonytalanság után, mivel a hajók finanszírozása ugyanahhoz a költségvetéshez volt kötve, amely a Tegetthoff-osztályú csatahajókat engedélyezte. Egy hónappal később a Ganz- Danubius kezdte el építeni, 1911.10.28-án, a "H cirkálót" (SMS Helgoland) Fiumében. Az osztály utolsó hajóját, a Cruiser J-t 1912.12.09-én (SMS Novara) kezdték el építeni Fiumében.
Az 1 torpedóosztag gerincét 6 db Tátra osztályú és 6 db Huszár osztályú romboló képezte. Hozzájuk csatlakozott 10-18-torpedónaszád, valamint a Gaia (felfegyverzett hajó) és a IV. számú gőzös ellátóhajók.[6366]



[6367]

1912

„Ferdinándy Lajos nyugalmazott cs. és kir. haditengerészeti mérnök ma azt írja nekünk hogy a haditengerészet részére épülő három 3500 tonnás czirkáló közül a »Saida« nevű a trieszti Cantiere Navalében épül, míg a másik kettőt, a »Helgoland«-ot és a »Novara«.t a Ganz és Társa Danubius gép-, vaggon- és hajógyár részvénytársaság fiumei gyára építi és ezek közül az egyiket még ez év folyamán vízrebocsátják. Ez a hajó az eddig Magyarországon épült hajók között a legnagyobb. ...”[6368]

„Magyar torpedóvadászhajók. Fiuméból jelentik : A haditengerészeti vezetőség a napokban határozta meg a Ganz-Danubius R.-T. fiumei és portorei gyárában épülő hat torpedóvadászhajó nevét. Az ide érkezett rendelet szerint az egyenként 8000 tonnás hat torpedóüldöző neve: Tátra, Balaton, Csepel, Lika, Orjen és Triglav lesz. Ugyanezt a rendeletet adta a trieszti Stabilimento Tecnicóban épülő 20.000 tonnás

[6365] https://www.youtube.com/watch?v=VkIDw6db0Fs
[6366] https://academic-accelerator.com/encyclopedia/novara-class-cruiser
[6367] https://www.youtube.com/watch?v=VkIDw6db0Fs
[6368] Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-10-18 / 247. szám

csatahajónak a Prinz Eugen és a trieszti Cantiero Navalében gyártás alatt lévő három 3500 tonnás gyorsczirkálónak a Saida, Helgoland és Novara nevet.” [6369]

1913 vízrebocsátás:
A hajó 1913.02.15-én bocsáttatott vízre. „A hajó, amely a fiumei Ganz-Danubius hajóépítőtelepen épült, éppen olyan, mint a már vízrebocsátott »Saida« és »Helgoland« cirkálók. A cirkáló tonnatartalma 3.500, a gépek 25.000 lóerő munkát végeznek s a hajót 27 csomó sebességgel viszik. H. = 125. sz. = 128; merülése: 46 méter. Az övpáncél 60 mm., a fedőpáncél 20 mm. erős, az alsó rekeszek keresztfalainak vastagsága 50 mm. Felfegyverzése 9 db. 10 cm-s löveg, 1 db. 47 mm-s gyortüzű ágyú, 1 db. golyószóró.”[6370]
„A Novara nevű új osztrák és magyar cirkálóhajó felavatása. Képünkön az avatási ünnepélyre egybegyűlt előkelőségeket mutatjuk be. Az avatási beszédet Barry, a fiumei tengerészeti akadémia parancsnoka mondta, a hajókeresztanya pedig Montecuccoli grófné, a nyugalomba vonult tengerészeti parancsnok neje (2) volt. A Novara vízrebocsátása Az osztrák és magyar haditengerészet a napokban újabb egységgel szaporodott. Az 1910-ik évre megszavazott tengerészeti hadügyi hitel terhére most bocsátották vízre Fiumében a „Novara" nevű kémlelő cirkáló hajót. A szokásosan fényes hajóavatási ünnepélyen nagyszámú előkelő közönség jelent meg, amely örömmel tapasztalta, hogy a hatalmas hajótest az ismert beszentelési ceremónia elvégzése után mind egyenletesen, baj nélkül siklott le a tenger habjai közé. Az időjárás is rendkívül kedvező volt, ami természetesen emelte az ünnepély külső sikerét. A hajó beszentelését Jaeckel hajólelkész, szuperior végezte.

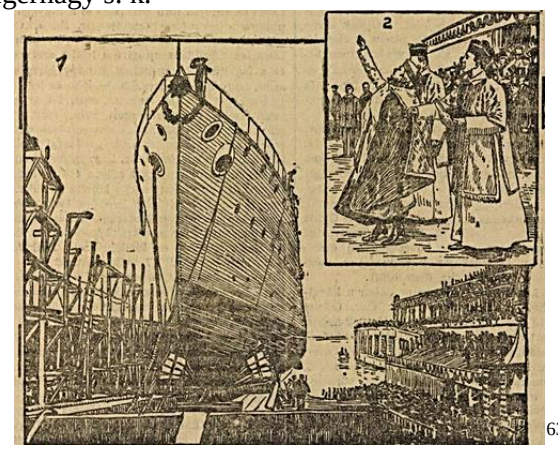
[6371]

A hajónak keresztanyai tisztével az uralkodó Montecuccoli gróf, volt tengerészeti parancsnok nejét bízta meg, a díszbeszédet pedig Barry, a tengerészeti akadémia parancsnoka mondta. A hajóra vonatkozó adatokból a következők érdemesek a közlésre: hossza huszonöt méter, szélessége tizenkét és nyolctized méter, mély járata négy méter hattized méter, a hajó deplacementje 3500 tonna. Huszonötezer lóerőt képviselnek a hajó gépei s a hajó huszonhét csomónyi sebességgel halad. Ami az ágyúfelszerelést illeti, lesz kilenc 10 centiméteres ágyúja, egy 47 mméteres gyorstüzelőágyúja és egy golyószórója. Megjegyzendő, hogy még két hasonló hajót építenek, amelyeknek vízrebocsátása ez év őszére, illetőleg a jövő tavaszra várható. Az osztrák és magyar haditengerészet néhány év óta erősen fejlődik, úgy hogy a monarkia ez idő szerint nemcsak mint szárazföldi nagyhatalom, hanem egyúttal mint félelmetes tengeri ellenfél is kiváló szerepet játszik. Ezek a víziszörnyetegek sok milliót nyelnek el.”

„A Novara vízrebocsátása. Bécsből jelentik, hogy a király a következő táviratot intézte Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnokhoz: őszinte örömmel vettem jelentését Novara nevű hadihajóm sikerült vízrebocsátásáról. Örömtől megindulva szívből kívánom, hogy a hajó mindenkor készen álljon

[6369] Az Ujság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-13 / 243. szám
Salzburger Volksblatt, November 1912-11-04
[6370] Magyar Katonai Közlöny, 1913 (6. évfolyam) A balkáni háború
Grazer Tagblat, Februar 1913-02-16
[6371] Tolnai Világlapja, 13. évfolyam, 1913-03-16 / 11. szám
Mistelbacher Bote, Januar-Juni 1913-03-07

haditengerészetem dicsőségének emelésére. Ferencz József s. k. Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok a felsége főhadsegéde útján a felség kegyes gratuláló táviratát a következő választávirattal köszönte meg: Kérem exczellencziádat, méltóztassék az én és a haditengerészet mély hódolattal teli köszönetét a trón zsámolya elé juttatni Novara hadihajó vízrebocsátása alkalmából 6 felsége részéről küldött legkegyelmesebb gratuláczióért. Ő felsége flottája, melyhez immár a Novara is tartozik, megújítja fogadalmát, hogy bármikor és bármilyen körülmények között igyekezni fog méltó lenni ő felsége nagy nevéhez. Montecuccoli gróf tengernagy s. k. Ferencz Ferdinand főherczeg tengernagy és lovassági tábornok Montecuccoli gróf tengernagy, tengerészeti parancsnoknak a Novara vízrebocsátásáról küldött távirati jelentésére a következő távirattal válaszolt: A mikor a jelentésért köszönetét, mondok, kifejezem nagy örömömet a Novara hadihajó szerencsés vízre bocsátásán. Ferencz Ferdinand kir. herczeg tengernagy s. k.[6372]



[6373]

„Derri helyettes tengernagy üdvözlő szavai után az új csatahajó keresztanyja, Montecuccoli grófné elővett egy papírlapot s olvasni . kezdte az avatóbeszédet, amely után megkezdődhetett a keresztes. A keresztanya ujjával megnyomta a villamos gombot, mire a hajóóriás oldalára erősített pántlikás pezsgős palack odavágódott a „Novara“ testéhez, szétpattant, a pezsgő végigömlött a hajó oldalán s ugyanakkor lehullott a lepel a csatahajó aranybetűs nevéről, a kötelek elszakadtak és a rettentő súlyú alkotmány kezdett lefelé siklani, mind gyorsabb ütemben csúszott hatalmas korcsolyáján tovább és tovább. Az ezernyi nézőközönséget meghatottság fogta el, az egyenruhás urak és az épülő hajók favázain elhelyezkedett ünneplő ruhába öltözött munkások hurráztak. Néhány másodperc múlva a habokba siklott az új csatahajó. A fiúméi magyarság körében megütközést keltett, hogy az ünnepségen a magyar államiságot mindössze egy díszmagyar képviselte, amelyben a fiumei kormányzó volt.”[6374]

„……A Lacroma haditengerészeti jacht és a Trabant torpedónaszád üdvlövéseket adtak. A hadihajók 21 üdvlövéssel fogadták az új hajót. Az ünnepélyes vízrebocsájtásnál megjelentek Rhemen Adolf báró zágrábi hadtestparancsnok, Sans Levis gróf állomásparancsnok, Vio Ferenc podeszta, Vio Antal orsz. képviselő, a fiumei idegen konzulok, az itt Tartózkodó angol tengerészeti attasé és még igen sok személyiségek. Délelőtt 12 órakor a Lacroma fedélzetén lunch volt melyen a kormányzó és neje is megjelentek. A kikötő körüli utcákon és tereken az ünnepély alkalmából rendkívül nagy közönség gyűlt egybe, mely a felvonuló személyiségeket ovációkban részesítette.”[6375]

A Danubius hajógyárban ez a második nagyobb hajó ami épült, de az építők kiválóan vizsgáztak.[6376]

„ VISSZATEKINTŐ. Vízre bocsátották a Novara cirkálót.
Nyolcvan éve, 1913. február 16- án Fiumében, a szokásos ünnepséggel vízre bocsátották az osztrák—magyar haditengerészet második gyorscirkálóját, a Novarát. (A cirkáló egy olasz városról kapta a nevét; Novara, az ókori Novaria többször is szerepel az osztrák hadtörténetben. Először 1706-ban foglalták el

[6372] Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-02-18 / 42. szám
[6373] Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-02-23 / 45. szám
Volksfreund, Januar-Juni 1913-03-01
[6374] Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-02-16 / 41. szám
[6375] Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-02-16 / 39. szám
[6376] Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1913-02-15

osztrák csapatok, 1821 áprilisában gróf Bubna osztrák seregei itt verték meg a piemonti felkelőket. 1849 márciusában Radetzky itt győzött a piemonti hadsereg fölött, melynek vezetője, Károly Albert király, akit Spada d'Italianak, Itália kardjának neveztek, még a harctéren lemondott trónjáról. (szerk.) A hajó keresztanyja, Montecuccoli grófné még előző este Fiumébe érkezett, és a kikötőben, a Lacroma hadijacht szalonjában fogadta a tisztelgő látogatásokat. A hajókeresztelő reggel 9 órakor kezdődött. A Lacromáról lebocsátották a díszes motoros bárkát. A csónakban Montecuccoli grófné, gróf Montecuccoli Rezső tengernagy, az osztrák—magyar haditengerészet parancsnoka és gróf Wickenburg István fiumei kormányzó ült. A partraszálláskor Barry Richárd altengernagy, a haditengerészeti akadémia parancsnoka üdvözölte a keresztanyát, akit karon fogva vezetett a parton felállított sátorba. Közben a papság befejezte a sátor előtt a még előbb, a Novarán megkezdett szertartást. Barry altengernagy üdvözölte Montecuccoli grófnét, aki rövid beszédet mondott. „Mélyen meghatva, a legnagyobb örömmel teszek eleget a meghívásnak, hogy őfelsége a császár és király meghatalmazásával megkereszteljem ezt a szép hajót. Legyen ez a cirkáló fényes tanúbizonysága a hazai ipar képességeinek és szolgálja nemes céljait szeretett hazánk javára. Hordozza árbocán a békében és a komoly órákban is győzedelmesen dicsőséges zászlónkat a birodalom védelmében, a flotta becsületére!" — mondta a grófné, majd a sátorban lévő asztalkához lépett, megnyomta az ott elhelyezett két gomb közül a Keresztelés feliratút, e szavak kíséretében: „Őfelsége parancsa szerint Novara névre keresztellek!" Ebben a pillanatban a hajó orrához vágódon a drótkötélre erősített pezsgőspalack, hangos csörömpöléssel tört szét, tartalma pedig szétfolyt a hajó oldalán. A grófné ezután megnyomta a Vízre bocsátás feliratú gombot és a következőket mondotta: „Szállj elemedbe! Isten áldása és védelme kisérjen minden utadon!" Ekkor az automatikus szerkezet megoldotta a hajó kötelékeit, és a cirkáló a faggyúval bekent gerendaállványzatról mind gyorsabban és gyorsabban haladva, a közönség éljenzése és hurrázása közben besiklott a tengerbe. A zenekar a Gotterhalte-t játszotta, a Lacroma hadijacht és a Trabant hadihajó 24 ágyúlövéssel köszöntötte a vízre szállt Novarát. A Novara parancsnoka 1914 decemberétől 1917 nyaráig Horthy Miklós, a későbbi kormányzó volt; az otrantói tengeri ütközetben a Novara, két másik cirkáló és két romboló kíséretével, eredményesen küzdött meg a két angol és egy olasz cirkálóval és több rombolóval. A cirkáló és parancsnoka egyaránt súlyos sebeket kapott a tengeri csatában."[6377]

1914.

„Megcsappant a munka a hajógyárban. Fiumából táviratozzák. A Ganz-Danubius hajógyár bergudii telepén a múlt héten 200, ma 300 munkást bocsátottak el. Az igazgatóság a tömeges elbocsátásokat azzal okolja meg, hogy a Szent István dreadnought elkészítése után megcsappant a munka és csupán a Novara és Helgoland páncélos cirkáló felszerelése és 16 torpedóhajó építése van folyamatban. Az elbocsátott munkások túlnyomó része az ausztriai hajógyárakban keres munkát."[6378]

„A Ganz—Danubius fiumei hajógyár. Fiume hajóépítő ipara már igen régi keletű. A fiumei rendesen tölgyfából épült vitorlások híresek voltak és éppen ezért hajóépítőit elhalmozta a külföld megrendelésekkel. A lakosság a vitorlahajózás és a hajóépítés révén jólétbe került, mely állapot egészen a hetvenes évekig tartott, mely időponttól kezdve tengerpartunk hajóépítő ipara fokozatosan visszafejlődött. Az 1840— 1859 közti időszakban évente egy-két millió forint értékben 12—35 hajó épült a fiumei hajóépítő telepen. 1862-ben még tizenkét ilyen telepe volt Fiúmának, melynek száma azonban a kikötő, a mólók, a hullámtörő és a vasút kiépítése következtében évről-évre csökkent, úgy hogy 1863-ban az utolsó ily telep is megszűnt működni. Ötven év alatt (1832—1882) Fiumében összesen 640 vitorlás épült 1871-ben fiumei tőkepénzesek Stabilimento tecnico fiumano név alatt hajó- és gépgyárt alapítottak, mely vállalat azonban teljesen magára hagyva, nem tudván prosperálni, már 1873-ban kénytelen volt felszámolni. A gyár Whitehead angol gyáros kezeibe került, aki annak idején megalapította világhírűvé vált torpedógyárát. Azon időszakban, mely alatt Fiume mint kikötő felvirágzásnak indult, az 1867—1883 között Fiumében összesen 190 vitorlás, 6 kisebb gőzös és 42 más jármű épült összesen 88.738 tonna tartalommal és 22.300.000 korona értékben. A kikötő gyors felvirágzása dacára se volt azonban Fiúmának egész 1894-ig egyetlen dokkal ellátott javító műhelye és telepesem, hol hajókat javítani lehetett volna, és éppen ezért a belföldi hajók kénytelenek voltak a hajótesten előforduló sérülések kijavítása miatt idegen kikötőket felkeresni. Általános volt az az óhaj, hogy Fiumében okvetlenül szükséges ily hajógyárat és dokkot létesíteni, de mindenféle tervek merültek

6377 Magyar Hirlap, 26. évfolyam, 1993-02-15/ 38.szám
6378 Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-01-27 / 21. szám

fel, azonban egyiket sem valósíthatták meg, mert a befektetési összeg túl nagy lett volna. Több évi megfontolás és tervezgetés után elhatározták, hogy ha nem is valami nagy méretűt, de azért mégis létesítenek külföldi tőke segítségével egy oly vállalatot, mely egy szerény méretű úszó dokkot és javítóműhelyt építtet. Ily módon megalakult azután 1892-ben Howaldt kieli hajógyáros bevonásával a Fiumei Dokk-társaság, mellyel az állam tízéves szerződést is kötött. Az új vállalat kötelezte magát, hogy egy vagy két úszódokkot építtet és azonkívül egy nagyobb méretű hajógyárat létesít. A szerződés 1892. április hó 22-én történt becikkelyezése után a vállalat azonnal hozzá is fogott az úszódokk építéséhez és a gyártelek kiásási és egyengetési munkálataihoz. A telepet Bergudiban azaz közel az osztrák határhoz és négy kilométerre Fiume központjához kezdték építeni. A dokkot ellenben, mely már 1894. május hó 3-án bevette az első gőzhajót, a hullámtörő végénél állították fel. A hajógyár szintén még ezen év november havában kezdte meg működését. A hajógyár működése azonban nem elégítette ki a Fiumeieket, mert fennállásának tíz éve alatt csak öt gőzös épült benne és ezek közül is a legnagyobb a „Cirkvenica“ gőzös csak 193 br. reg. tonna tartalmú volt. A dokkot ellenben igen sűrűn vették igénybe a fiumei hajók, mivel azonban kikötési helyén útban volt. 1901—1902. között a dokk részére a hajógyár elé külön kis kikötőt építettek. Rövidesen erre azután lejárt Howaldt-ék szerződése, melyet a magyar kormány tekintettel arra, hogy a követelményeknek egyáltalán nem felelt meg, minek azután az lett a következménye, hogy a társaság felszámolt, az úszódokkot eladták, mely ez után ezen az után Triesztbe került. Fiume tehát megint dokk és hajógyár nélkül állt és maradt egészen addig, míg a magyar kormány 1904-1905. között Clark & Stanfield tervei szerint a Danubius által meg nem építtette a jelenleg is használatban levő úszódokkat. Ugyancsak tárgyalásokba bocsátkozott a kormány ezen évben a Danubius budapesti hajó- és gépgyár részvénytársasággal a célból, hogy ez a vállalat Fiumében a modern kor igényeinek megfelelő hajógyárt létesítsen. A kormány a gyárral csakhamar megegyezett. A szerződés értelmében a gyár ötven évre (1905—1955.) megkapta a Bergudiban fekvő állami telkeket, melyek egy részén állottak a régi hajógyár épületei is. A gyár ezzel szemben kötelezte magát, hogy a régi hajógyárat a modern kor követelményeinek megfelelőleg kiépíti, kibővíti és felszereli, úgy hogy abban legnagyobb típusú hadihajók is elkészülhetnek. A Danubius azonnal hozzá is fogott az új telep kibővítéséhez és berendezéséhez, és rövid egy év múlva a gyár már annyira munkaképes volt, hogy megkezdhette kisebb hadihajók stb. építését. Rövid egymásután hat torpedóromboló, tíz magastengeri torpedónaszád, hat anyaghajó, két szivattyúhajó, egy vontató, két úszódaru, hat kisebb torpedónaszád naftasütéssel és a Herkules mentőhajó készült az új telepen. Ebben az időben a gyár hajtóerejét három darab 100 és egy darab 50 lóerős Diesel motor szolgáltatta . Dacára annak, hogy a gyár nem dicsekedhetett a hajó és torpedónaszádok építése terén oly tapasztalatokkal mint pl. Yarrow, Thornycroff, Schichau és Normand-féle híres torpedónaszád gyárak, mégis minden egyes járműve oly fényesen sikerült, hogy szakkörök véleménye szerint ezek a hajók bármikor is megállják helyeiket az említett cégek építményeivel szemben. Korszakalkotó fontossággal bírt a fiumei hajógyárra nézve az 1910. esztendő, amikor a monarchia hadi kormánya elhatározta, hogy követi a többi európai nagyhatalmak példáját, flottáját tetemesen gyarapítja és ellátja Dreadnoughtokkal és gyorscirkálókkal. Száz és száz milliókat kellett tehát a két kormánynak kiadni a flotta fejlesztésére, és ez az összeg majdnem teljesen az osztrák hajóépítő iparnak jutott volna, ha a magyar kormány nem gondoskodik arról, hogy a kvótának megfelelő rész Magyarországra jöjjön. A magyar kormány ennek lehetővé tétele szempontjából a Danubiussal új szerződést kötött, melynek értelmében ez a gyár hivatva volt a legnagyobb csatahajók építését vállalni. A régi telep persze ily nagy hadi járművek építéséhez nem volt elegendő nagy és ezért a kormány két millió korona értékben megszerezte a szomszédos Whitehead féle telkeket körülbelül 75.000 négyzetméter terjedelemben, melyeket ezután évi 20.000 korona bérért átengedett a gyárnak. Ezek a telkek azonban legnagyobb részt oly magasan feküdtek, hogy azokat nagy költséggel le kellett hordani. Közel 1.800.000 köbméter többnyire kőtömeget kellett a gyárnak elhordatni, mely munkálatok egy részét a gyár már elvégeztette. Az új szerződés alapján a Ganz-Danubius vállalkozott arra is, hogy két a legnagyobb hadihajók építésére alkalmas csúzdát építtet, melyek azután a szerződés lejárta után bizonyos és aránytalanul csekély összegért a magyar kormány tulajdonába mennek át. Úgy ahogy a telep kibővítési munkálatai haladtak, úgy építette a Danubius gyors egymásután a nagy kovácsműhelyeket, festőépületet, új csőtelepet és igazgatósági épületet. Az új erőtelepben a villanyt és a sűrített levegőt három saját készítésű 300, egy 600 és egy 500 lóerős Diesel-motor szolgáltatja. Az új teleprészen épült fel több millió korona költséggel a két darab egyenként 200 méter hosszú és 40 méter széles betoncsúzda. A csúzdák mellett vasbeton viaduktok állanak, melyek tetején síneken fut négy 40 méter magasságú 25—25 tonna hordképességű csúzdadaru. Ezen két nagy

csúzdától keletre fekszik az a két régi csúzda, melyeken a legújabb gyorscirkálók, a Helgoland és a Novara épültek. A telephez tartozó kikötő felé a gyár jelenleg egy száz tonna hordképességű kardarut építtet, mely ezután hivatva lesz a Szent István és a többi építendő csatahajók nehezebb ágyúit, kazánjait, páncéltornyait stb. a hajóba tenni. A gyár, mely már egy egész kis városka képét nyújtja, jelenleg 3000 munkást foglalkoztat, számos modern műhelyből áll, melyek mindegyike fel van szerelve a legmodernebb gépekkel és eszközökkel. A fiumei hajógyár fennállása (Ganz illetve Ganz—Danubius) a következő hajókat építette : 1907—1908. Turul és Pandur 400 tonnás és 6000 lóerős és Triton, Hydra és Skorpion 200 tonnás és 3000 lóerős sík tengeri torpedó járművek; 1907— 1909. Csikós, Velebit, Réka és Dinara 400 tonnás és 6000 lóerős síktengeri és a Phönix, Krake, Polyp, Echse, Molch, Kormoran és Alk 200 tonnás és 3000 lóerős torpedó járművek; 1908— 1909. öt darab 47 tonnás szerhajó, 1908—1910.6 darab 7—12 sz. 660 tonnás és 14.400 tonnás torpedónaszád. 1911—1913. Tátra, Balaton, Csepel, Lika, Orjen, Triglav 800 tonnás és 17.000 lóerős torpedó rombolók ; 1909—1910. Herkules 1500 tonnás és 2500 lóerős mentőhajó ; 1 dl 1 —1913. Novara és Helgoland 3500 tonnás és 25.000 lóerős 11. oszt. cirkálók és végre 1912. január hó 29-től kezdődőjén a 20331 tonnás és 25.000 lóerős Szent István csatahajót. Építés alatt áll még ezenkívül Portorében 16 darab 250 tonnás torpedósármű."[6379]

1914.05.20-án a hajó építésének az előrehaladott állapota miatt 3 géptisztet és egy sorhajóhadnagyot rendeltek a hajóra.[6380]

1915

A próbautak során gyakori géphibák merültek fel. Ezért gépeit cserélni kellett.[6381]
Az első próbaút 1915.01.10-én volt.[6382]
Az SMS Novara osztály cirkálói az I. torpedószázadhoz kerültek. A század zászlóshajója az SMS Saida lett.

1915.05.02-án kifutott Pola kikötőjéből. Feladata, hogy a német UB-8 (máshol tévesen UB-7 szerepel) tengeralattjárót elvontassa Sapienza szigetéig Polaból. Palazzóban a Novara kéményei közé vitorlavásznat feszítettek, fölé sodronyból kéményt eszkábáltak, hogy sziluettjét szállítógőzösnek álcázzák [6383]. A kötelék érintette Cattarót. A Novara éjszaka áthajózott az Otrantói-szoroson, kikerülve az antant egységeit. Az UB-8 1915.05.06-án a Kephalónia szigetnél vált le a cirkálóról, mivel francia rombolók vették észre, de nagyobb sebessége végett, lerázta a francia hajókat és visszatért Pola kikötőjébe. Az út során sikeresen kerülte el a francia járőrhajókat.

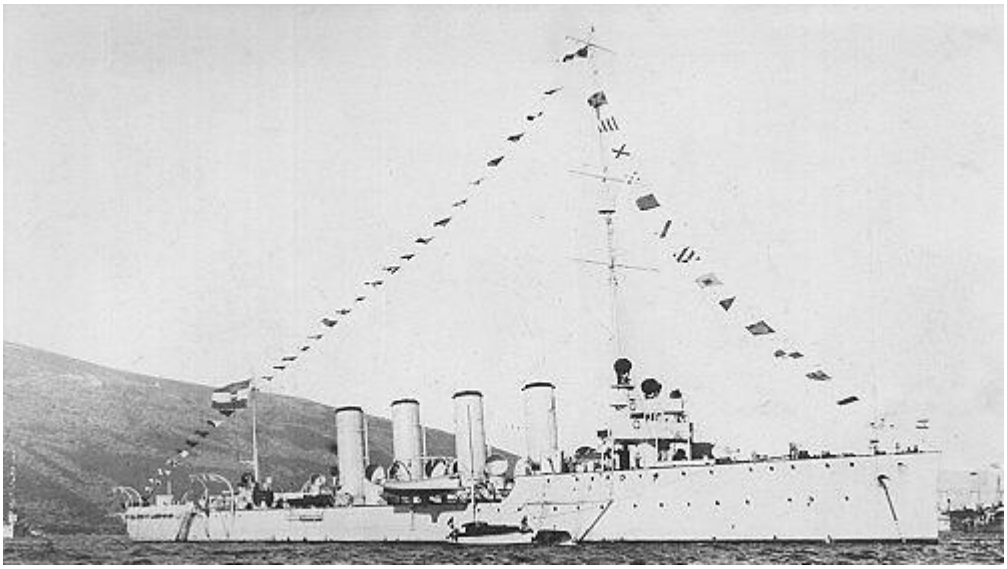
1915.05.23-án, az olasz hadüzenet napján kifutott az olasz partok megtámadására. A Novara, az SMS Scharfschütze romboló és 4 torpedónaszád a legészakibb célpontot támadta meg, a Ravenna közelében lévő Porto Corsini (Korzini) kikötőt 24-én. A keskeny csatorna partján telepített laktanyák elpusztítása miatt a romboló farral előre hatolt be a csatornába, és két oldalra tüzelt. Ez alatt a Novara előbb 2000, majd 1000 méterre is megközelítve a partot megkezdte a tüzelést a tengerparti erődítmények ellen. [6384] Ezzel tehermentesítette a szűk csatornában, meglehetősen korlátozott körülmények között harcoló rombolót. Az ütközet során az SMS Novara és a 80T torpedónaszád is megsérült. Az SMS Novara-t két olasz találat érte. Az összecsapás során a torpedótiszt, Emil Persich von Köstenheim sorhajóhadnagy és négy (hat) tengerész hősi halált halt, többen pedig súlyosan megsebesültek. Az egyik hősi halott a magyar nemzetiségű Szemere Antal fregatthadnagy volt. Az egyik sebesült Dürrngl Róbert fregatthadnagy volt [6385]. Horthy ekkor cikkcakkban kezdte vezetni a Novarát, és nem tágított a part közeléből, amíg a romboló ki nem jött a csatornából, feladatának befejezése után.

[6379] Gazdasági Mérnök, 39. évfolyam, 1914-02-08 / 6. szám
[6380] Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-20 / 118. szám
Világ, 5. évfolyam, 1914-05-20 / 118. szám
[6381] https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Novara
[6382] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6383] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
[6384] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo
[6385] Kenyeres Dénes: A Novara gyorscirkáló haditettei és a róla elnevezett emlékérem: Haditechnika 29. évfolyam 1995 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

„A Porto Sersini igen keskeny csatornába „Scharfschütze" torpedózúzónk behatolt, míg egyszerre csak közvetlenül egy teljesen megszállott lövészárok előtt látta magát. A tökéletesen meglepett megszálló csapat nagy részét lelőtték, mire azonban három egészen rejtett parti üteg heves tüzelést kezdett körülbelül 12 centiméteres lövegekből, a csatorna bejárata előtt álló „Novara" és a 80-as számú torpedónaszádra. Az utóbbinak tiszti étkezőjét találta el egy lövedék; egy ember súlyosan megsebesült és a naszád léket kapott. A „Novara" folytatta a tüzelést, hogy a torpedózuzat és a torpedónaszádot súlyos helyzetéből kisegítse és oldalozta a lövészárkot, szétrombolt egy laktanyát, de őt magát is sok találat érte. Persich sorhajóhadnagy és négy matróz meghaltak, négyen súlyosan és többen könnyen megsebesültek, de az ellenség veszteségei talán tíz-húszszorta súlyosabbak. A „Scharfschütze" teljesen épen került vissza, a S6-as számú torpedónaszád betömött lékkel érkezett Pólába."[6386]

„Olasz beszámoló a csatáról: „Ugyanitt a „Scharfschütze" torpedózuzó is megsérült. A „Novara" felderítő hajónak segítségére kellett sietnie, amelyet eközben szintén lövés ért. A „Novara"-nak több halottja volt, köztük egy tengerészhadnagy."[6387]

A Monarchia veszteségeihez viszonyítva az olasz fél veszteségei legalább hússzorosak voltak.
„A heves harcban a Novarát öt találó lövés érte, egy gránát az őrpáncélt találta ketté az ágyút, egy a szellőztető és sok szilánk a kéményt. [6388]„ Másnap visszatértek Pólába, ahol a sérüléseket rövidesen kijavították. [6389]
„A Tagespost írja: Az Olaszország ellen intézett első sikeres flottatámadásunkban jelentéktelen módon megsérült „Novara" nevű hadihajónk visszaérkezett Pólába. A sérülést rövidesen kijavítják."[6390]
Polába 27-én futott be.[6391]



A Novara hősei:
„A „Novara" hősei immáron ismeretesek a Novara fedélzetén elesett hősök nevei. A küzdelem a mi részünkről összesen hat emberéletet követelt áldozatul, köztük egy hős magyar tengerész ifjú életét. Köstenheimi Persich Emil sorhajóhadnagy, Szemere Antal és Barek Rudolf első osztályú matrózok, Muzanovic Kristó első osztályú sütő, Dobias Miroszlav másodosztályú tartalékos matróz és Pfingstl Károly harmadosztályú matróz a Novara harcának áldozatai, akiket e hónap 26-án Pólában katonai díszszel temettek el. Fájdalmasan érint mindenkit ezeknek a hősöknek halála, de mégis ez a kicsi veszteségszám új bizonyítéka annak — amire különben szükség nincs is — hogy a Novara cirkáló

[6386] Népszava, 43. évfolyam, 1915-05-26 / 208. szám
Magyarország, 22. évfolyam, 1915-06-08 / 158. szám
[6387] Népszava, 43. évfolyam, 1915-06-03 / 216. szám
[6388] Esztergom és Vidéke, 38. évfolyam, 1916-03-12 / 20. szám
[6389] Somogyvármegye, 11. évfolyam, 1915-05-28 / 120. (2973.) szám
[6390] Kassai Hirlap, 12. évfolyam, 1915-05-28 / 119. szám
[6391] Friss Ujság, 20. évfolyam, 1915-05-28 / 147. szám

sérülései csak egészen jelentéktelenek lehetnek. Egy könnyű hajó fedélzetén egyetlen találat jelentős károkat okozhat és feltétlenül számos embert megsebesít és megöl. Tudjuk, hogy a Novarát számos találat érte, így egyetlen egy lövedéknek sem lehetett jelentékenyebb hatása. Különben egy magánszemély, aki a Novarát pünkösd vasárnap látta Pólóba befutni és azután közvetlen közelről szemügyre vehette a hajót, kijelenti, hogy külsőleg semmiféle sérülést sem lehetett észrevenni rajta. Miután azonban a lövedékek a hajó belsejében csak a fedélzet falainak átütése után okozhatnak kárt, mégis legalább egy nagyobb nyílásnál kellett volna látszania. A gránátok által ütött lyukak, amelyek, ha nem is észrevehetően, de feltétlenül meg kellett hogy legyenek, miután hivatalos jelentésünk sok találatról beszél, kétségtelenül kicsinyek és így csak lövedékszilánkoktól származhatnak. Javító munkákat szintén nem végeztek a Novarán, ami nagyobb sérülés esetén teljesen nélkülözhetetlen volna. Olasz jelöltek ezen a tényen nem változtathatnak."[6392]

„Nagyon érdekes ember lehet a Novara parancsnoka. Egy úr, a ki hosszabb ideig a király társaságában élt, egy kamarás, a ki az udvari levegőnek azt az elitebb részét szítja, a melyikből maga ő felsége lélekzik, — ma, a háború viharában egy gyorsröptű, modern hadihajó összeválogatott jászkun legénységével szeli a tengerek árját, uralkodik a hajón és legénységén, ott van, ahova legközelebb a halál, holott sokáig ott élt, ahova nem jut el a hadihajók jellegzetes fekete füstjének a fojtó illata. Pszichológiai nézőpontból kétségen kívül nagyon érdekes egyéniség Horthy sorhajókapitány, aki bizonyára nem kis energiával párosítja önmagában a kényesre fejlesztett ízlésű urat, és a bátor, a szilaj, a vésznek elébe néző hős, elszánt haditengerész tisztet."[6393]

A „Novara" hősei immáron ismeretesek a Novara fedélzetén elesett hősök nevei. A küzdelem a mi részünkről összesen hat emberéletet követelt áldozatul, köztük egy hős magyar tengerész ifjú életét. Köstenheimi Persich Emil sorhajóhadnagy, Szemere Antal és Barek Rudolf első osztályú matrózok, Muzanovic Kristó első osztályú sütő, Dobias Miroszlav másodosztályú tartalékos matróz és Pfingstl Károly harmadosztályú matróz a Novara harcának áldozatai, akiket e hónap 26-án Pólában katonai díszszel temettek el.[6394]

A portya leírása:
„A hajó személyzete teljes volt. Rajta volt a parancsnokon kívül mind a hat tiszt, az orvos, a négy üzemvezető mérnök és a 326 főnyi legénység. A hajó felszerlése: kilenc darab 10 centiméteres ágyú, két oldalt egy-egy torpedóvető és elől-hátul egy-egy gépfegyver. A Novara a porto-korzini olajtartókat, a drótnélküli távíróálomást és a repülőtelepet szándékozott megsemmisíteni. A cirkálót a 79., 80., 81. és 82. számú torpedónaszád vette körül, előtte pedig a Scharfschütze torpedóromboló halad. Ez, alighogy a parthoz értek, befarolt a csatornába. Azonmód akcióba is kezdett: tűzbe fogta a kanálisnál húzódó lövőárkot. Az egyik meglepett őr, akinek sejtelme sem volt arról, hogy ellenség sorakozik a part mentén, odakiáltott a Scharfschütze matrózaihoz: — Mit akartok? Azt hitte a jámbor, hogy egyik saját torpedórombolójuk kötött ki a lövőároknál. — Piros pünkösdre jókívánságokat hoztunk, — feleltek a rombolóról és folyvást tüzeltek. A hatalmas fegyverropogásra a szomszédos kaszárnyából csakúgy özönlött ki a katonaság. Ezeket a szerencsétleneket a Scharfschütze két gépfegyvere halomra lőtte s csak alig kettőhárom ért közülök a lövőárokba. A borzasztó gépfegyvertűz megakadályozta a kaszárnyából való kijövetelt. Erre a boldogtalan olaszok a kaszárnya ablakán ugráltak ki. A gépfegyverek tehát ott ritkították őket. Közben egy közeli halászbárkáról fekete képű, fehér fezt viselő emberek lövöldöztek a Scharfschützére, mire a bárkát az egyik naszád szétlőtte. Dolga végeztével a Scharfschütze sértetlenül kisiklott a csatornából. Ebben a pillanatban szabadult föl a Novara. Addig néma volt, mert az előtte lévő romboló meggátolta tevékenységét. Azután annál nagyszerűbben tevékenykedett. Néhány perc múlva szétlőtte a kaszárnyát, majd az így láthatóvá vált olasz ütegeket fogta tűzbe s hamarosan végzett velük is. A Porto Rorzini, mint fontos olasz parti támasztópont, rövidesen megszűnt létezni. Igaz, hogy a Novara is szenvedett, hisz őt majdnem teli lövés érte. Egy gránát az övpáncélt találta, kettő a natos (hatos?) ágyút, egy a szellőztetőt és számos szilánk a kéményeket. Súlyosabb volt a 80. számú torpedónaszád balesete. Ezen egy gránát óriás léket vágott. De betömték rögtön és a naszád minden

[6392] Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-01 / 151. szám
Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1915-06-01
[6393] Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-07-22 / 202. szám
[6394] Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-01 / 151. szám

nehézség nélkül futott be Pólába. Egy Bracco nevű matróz, aki az erősen sérült naszádon kitüntette magát, első osztályú ezüst vitézségi érmet kapott. Horthy Miklós hajóskapitány az egész idő alatt az ekszponált parancsnoki hídon tartózkodott a tisztjeivel. Onnan vezette a fényes sikerű támadást s ott szökött ki a könyv szeméből, mikor a fedélzeten Persich sorhajóhadnagy, torpedótiszt és öt matróz halálát lelte. . Alighogy véget ért az akció, a Novara ‚félárbocra bocsátotta zászlóját és a fekete naszádoktól kisérve, némán haladt Póla felé. Vitte hat halottját és tizenkét sebesültjét. Ezek közül a kórházban még egy meghalt, kettő kivételével a többi már fölépült. Igen súlyosan sebesült meg Lipka Antal belcsőhálózat-mester, aki elvesztette a balszemét és jobb karja még most is béna. A hős altiszt első osztályú vitézségi érmet kapott. A legtöbb szerencsétlenséget a hajóágyú páncélernyőjén fölrobbant ellenséges gránát okozta. Ez vágta ki Lipka szemét is. Odahaza — tudjuk itt — azt hitték, hogy a Novara Porto Korzini mellett megsemmisült és elsüllyedt. A hivatalos jelentésben jelzett „több telitalálat" okozta ezt a hitet. Nos, a Novara annak rendje és módja szerint befutott a pólai kikötőbe, a maga helyén kötött ki, sőt még aznap délelőtt kifutott, minthogy jelezve volt, hogy ellenséges búvárhajó bukdácsol a part közelében. Dolga azonban nem akadt a dicső cirkálónak. Három nap se telt belé és minden rendben volt a Novarán. Csak a zászlója van még most is félárbocon. Június első napjaiban, mikor a trónörökös megjelent Pólában, fent lobogott a Novara zászlója, de a félárboc is zászlót lengetett a gyász jeléül. Napszállatkor, mikor a general mars hangjainál a hadihajók bevonják lobogóikat, a Novarán akárhányszor mozgalmas az élet. A tengerészek temploma előtt érdekes ilyenkor figyelni a hajót. Némán elköt, halkan megindul és csöndesen siklik tovább, tovább. Társai némán üdvözlik s a matrózok sejtelmesen súgnak össze. I — A jászkun cirkáló kifutott. És a Novara az éjszaka leplében szeli a tengert. Hol jár, merre operál, mit végez: sohasem publikálják. Csak azt látják az emberek, hogy reggel a helyén van és legénysége feszesen állja a haptákot, mikor fölrepül a lobogója. Ez a legénység nem mindig magyar sorokból került ki. Volt a Novarán vegyes nemzetiségű legénység is. Egyszer azonban a flottaparancsnokság jónak, vélte, hogy a Novarán magyarok teljesítsenek szolgálatot. így jutott a Jászság abba a helyzetbe, hogy ami hírt-nevét a jászkun bakák és huszárok a szárazföldön szereztek neki, azt most öreglik a tengeren a jászkun cirkáló. Eggyé olvadt ezen a dicső hadihajón minden: az akarat, a szív, a gondolkozás. A parancsnok épp olyan fogalom a Novarán, mint a szent cél, a miért ez az elszánt csapat küzd. S a parancsnok szemében a legutolsó matróz éppóly becses, mint maga a hajó, mely ma félt és tisztelt réme a hitszegő szomszédnak. Egy hajó nem nagy tábor, legkevésbbé a Novara, amely nem is nagy hajó. De ahol az egyet akarás oly mértékben fejlődött ki, mint a jászkun cirkálón, ott mindenféle tengeri sztratégia csődöt mond, bárhonnan irányítják is. A Novara se különb egysége a flottának, mint a többi. De itt lelkesebb lelkek vannak, mint másutt. Lám, a januári legenda, hogy a Novara kifut a tengerekre, csak ott születhetik, ahol a legenda hősei legendás hősökké akarnak lenni. Horthy Miklós előbb a Habsburg parancsnoka volt s csak január tizedike óta gazdája a Novarának. S íme, a nagy tettek mezejére vágyó tevékeny tengerésztiszt puszta megjelenése legendákat sző a hajó köré. Biztosan és nem is sokára eljön az ideje, hogy a magyar és osztrák hajóhad megállapítja majd, hogy milyen irányt vegyen az olaszokkal való háború. És ezzel egy ellen, hogy a jászkun cirkálónak része lesz a döntő megállapításban." A Novarán különben olyan az élet, mint a többi hadihajón. Szakasztott olyan, csak éppen azzal a különbséggel, hogy itt vidámabbak és elevenebbek a fiúk, mint másutt. Egy barnaképű matróz, akinek a Nagykunság a hazája, arra a megjegyzésemre, hogy nem is barna a képe, hanem szinte füstös, egészen egykedvűen így felel: — Instálom, a tiszaföldvári jegenyék nem vetik ide az árnyékukat. Réz Pál."[6395]

„A (80T) naszád léket kapott, a Novara folytatta a tüzelést, hogy a torpedózuzót és a naszádot súlyos helyzetéből kisegítse, oldalozta a lövészárkot, szétrombolt egy laktanyát, de öt magát is sok találat érte." Ekkor az olaszok azt híresztelték, hogy a Novarát elsüllyesztették. [6396]

„Olaszország keleti partjai ellen intézett flottatámadásunk egyik legérdekesebb epizódja volt a Corsíni kikötője elleni támadás, amelynek nagybányai Horthy sorhajókapitány, a „Novara" cirkáló parancsnoka is hősi részese volt. Horthy elbeszélte, hogy amikor a csatornába érkezett a magyar-osztrák flotta, az olaszok riasztó lövéseket adtak le. Erre a Scharfschütze megindította gépfegyvertüzét, mire az elrejtett olasz parti üteg válaszolt. A parti üteg parancsnokát lelőttük. Hajóink az olasz gyalogsági lövészárok

[6395] Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-07-22 / 202. szám
[6396] Pesti Hírlap, 37. évfolyam, 1915-12-07 / 340. szám

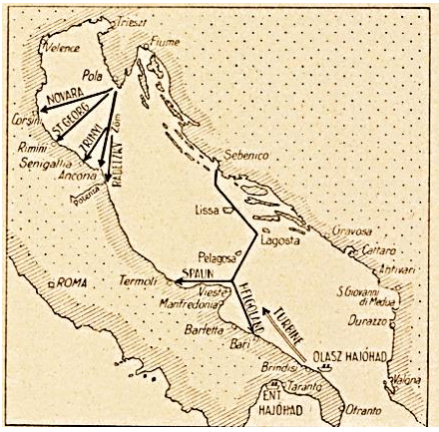
mellé manővíírozott és megnyitotta ellene a tüzet. Az olaszok megrettentek. Sokan föltartották kezüket. Mások menekültek. Egy olasz altiszt átkiáltott: „Mit akartok?“ Cirkálónk rátüzelt a barakktáborra, a kaszárnyára, három vitorlásra. A szemaforállomást lelőttük. A Scharfschütze visszatért a tengerre. Nyomában őrölt tüzelés, amiből azonban sértetlenül kikerült. Majd parancsot kaptunk, hogy a 80-as torpedónaszádot, amely lövést kapott, Pólába kisérjük. A naszád fedélzetén egy matróznak a jobb karját gránát szakította. Bekötött állapotban újra kezd szivattyúzni. A „Novarra“ több találatot kapott, de kára jelentéktelen. Öt halottunk volt. Az olaszok vesztesége rendkívüli.”[6397]

1915.06.17-én a Novara és az SMS Admiral Spaun cirkálók, a Wildfang, a Scharsschütze, az Uskoke és az Ulan rombolók és 4 torpedónaszád, közöttük az 55T torpedónaszád kíséretében kifutott Polából. Először a Trieszt-i öblöt fésülték át, majd Rimini felé hajóztak. Itt találkoztak a HMS Sankt George és a HMS Szigetvár cirkálókkal és 4 torpedónaszáddal. A HMS Sankt George csoport Rimini kikötőjét és annak hídját vette tűz alá, míg a HMS Novara csoport Fano és Pesaro katonai célpontjait vette tűz alá. **A bevetés során több ellenséges gőzöst és hajót süllyesztettek el**. 1915.06.18-án olasz aknamezőt fedezett fel a hajócsoport az Isztriai-félszigettől nyugatra. Majd visszafelé még 1915.06.19-én szétlőtte a Tagliamento jelzőállomását. Ez után a kötelék befutott Pola-ba. [6398]

1915.07.27-én a Horthy Miklós sorhajókapitány vezette kötelék Ancona előtt 20 mérföldre megállt. A Novara két csónakot bocsátott vízre bombával és benzinnel megrakva az Anconát bombázó vízirepülőgépek ellátására. A csónakok őrzésére egy torpedónaszádot hagytak hátra. A kötelék tovább indult Ancona felé, ahol lőtték a vasúti hidat, viaduktot és a raktárakat. Ezután tovább hajóztak Senigaglia felé és hasonló célpontokat pusztítottak el. Fanónál találkoztak a HMS Admiral Spaun csoporttal és visszaindultak a csónakokhoz. A csónakok felvétele után Póla felé vették az irányt, ahova minden különösebb esemény nélkül megérkeztek.[6399]

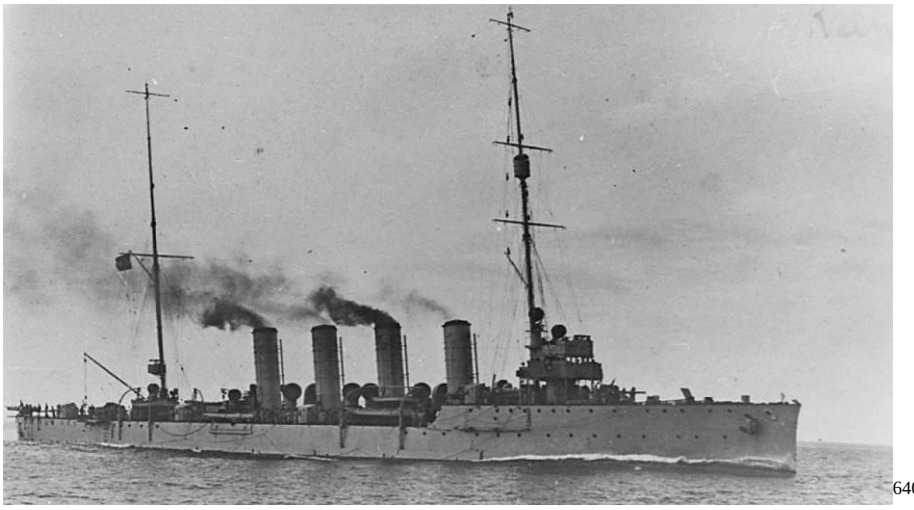
„1915 őszétől a mintegy 110 kilométer szélességű Otrantói szorosban felfegyverzett olasz és brit halászhajók 40-50 méter mélységig feszítették ki a víz alatti drótkötélhálóikat, amelyekkel meg akarták akadályozni a búvárhajók kijutását az Adriai-tengerről. A gyorstüzelésű ágyúkkal és vízibombákkal felszerelt őrhajók lassú menetben, nyomdokvonalban haladva vontatták az acélsodrony hálót. A szorosban tevékenykedő hajókat távolból torpedórombolók fedezték, illetve az olasz kikötőkben hadihajók várakoztak bevetésre készen.”[6400]

1915.11.29-én átvezényelték Polaból Cattaroba, az SMS Helgoland és 6 db Tátra osztályú romboló és 6 db 250 tonnás torpedónaszád és egy tankerhajó társaságában.[6401]



6402

[6397] Szeged és Vidéke, 14. évfolyam, 1915-06-07 / 130. szám
[6398] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo
[6399] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo
[6400] https://rubicon.hu/kalendarium/1917-majus-15-az-otrantoi-csata
[6401] https://academic-accelerator.com/encyclopedia/novara-class-cruiser
[6402] Haditengerészetünk tüzérsége. Írta: Seléndy Andor: Első világháború - Monográfiák
Czeigler Gusztáv – Clauser Mihály et al.: A magyar tüzér. A magyar tüzérség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ / Haditengerészetünk tüzérsége.

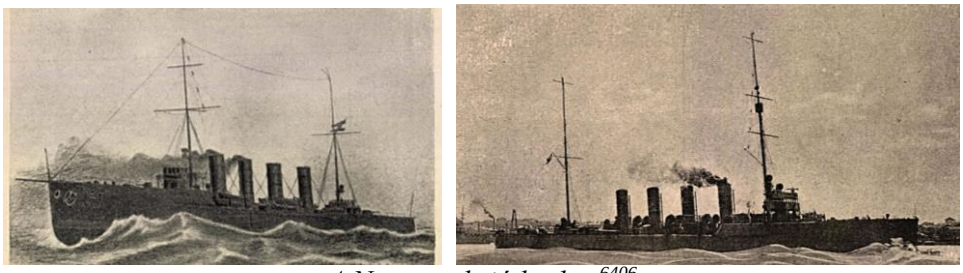

[6403]

Horthy Miklós a Novara parancsnoki hídján
Forrás: Wikimedia Commons [6404]

1915.12.04/05-én kifutott Cattaroból az SMS Novara cirkáló, A Pandur, Huszár, Turul, Warasdiner romboló, a 61T, 66F és 67F torpedónaszád. A kötelékparancsnok Horthy volt.
Cél a szerb csapatok evakuálásának megakadályozása az albániai Shëngjin, Durres és Volara kikötőkből. Az osztrák-magyar kötelék a hajnali órákban ért Shëngjin elé. Ott azonnal támadást intéztek a kikötő ellen és az ott horgonyzó hajókat a személyzet partra menekülése után elsüllyesztették. Az ágyúzás a Bojana torkolatától San Giovanni di Medua-ig tartott. San Giovanni di Medua volt Montenegró élelmezési és utánpótlási kikötője. A kötelék a kikötőt virradatkor érte el. Először szétlőtték a parti ütegek kezelőinek a laktanyáját, és mire a tüzéreket pótolni tudták az osztrák-magyar hajók benyomultak a kikötőbe és azt lerombolták. A veszteséglista a következő volt: 4 gőzös, 10 nagy vitorlás (az egyik lőszert szállított és felrobbant), és 5 kisebb szállítóhajó (máshol[6405] 8-9 teherhajó elsüllyed és 10-11 másikat felgyújtottak). Ebből **3 gőzöst a Novara süllyesztett** el. Mindegyik egység hadianyaggal

[6403] http://forumhungaricum.hu/kulturkincs/ea-akkor-jott-a-novara/
[6404] Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917Éves tartalomjegyzék / Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel)
[6405] KRÁMLI MIHÁLY: A DURAZZO ELLENI AKCIÓ 1915. DECEMBER 29-ÉN: Hadtörténeti Közlemények 128. évfolyam, 2015, 3. szám.
Friss Ujság, 20. évfolyam, 1915-12-07 / 339. szám
A Pesti Hirlap Naptára, 1917 (27. évfolyam) Egy év története - Ismeretterjesztő közlemények / Jákó János: A háborús év krónikája

volt megrakva. Ennek megsemmisítése pótolhatatlan veszteséget jelentett Montenegró számára és negatív hatással volt a hadsereg ellenállására is. A parti ütegekkel való összecsapás során az SMS Novara találatot kapott, melynek következtében Szalay Péter negyedesmester hősi halált halt, az egyik fűtő pedig könnyebb sérüléseket szenvedett.



A Novara akció közben[6406]

„Kora reggel a Novara nevű cirkáló és néhány torpedózúzónk megjelent a kikötő előtt, ahol az öbölben a kis flottilla elsüllyesztett három nagy és két kis gőzhajót, valamint öt nagy és sok kis vitorlás hajót. Az elsüllyesztett hajókat éppen akkor érte a katasztrófa, mikor hadiszereket raktak partra. Hajóink tüzérsége kitűnően működött. Az egyik gőzhajó a levegőbe repült. Kis hajórajunkat eközben a partról mintegy húsz ágyúból nagyon hevesen, de eredménytelenül fogták tűz alá."[6407]

Az osztrák lapok egyike így írt az eseményről: Haditengerészetünk tettei. Ellenséges kikötői rakodóhajókat és egy francia tengeralattjárót foglaltak el. Bécs, december 6. 1915.12.05-én a "Novara" cirkálónk több rombolóval együtt három nagy és két kis gőzhajót, öt nagy és több kis vitorlás hajót süllyesztett el San Siopanni di Medua-nál ágyútűzzel, miközben hadianyagot szállítottak partra; az egyik gőzhajót felrobbantották. A flottillát körülbelül 29 ágyúnaszád heves, de sikertelen támadás érte. A közelben az SMS Warasdiner megsemmisítette a francia "Fresnel" tengeralattjárót, és kimentette parancsnokát, második tisztjét és 26 legénységét. Egy másik flottilla november 23-án éjjel Brindisiből Durazzóba tartva elsüllyesztett egy három ágyúval és egy nagyobb motoros olasz, teljes rakománnyal rendelkező gőzhajót. A gőzhajó túlélőit, köztük négyet a haditengerészetből, elfogták, a motoros matróz legénységét pedig csónakokban szabadon engedték.[6408]

A kikötő megsemmisítésével Montenegró erejét megtörték, és 1916.01.13-án békét kért.

„A hős tengerészönkéntes halála. Szalai Péter tengerészönkéntes, aki a „Novara" hajón teljesített szolgálatot, egy heves ütközetben hősi halált halt, mivel Aradon lakó édesatyját a hajó parancsnokán következő levélben értesítette: — Levelét megkaptam, azonban máig nem válaszolhattam, mert három hétig innen, bizonyos elővigyázati okokból, nem indult posta. Mindenekelőtt tudatom, hogy szegény hősi halállal kimúlt fiát őfelsége az elsőosztályú vitézségi éremmel tüntette ki, amelyet annak idején meg fogok küldeni. Több megmaradt holmiját — miután comissioneit átnéztük — legjobb barátja, Bauer Bootsmann Art. Instr. vette át és fogja megküldeni. — Minthogy San Giovanni di Mediában a montenegrói bateriák nagyon hevesen tüzeltek ránk, az összes legénységet — kivéve az ágyuk legénységét — fedélzet alá küldtem a páncél oltalmába. Ezek között volt fia is. Ő azonban, Divisionsführer, úgy látszik meg akart győződni, hogy emberei közül nem maradt-e fenn valaki és feljött a Vorkastell alá. Abban a pillanatban csapott be egy ágyúlöveg és a hajó oldalát átfúrva, fejét összezúzta, azután a Bootmann kabinján áthaladva explodált. Az megnyugvásul szolgálhat, hogy szegény fia egy pillanatig sem szenvedett. Mindnyájunk kedvence és büszkesége volt, eltekintve kitűnő szolgálati kvalitásaitól, veretlen football legénységünk vezérjátékosa, kis amatőr zenekarunk prímása és alkalmazkodó víg természetével a Novara öröme volt. Sírjáról, sírkövéről gondoskodni fogunk, nyugodjon békével az Urban! Tisztelettel: Horthy Miklós, a Novara parancsnoka."[6409]

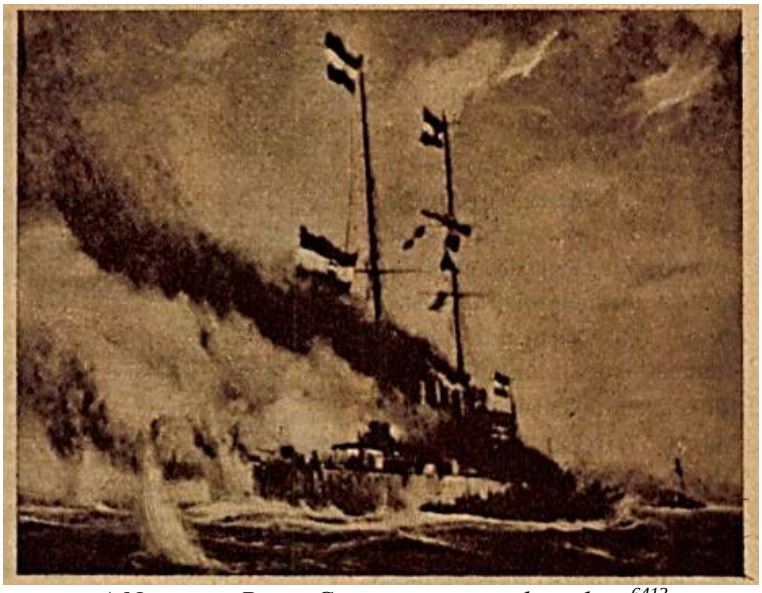
[6406] A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest) Oldalszámok / 355
[6407] A világháború képes krónikája, 7. kötet, 1916-06-04 / 87. szám
Szamos, 47. évfolyam, 1915-12-07 / 335. szám
Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-12-08 / 341. szám
[6408] Neue Warte am Inn, Juli-Dezember 1915-12-11
[6409] Magyarország, 23. évfolyam, 1916-01-15 / 15. szám

A visszaúton részese a zátonyra futott francia **Fresnel tengeralattjáró elsüllyesztésének**, a Bojana folyó torkolatánál. A végső lövést az SMS Warasdiner romboló adta le. A francia legénységet a monarchia hajói a fedélzetükre vették.

1915.12.18-án a Novara ismét kifutott és Ottrantónál és a Vlora –Brindisi vonalon cirkált a 74 T torpedónaszáddal, de 19-én vissza kellett térnie Cattaróba. Ennek oka, hogy sirokkó dühöngött, a naszádok nehezen birkóztak meg a hullámveréssel. Miután hasztalan várakoztak, másnap visszatértek Cattaróba.[6410]

1915. december 20-ra a Bocchéban lévő hajók száma 37-re nőtt. Az 5. osztály ekkor a MONARCH-osztály három régi partvédő páncélosából, a KAISER KARL VI. páncélos cirkálóból, a korszerű NOVARA és HELGOLAND cirkálókból, három elavult régi cirkálóból, kilenc rombolóból, tizenkét torpedónaszádból, öt tengeralattjáróból, a GÄA ellátóhajóból és a VESTA tankhajóból állt.[6411]

Szent Borbála a tüzérek védőszentjének képe a Novara fedélzetéről. Festette Balla Frigyes[6412]



A Novara a Porto Corsini tengeri ütközetben.[6413]

[6410] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
[6411] KRÁMLI MIHÁLY: A DURAZZO ELLENI AKCIÓ 1915. DECEMBER 29-ÉN: Hadtörténeti Közlemények 128. évfolyam, 2015, 3. szám: https://real-j.mtak.hu/16358/7/EPA00018_hadtortenelmi_2015_3.pdf
[6412] Beck Zoltán: Nagy hadihajók vízalatti védelme (5 ábrával), Gonda Béla szerk.**:** A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék /
[6413] Pesti Hirlap Vasárnapja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám

Az adriai olasz partvidék térképe. [6414]

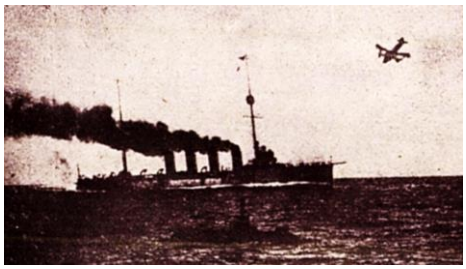
1915.12.29-én kifutott Cattaroból, hogy támogassa Helgolandot a Durazzó elleni rajtaütést követően. A hadműveletben részt vett az Admiral Spaun cirkáló, a Budapest partvédő hajó és több romboló. A monarchia 1 rombolója aknamezőre futott és elsüllyedt, míg egy másik romboló súlyosan megsérült. A Novara késve érkezett ahhoz hogy az olasz hajókkal harcérintkezésbe léphetett volna.

1915.12.30-án a Novara 5 torpedónaszádtól kísérve behatolt az Otrantói szorosba, de nem ütköztek ellenséges hajókba. Ekkor Brindisit is támadta.

„A Novara négy kéményéből egyet csináltatott, a két hosszú árbocából viszont hármat és az utolsó árbocra idegen zászlót vont föl. Csak így, a külső vonalak megváltoztatásával lehetett lejutni a veszedelmes tengeri utón, hiszen a Dardanellák körül horgonyzott az antant egész hajóraja, mintegy 40—60 hajóból álló egység. A Novara át is csúszott a sorhajók között és amikor már egészen közel volt a Marmara-tengerhez, szabadjára engedte a német tengeralattjárókat, amelyeknek parancsnokai rögtön akcióba akartak lépni.
A Novara azután, dolgát jól végezve, visszafordult és az ellenséges sorhajók között igyekezett észrevétlenül visszasiklani. A sorhajók egymásután ..szignáltak“ utána és kérték tőle a jelszót. Horthy Miklós a legnagyobb nyugodtsággal adta meg a jelzést. „Osztrák-magyar cirkáló, S. M. S. Novara“, de akkor már el is tűnt a láthatárról. Ilyen és sok hasonló bravúrt vitt végbe a kitűnő Novara.”[6415] Sajnos nem tudom, hogy melyik bevetésről szól a cikkrészlet.

[6414] A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest)
[6415] Pesti Hirlap Vasárnapja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám

1916.
„Álhír egy elsüllyesztett hadihajónkról Bécs, január 16. A Stefani-ügynökség e hó 14-iki kelettel a következőket jelentette: E hó 13-án a Foucault nevű francia tengeralattjáró hajó, mely az olasz flottához van beosztva, az Adriai-tenger alsó részén elsüllyesztett egy Novara-típusú osztrák-magyar hírszerző hajót. Miután az osztrák-magyar flotta abban a szerencsés helyzetben van, hogy egyetlen hajója sem hiányzik, fel kell tenni, hogy az olasz flottához beosztott francia Foucault nevű búvárhajó tévedett és a szövetségesek egyik hajóját sülyesztette el."[6416]
1916.01.27-én a Novara az Orjen és a Csepel rombolókkal kifutott, hogy zavarja az ellenség hajóforgalmát. Rövidesen a két romboló géphiba miatt visszafordult, így a gyorscirkáló egyedül hajózott tovább. Este 5 óra előtt három cirkálóból és több rombolóból álló ellenséges egységekkel találkozott. A túlerő elől visszafordult és visszatért bázisára.



Az SMS Novara, egy tengeralattjáró és egy hidroplán[6417]

1916.01.29-én kifutott a Novara és két romboló, hogy Durazzót támadják, de útközben a két romboló összeütközött, így a két romboló visszafordult és csak a Novara hajózott tovább. Durazzó előtt harcérintkezésbe lépett **Puglia olasz védett (2689 t, 4 db 15 cm, 6 db 12 cm löveg, 20 csomó) cirkálóval** és a **francia Bouclier (692 t, 2 db 10 cm, 4 db 6,5 cm-es löveg, 30 csomó) romboló**val. Rövid harc után a Novara visszavonult.

Ez után a hajót Pólába vezényelték karbantartásra.
A nagyjavítás után a Novarát Cattaróba vezénylik.

1916.04.03-án a Novara az U 5 és U 6 tengeralattjáróktól fedezve volt bevetésen.[6418]

„A vezérjátékos Egy tengerészönkéntes a »Novara« hadihajón elesett és a hajó parancsnoka erről a szülőknek értesítést küldött. A vigasztaló sorok között ezt mondja a fiúról: Eltekintve kitűnő szolgálati kvalitásaitól, veretlen football-legénységünk vezér játékosa, kis amatőr zenekarunk prímása és alkalmazkodó víg természetével a »Novara« öröme volt.« Igaz ember lehet ez a parancsnok, aki parentáló szavai közé ezt a tiszta emberi hangot belecsendítette. A hősök, szegények, akikről most hivatalosan, magánlevelekben íródik a sok értesítés, ki se látszanak a babér alól, köréjük viszik az ágyuk bömbölését, rohamok iszonyatosságait, lövészárkok hömpölygő vérességét és az eltűnő emberek virgonc jurátusok, törekvő kereskedők, rögtörő földmívesek, kopasz-bajos ügynökök, ránk merednek, mint a gladiátorok. Hogy kivetkőzteti a »Novara« parancsnoka elesett katonáját a nehéz ruhából. Nemcsak »hős«, de fiatal is volt, két szeme tükörén lángolt az élet öröme , milyen football-játékos volt! Szilaj izmaival hogy tudta rúgni a labdát, mindig győztes és vezérjátékos hajrá ... szívében jóság, képzeletén a mámor, a kis amatőr zenekar prímása volt, a kis zenekarban mind, mind jókedvű, dalos, gondtalan fiuk, a prímás a legdalosabb, az élet muzsikált a vágyaiban, a végtelen készülődéseiben, a szíve alján szendergett már bizonyosan az álom lányokról és asszonyokról, a kedélye tréfás, hetyke, hogy tudta szóval tartani a pajtásait s a többieket, a kik pezsdülő kedve elé kerültek, — »eltekintve kitűnő szolgálati kvalitásaitól« milyen gazdag, lelkedzett, a jövendő verőfényében tündöklő, életre termett, pompás ember volt az elesett , milyen nagy kár érte." Így jobban értjük."[6419]

[6416] Magyarország, 23. évfolyam, 1916-01-17 / 17. szám
Előre, 12. évfolyam, 1916-01-17 / 1228. szám
[6417] Élet, 1916. 8. évfolyam, 1916-02-20 / 8. szám
[6418] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
[6419] Az Est, 7. évfolyam, 1916-05-07 / 127. szám

1916.07.08/09-én az Otrantói szorosban vett részt egy éjszakai összecsapásban. Nappal **elsüllyesztett 2 angol felfegyverzett záróhajót** és **két másikat megrongált** (máshol elsüllyesztette ezeket is, illetve 5 elsüllyesztett hajóról írnak). Elfogott 9 tengerészt. Másnap a hazafelé hajózó cirkálót ellenséges egységek támadták meg, és igyekeztek az útját elvágni. A hajó sebességi fölénye és a segítségére érkező csónak repülők (hidroplánok) azonban keresztül húzzák az ellenség számítását, és sikerült gond nélkül befutnia Cattaróba. Az év folyamán a cirkáló többször próbált hasonló támadást végrehajtani, de látványos sikereket nem ért el.[6420]

„Flottaparancsnokságunk mai jelentése szerint a Novara gyorscirkálónk az Otrantoi szorosban megtámadott és megsemmisített egy öt fölfegyverzett angol gőzösből álló őrflottilát. Legtevékenyebb hadihajónk, a Horthy sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló Novara gyorscirkálónk tehát flottabázisitoktól 650 kilométernyire behatolt az alig 70 kilométer széles otrantói szorosba és Otranto és Valona között megsemmisített egy egész ellenséges hajókülönítményt. Az olasz flotta, mint ismeretes, a háború eleje óta még nem volt sohasem abban a helyzetben, hogy az Adrián domináló szerephez jusson; a "francia és angol erősítések sem tudtak ezen az állapoton segíteni. A Lissáért annyira revánsot venni szándékozó olasz flotta minden jel szerint annyira tehetetlen, hogy még valonai tápvonalát sem képes saját egységeivel biztosítani; még itt is angol segítségre szorul.” [6421]

Horthy Miklós kedvenc tartózkodási helyén, a Novara parancsnoki hidján.

[6422]

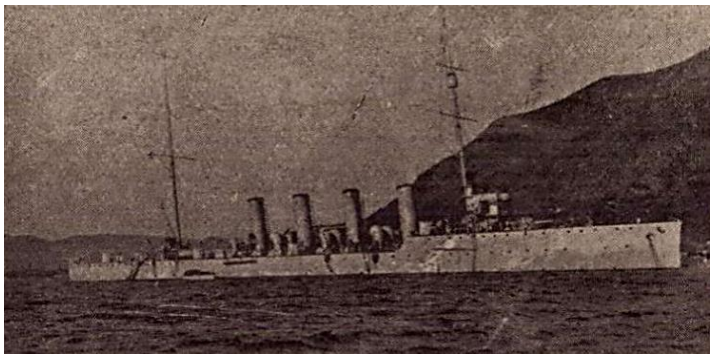
„Az ott talált négy halászgőzös parancsnokait felszólította, hogy hagyják el hajóikat, mert elsüllyeszti őket. A gőzösök azonban tüzet nyitottak, mire a *Novara* is harcba lépett. Az első, *Clavis* nevű gőzöst már a második sorozat eltalálta, és lángba borította. Ezután a többit vette tűz alá a *Novara*. Az egyik lövedék az *Astrum Spei* kazánházában robbant, és hamarosan elsüllyedt ez is. A másik kettő segítségért rádiózott és menekült. A *Novara* ezután kihalászta a túlélőket – kilenc embert –, majd haza indult. A két elmenekült gőzös – a *Fregate Bird* és a *Ben Bui* – is megsérült. A négy gőzösön összesen tízen haltak meg, a sebesültek száma nyolc volt.

[6420] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo
Az Est, 7. évfolyam, 1916-07-11 / 191. szám
Dunántúl, 6. évfolyam, 1916-07-11 / 156. szám
Grazer Tagblatt, Juli 1916-07-12
[6421] Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-07-11
[6422] Pesti Hirlap Vasárnapja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám

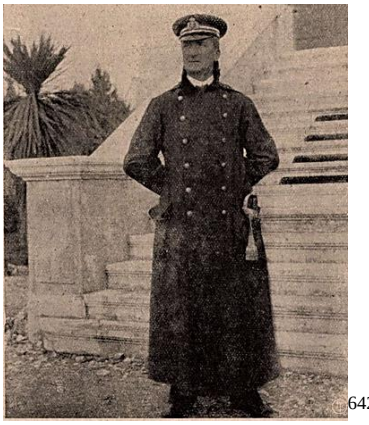
Miután a *Novara* visszafelé tartott (július 9.), délről egy *Quarto* osztályú cirkáló és az *Irrequieteo,* valamint az *Impetuoso* rombolók jelentek meg, és sebesen közeledtek. A *Novara* teljes gőzzel igyekezett északnak, hogy a Brindisiből kifutó egységek ne vágják el az útját. Közben Valonából is kiindult két romboló, így Horthy sorhajókapitány gyorscirkálójával csaknem harapófogóba került. A Kumborból felszálló négy tengerészeti repülőgép többször rárepült az olasz hajókra és bombázta azokat, így a *Novara* – talán ennek köszönhetően is – egérutat nyert és sértetlenül ért vissza támaszpontjára."[6423]

A „Novara" fedélzetén. A „Novara" parancsnoka, nagybányai Horthy Miklós (X) sorhajókapitány tiszttársaival beszélget[6424]

„Események a tengeren. 9-én virradatkor a „ Novara " cirkálónk az Otrantói-szorosban 4 vagy mint valamennyi ott ejtett fogoly egybehangzóan mondja, 5 felfegyverzet angol felügyelőgőzössel találkozott és ágyútűzzel valamennyit elpusztította . Valamennyi gőzös lángbaborulva sülyedt el, három közülök kazánjuk felrobbanása után. Legénységükből a Novara csak 9 angolt tudott megmenteni."[6425]



6426



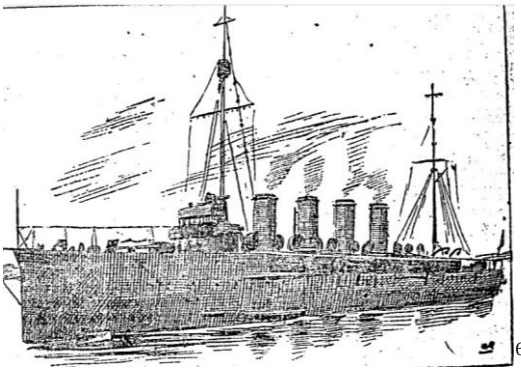
6427

A Novara, és parancsnoka Horthy Miklós

„BUDAPEST, július 10. (Közli a miniszterelnöki sajtóosztály.) Kilencedikék hajnalban a Novara nevű cirkálónk az otrantói tengerszorosban négy, illetőleg a vallamennyi öt alkalommal elfogott tengerész vallomása szerint, öt fefegyverzett angol őrhajóból álló csoporttal találkozott és tüzérségi tűzzel az összes hajókat megsemmisítette. Az összes őrhajók lángokban süllyedtek el. Három kazán robbanás után a legénységből a Novara csak kilenc angolt tudott megmenteni."[6428] Az ütközet körülbelül 10 percig tartott.[6429]

[6423] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
[6424] Élet, 8. évfolyam, 1916-03-12 / 11. szám
[6425] Belgrádi Hirek, 1. évfolyam, 1916-07-11 / 40. szám
Budapesti Hírlap, 36. évfolyam, 1916-07-11 / 191. szám
Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-07-11 / 191. szám
[6426] Élet, 8. évfolyam, 1916-03-12 / 11. szám
[6427] Az Érdekes Ujsag, 4. évfolyam, 1916-07-23 / 30. szám
[6428] Délmagyarország, 5. évfolyam, 1916-07-11 / 159. szám
[6429] Magyar hősök 1914-1916, MAGYAR HADITENGERÉSZEK

„London, július 14. A Reutter-ügynökség jelenti, hogy az angol admiralitás közli: A Novara osztrák-magyar cirkáló angol halászjárművekre bukkant, az Astrum, Spei, Clavis járműveket elsüllyesztette. A Frigate Bird és Ben Búi megsérült, azonban kikötőbe tudták őket vonszolni. 10 ember életét vesztette. Az Astrum (és a Spei) legénységét elfogták."[6430]


[6431]

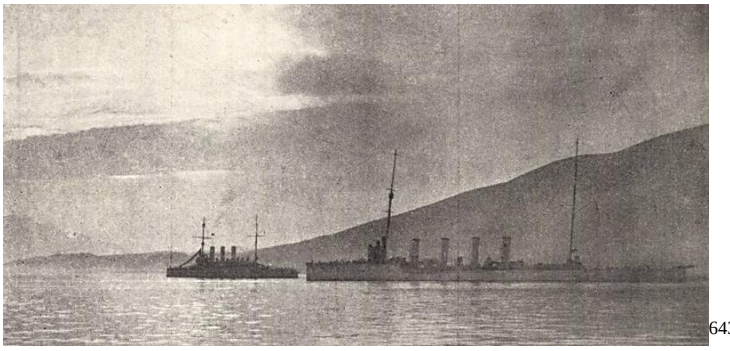
„A Neues Wiener Journal haditudósítója engedélyt kapott arra, hogy tengeri utazást tehessen a híres „Novara" cirkáló testvérhajóján. A „Novara" ismeretes, régi sikereit legutóbb azzal a dicsőséges ténnyel gyarapította, hogy egy napon öt angol őrhajót elsüllyesztett. A parancsnoka magyar ember: Horthy Miklós, sorhajókapitány."[6432]

1916.07.30/31-én az olasz partok elleni akcióban Tb 83F és Tb 88F támogatta.

1916.08.28-án kifutott Cattarói-öbölből a *Sankt Georg* és a *Kaiser Karl VI* páncélos cirkáló, a *Wildfang*, a *Warasdiner* és a *Turul*romboló, valamint három kísérőnaszád: a 83 F, a 85 F, a 87 F és a 88 F. Külön csoportban követték őket a *Novara* és a *Helgoland* gyorscirkálók a *Csepel* és a *Balaton* rombolók kíséretében. A flottaparancsnokságnak az volt a célja, hogy nagyszabású tüntetést rendezzen az olasz partok előtt, és a kifejlődő harcban a lesben álló tengeralattjárók (U 4, U 11, U 15, U 16, U 17) elé csalja az ellenséget.
A cs. és kir. egységek több mint négy órán át várakoztak a Gargano-fok előtt, de egyetlen ellenséges hajó sem mutatkozott. Végül is augusztus 29-én a vállalkozás parancsnoka, Paul Fiedler altengernagy elrendelte a hazatérést.[6433]
1916.12.24-én Polában volt.

1917
1917 februárjában Horthy megkezdte az előkészületeket a tengerzár elleni nagyobb rajtaütésre; azt tervezte, hogy Novarát és mindkét testvérhajóját felhasználja, amelyeket úgy módosított, hogy úgy nézzenek ki, mint egy nagy brit romboló, levágva a főárbocokat.
A hajók mindegyike kapott egy 7 cm-es légelhárító ágyút is, a hajtóműveket alaposan megtisztították és megjavították. Amíg az előkészületeket április végén és május elején végezték, a rombolók többször járőröztek Albánia partjainál, hogy felderítsék az antant védelmét a térségben. 1917.05.13-án Alexander Hansa ellentengernagy parancsot adott a hadművelet másnap reggeli megkezdésére. A három cirkáló dél felé indult a tengerzár vonalig, ahová az éjszaka után érkezett meg. Ugyanakkor a Balaton és a Csepel rombolópáros elterelő támadást hajtott végre Albánia partjainál.

[6430] Dunántúl, 6. évfolyam, 1916-07-15 / 160. szám
Budapesti Hírlap, 36. évfolyam, 1916-07-15 / 195. szám
[6431] Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1916-07-13
[6432] Siklós, 4. évfolyam, 1916-07-29 / 31. szám
[6433] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

 [6434]

1917.05.14-én Cattaróból kihajózott a Novara köteléke. 1917.05.15-én a Novara, Helgoland, Saida cirkálók, a Balaton és a Csepel rombolók, 2 monarchiabéli és 1 német tengeralattjáró megvívták az **Otrantói tengeri csatát**. A rombolók elsüllyesztettek egy olasz teherkonvojt és az azt kísérő rombolót. Közben 1917.05.15-én 03:30 körül a Novara és a többi cirkáló tüzet nyitott a zárhajókra (14 gőzhajó) süllyesztették el, míg 4 (máshol 7 szerepel) zárhajót megrongáltak, amiből 3 javíthatatlanná vált. A hajók 72 tengerészt mentettek ki és fogtak el. A Novarára ebből 6 hajó elsüllyesztése, 5 megrongálása és 35 ember kimentése jutott (máshol 5 elsüllyesztett és 3 javíthatatlanul, míg 2-t javítható módon megrongált). A HMS Csepel az olasz Borea rombolót elsüllyesztette. A HMS Balaton pedig a romboló által kísért három szállító hajó közül süllyesztett el egyet, a másik kettő égve elmenekült el. Rombolóink visszafordulva minden zavaró esemény nélkül visszatértek Cattaróba.
Horthy így írt a harc ezen szakaszáról: „Némelyek tüzeltek ránk gyorstüzelő ágyújukból, míg a kazánjuk fel nem robbant, vagy a hajójuk fel nem borult. A csónakra szálltakat felvettük fedélzetünkre. Feladatunkat teljesítettük."[6435] A visszaúton a cirkálók túlerejű antant kötelékbe futott bele. a csatában a Novara megsérült és vontatni kellett. Parancsnoka, Horthy súlyosan megsérült, de hordágyra kötözve vezette tovább hajóinak harcát. A csata hatására az antant éjszaka nem őrizte tovább a tengerzárat.
A Novara Fanóig hatolt előre, ahol azonban ellenségre nem akadt. Akkor – 4 óra 45 perckor – északnak fordult. 4 óra 55 perckor pillantotta meg az első, 12 gőzösből álló csoportot, és 5 óra 7 perckor kezdte el lőni. Az 5 óra 37 percig tartó tüzelés 5 gőzöst elsüllyesztett, 5 másikat pedig súlyosan megrongált. A gőzösök viszonozták a lövéseket, és két könnyebb találatot értek el a cirkálón. A Novara 35 brit tengerészt halászott ki a vízből és ejtett fogságba[6436].

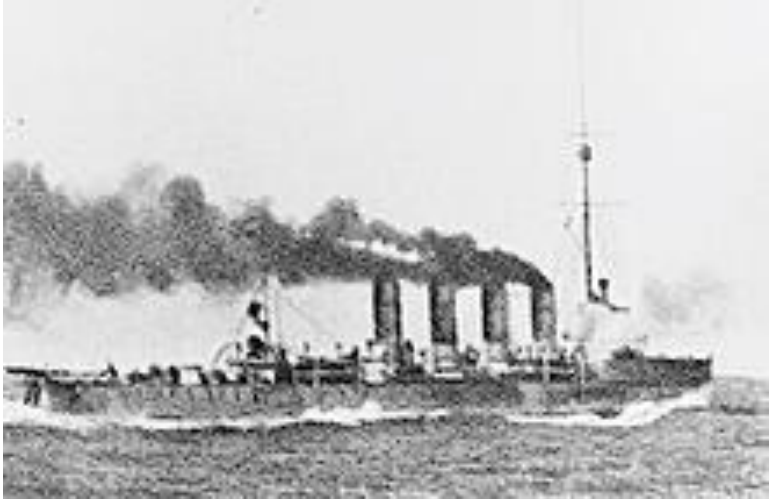
1917.05.15-én 06:45-kor a brit HMS Dartmouth és Bristol cirkáló, valamint öt olasz romboló a Novara, a Helgoland és a Saida elfogására indult. 09:00-ra a gyorsabb brit cirkálók utolérték az osztrák-magyar hajókat. A Dartmouth nyitott először tüzet (10 600 yard (9 700 méterről), és találatot ért el a Novarán, a három osztrák-magyar cirkáló pedig füstfelhőt gerjesztett, és visszafordult üldözői felé, és közben több találatot is szerzett Dartmouthon (4900 yardra (4500 m távolságból). **Novarát többször is eltalálták, a fő tápszivattyúk és a jobb oldali segédgőzcső megsérült,** ami miatt a hajó elkezdett veszíteni a sebességéből. **A géptermet is találat érte**. (Megsérült a Novara elsősegély helye is. Egy találat az előárboc zászlaját is letépi, rögtön újjal pótoljuk, tovább lobognak színeink a Novara ormán. ormán. Egy másik az ágyúk közé csap, meggyullad a lövegek mellett álló muníció, a sistergő, siketítő zajban rémült pillanatok ezek, de a muníció nem robbant fel, bőven van levegője, csak nagy sivítással elég, míg el nem oltják. Más találatok tüzet okoznak a fedélzeten, ahol mindenki a helyén van: szanitészek a sebesülteket körözik, tartalékok a tüzet oltják. Szaboríts, a derék korvettkapitány is a fedélzeten van, a tűzoltást inspiriálja, amikor egy gránát közelébe csap le. Sebesülése halálos, nem lehet rajta segíteni, egy szilánk a hátgerincét is éri, pár perc alatt kiszenved a nemes magyar katona. Kihajózásunk után holttestét hazaszállították Budapestre, a Novara koszorúját egy tiszt vezetésével 9 emberem vitte fel a sírjára... A száguldó tűz újabb károkat okoz, egyszerre csak észrevesszük, hogy vizet kezd veszíteni a kazán, a gépek is elromlanak. Egy gránát a fedélzet páncélját is beszakítja, azt hisszük, ez sértette meg a kazánt, de megállapítani nem lehet, mert ha valaki le akart menni, nemcsak forró vízbe, futó tűzbe és gőzfelhők gomolyába került, de a lövedékek robbanó gáza is halálba fojtotta volna.

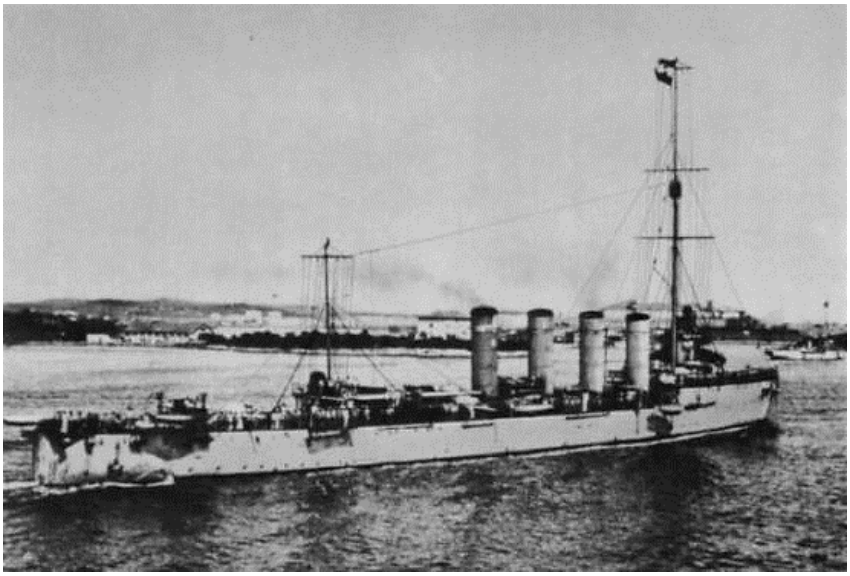
[6434] https://adt.arcanum.com/hu/view/VasarnapiUjsag_1917/?query=TEXT%3D%28%22Novara%22%29+DATE%3D%281912-01-31--1921-12-31%29&pg=83&layout=s
[6435] https://rubicon.hu/kalendarium/1917-majus-15-az-otrantoi-csata
[6436] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

Megpróbáltuk gázmaszkkal is, de így sem lehetett lemenni a hajó égő gyomrába, ahová új veszedelemnek a víz is benyomult. A gépek megálltak, a Novara is megáll, de ágyúink tovább lán, ha angolok vezették volna, nem így történik, de olaszok voltak és olasz parancsnok a vezérhajón fönn is. Körülbelül 12 kilométerre voltak tőlünk déli irányban, mikor 12 óra táján feladták a küzdelmet…”……..
„— Apróbb epizódok? Csupa csodálatos eposztöredék, mindenki hős volt, nem is igen lehet neveket kiemelni, legfeljebb egy-két markáns esetet, ahogyan a naplók és az emlékezet megőrizhette őket. — Egy matrózom valami kisebb fegyelmi vétség miatt be volt csukva, az ütközet előtt. Ismételt kérésre megengedtem, hogy részt vegyen a harcban. Csodálatos, ahogyan viselkedett. Folyton az ágyúk között forog, mindenütt ott van, ahol baj történik, sebesülteket kötöz be még a robbanás füstjében és mikor már mind a két kezén megsebesül, akkor se megy félre a többi sebesültek közé. Egy repülőnk jelentést hoz számomra, ledobja, a doboz a tengerbe esik és ez a sebesült matróz parancs nélkül azonnal utána ugrik, kihalássza az örvényes habokból, fölhozza, jelentkezik vele, átadja, azután megy tovább az ágyúkhoz. Büntetését persze elengedtük, kitüntetésre is fölterjesztettem, ahogy mindenki méltónak mutatkozott arra, hogy Őfelsége legkegyelmesebb kitüntetésére fölterjesszem. — Egy tisztem, akinek a bal karja már föl volt kötve, öngyilkossággal fenyegetődzött, ha nem vehet részt az ütközetben. Bal kezét már nem tudja használni, de mikor egy 15 centiméteres ellenséges gránát melléje csap, de befulladva esik a fedélzetre, másik karjával addig erőlködik, míg fölveszi és cipeli nagy örömmel a korláthoz, ahonnan a tengerre dobja, úgy teszi ártalmatlanná. — Egy másik tiszt, aki a kormányos megsebesülése után ennek a helyére lép, előbb leoltja rólam a meggyulladt ruhákat, azután, mikor egy percre erősen előrehajol, hogy a kompasszt megnézze, csodálatosan kerüli ki a halált. Egy gránát ugyanis abban a pillanatban dönti le háta mögött a kabint. Szinte biblikus csoda, hogy megmenekült.”…. „A nagy nap hőseit szép napiparancsok, lelkesítő és elismerő szavak fogadták már hadikikötőnkben is, Őfelsége a király pedig nagybányai Horthy Miklós sorhajókapitánynak a hadiékítményes II. osztályú katonai érdemkeresztet adományozta a kardokkal, Harisa Sándor ellentengernagyot a II. osztályú vaskoronarenddel tüntette ki a hadiékítménnyel és a kardokkal, lovag Parschka Ferdinánd sorhajókapitány, Heisster Erich sorhajókapitány és a hősi halált halt Szuborits Róbert korvettkapitány a Lipót-rend lovagkeresztjét kapta a hadiékítménnyel és a kardokkal, herceg Liechtenstein János fregattkapitány a hadiékítményes III. osztályú vaskoronarendet a kardokkal, Morin Ferenc korvettkapitány pedig a III. osztályú katonai érdemkeresztet a hadiékítménnyel és a kardokkal. Közülük Purschka a Saida parancsnoka, Heissler a Helgolandé, Liechtenstein herceg a Csepelé, míg Morin a Balatoné volt Otranto történelmi napján, aminek jelentősége, áthozva az arányokat az Adria flottáira csak Skagerrakéval mérhető fel.” [6437])
Horthy is súlyosan megsérült, bár ő maradt a parancsnoki hídon. 11:05-kor az antant parancsnoka, Alfredo Acton admirális elfordult, és megpróbálta elvágni a Saidát Novarától és Helgolandtól. Ekkor jelent meg a távolban a HMS Sankt Georg páncélos cirkáló, mire az antant kötelék visszavonult. Az Acerbi romboló félreértette a jelet, és megpróbált torpedótámadást indítani, de a Novara, Saida és Helgoland tűzérei elűzték. 12:05-kor Acton jelezte, hogy Novara milyen szörnyű helyzetben van, de ekkor már a HMS Sankt Georg csoport túl közel volt az antant erők számára. A cirkálók és rombolóik végül befutottak Cattaroba.

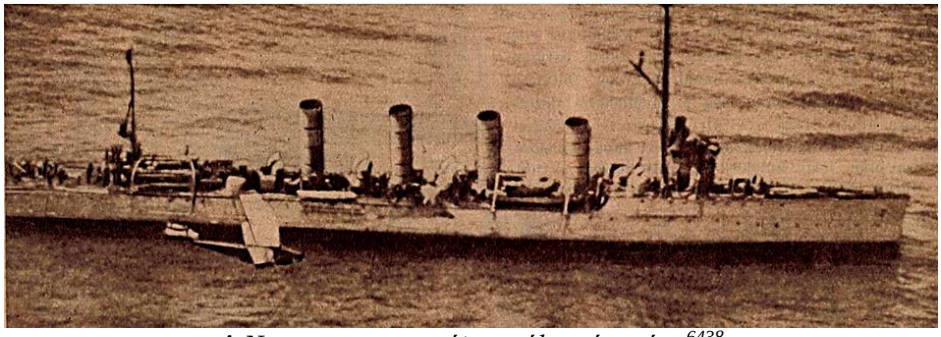
A Novara hősi halottjainak a sírja

[6437] Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel), Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék /





A Novara az otrantói csatában és utána

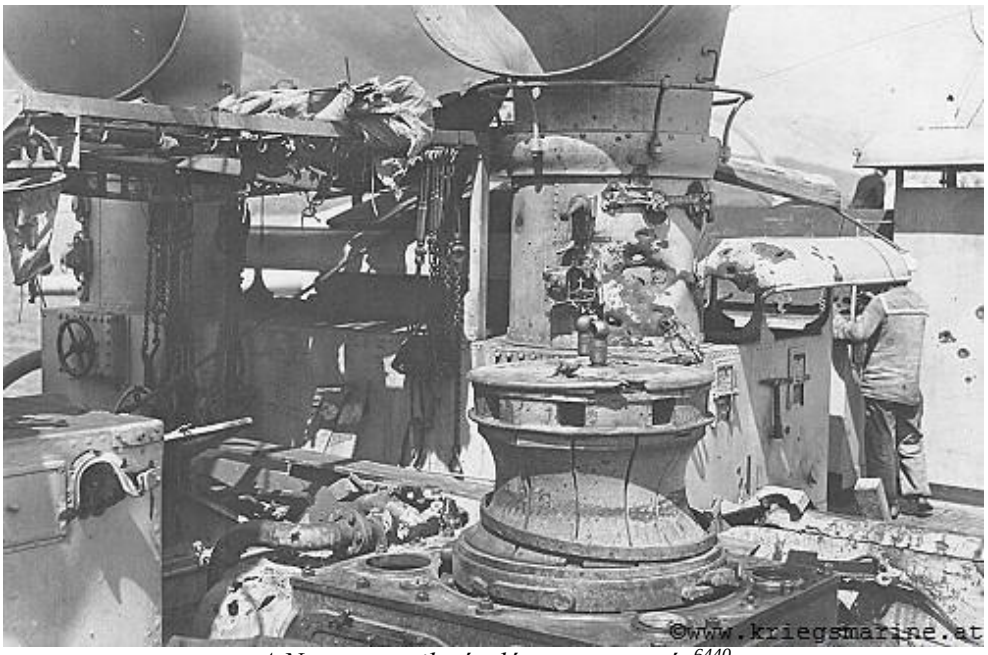


A Novara az otrantói csatában és utána[6438]

„Most 4.700 és 10.000 méter közötti távolságból heves tűzharc kezdődött a párhuzamos irányban haladó kötelékek között. Az ellenséges cirkálók tüzét jól és pontosan irányították. Legerősebben a Novara-t lőtték, mint kötelékünk vezérhajóját.” *A parancsnoki hidat is találat érte, és Horthy is megsebesült:* „Öt gránátszilánk hatolt lábszáramba; egy repeszdarab pedig, mely kilónyi lehetett, lesodorta sapkámat, de nem sebzett meg. A később megtalált darabon felismertük elégett sapkám hozzáragadt részeit. Köpönyegem, egyenruhám, szóval egész öltözetem cipőmtől és harisnyámtól kezdve fel a mellemig

[6438] Pesti Hirlap Vasárnapja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám

teljesen leégett rólam, de közvetlen égési sebet nem kaptam. Azonban úgy éreztem magam, mintha fejszével fejbe vágtak volna. Könnyebb gázmérgezés is ért és elájultam, de hamarosan magamhoz tértem, hiszen bőségesen öntötték rám a vizet, hogy égő ruhámat eloltsák. Azután hordágyon a fedélzet elejére vitettem magam, mert ott megfelelő kilátás kínálkozott." *Két óra elteltével a Novara súlyos találatot kapott, és mozgásképtelenné vált.* „Ez a hátsó turbinahelyiségbe vágott be és szétrombolta a kondenzátorcső vezetékét. Tizenhat kazánunk közül nyolcban el kellett oltanunk a tüzet. Lassan ugyan még mozoghattunk volna, ha a tenger vizét használjuk, de nem akartam, hogy kazánjaink tönkremenjenek és ezért közöltem testvérhajóinkkal, hogy a Novara saját erejéből már csak tíz percig haladhat előre."[6439]

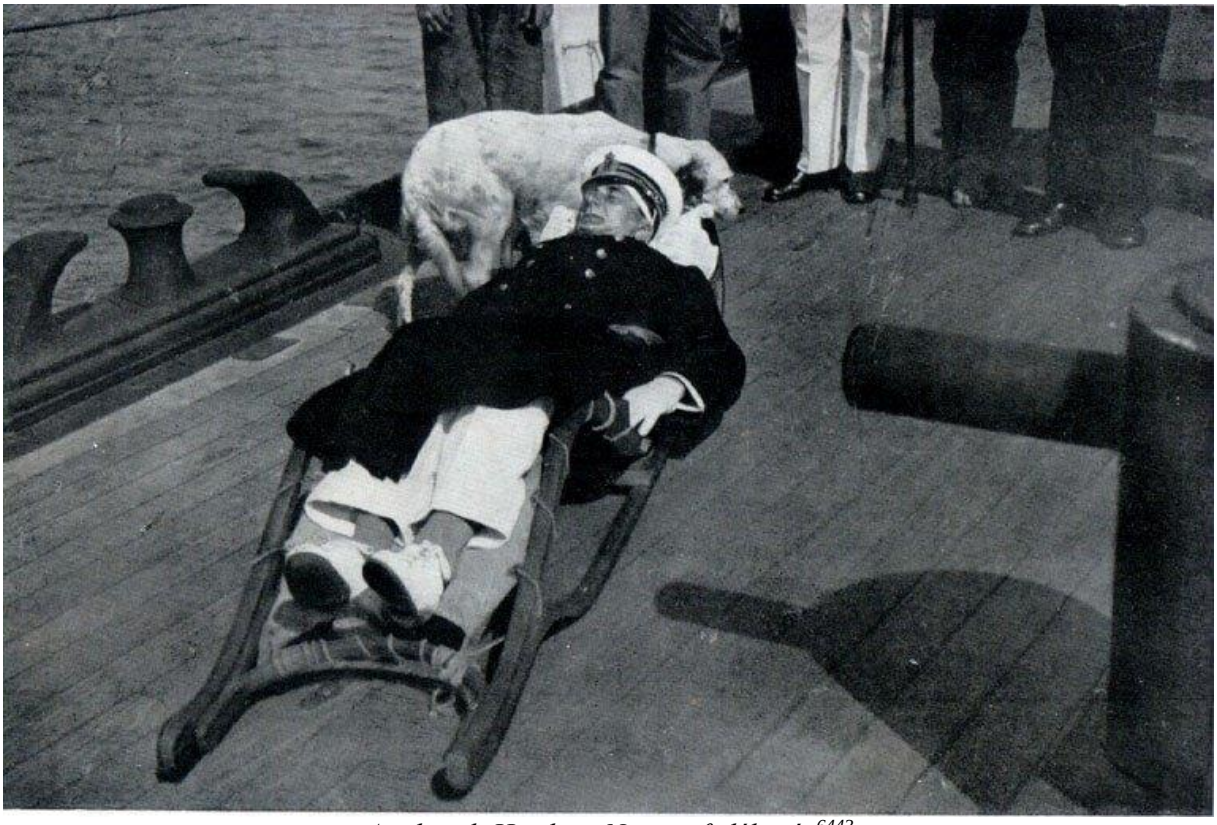


A Novara egyik sérülése a csata után[6440]

A Novara sérülése[6441]

[6439] https://rubicon.hu/kalendarium/1917-majus-15-az-otrantoi-csata
[6440] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_NOVARA.htm
[6441] https://axioart.com/tetel/serult-sms-novara-k-u-k-haditengereszet-helgoland-osztal-d8562ea1

Angol záróhajók Otrantonál[6442]



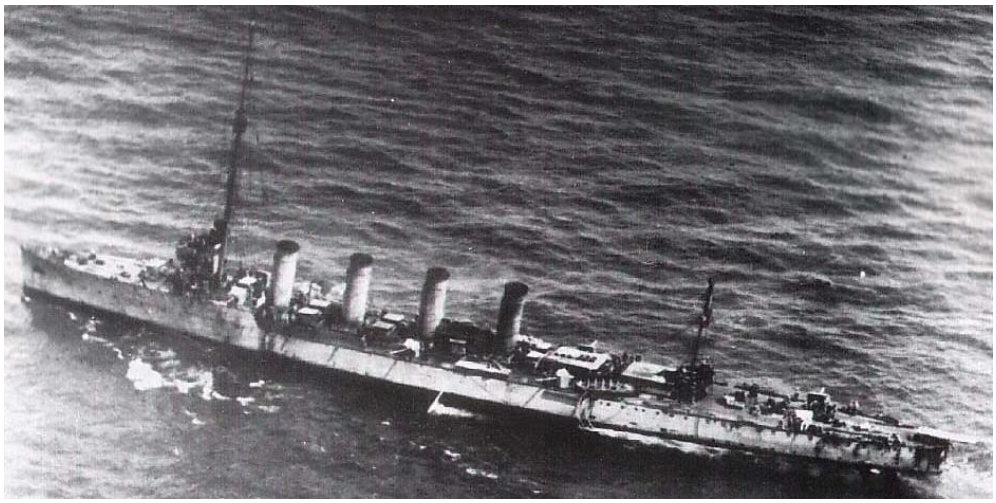
A sebesült Horthy a Novara fedélzetén[6443]

A csatában az SMS Novara 675 lövést adott le 10 cm-es ágyúból és 45 találatot ért el az ellenséges hajókon. Veszteséglajstroma 14 halott és 24 sebesült.[6444]

A csata egy másik leírása a Novara szempontjából:
A Novara, Saida és Helgoland 7 órakkor vette fel a harcérintkezést a **Carlo Mirabello olasz** cirkálóval és a francia **Commandant Riviére, Bisson** és **Cimiterre** rombolókkal. A 8000 m-ről megvívott tűzpárbaj, mindkét részről eredménytelen volt. A cirkálók tovább mentek Punto d'Ostro felé. Ellenséges repülők támadták meg őket eredmény nélkül 8 és 9 óra között. Ekkor a Helgoland kormánylapátján néhány szegecs meglazult. „Az ellenséges repülők bombázzák a Novarát, de sikertelenül. Horthy Miklós ügyes manőverezéssel kijátssza őket.[6445]"

[6442] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php
[6443] https://liget.ro/regmult/sajtohistorikum-82-napi-koplalas-es-a-novara-legenysege#
[6444] https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html
[6445] Zászlónk, 28. évfolyam, 1930-03-15 / 7. szám

Az első füstoszlopokat rövid ideig 8 óra 15 perckor észlelték, legközelebb 8 óra 45, majd 9 óra 5 perckor láttak újabb füstoszlopokat északon. Ez a kötelék a **Darthmouth** és a **Bristol cirkáló** és az **Antonio Mosto** és az **Acerbi romboló** volt. Az ellenség a tüzet 10 000 m-ről nyitotta meg. Idáig a monarchia hajóinak lövegei nem hordtak el.
Közben, pontosan 9 órakor, a Novara a következő rádiótáviratot adta le a Cirkáló-flottilla Parancsnokságának: "8 óra 50 perckor saját egységeink a 607-es négyzetben, menetirány 20 fok, menetelő sebesség 25 mérföld. A menetirányban a látóhatár alatt ellenséges cirkálók, kifutás eredménnyel kecsegtet."



A Novara az otrantói csata után.

Tehát a gyorscirkálók felvették a harcalakzatot, vagyis a Novara állt a kötelék élére, és megindult a tőlük és előttük félig jobbra haladó ellenséges cirkálók – a Darthmouth és a Bristol –, valamint az azokat kísérő rombolók felé. Bár az Aquila is ott volt, ez a nagy, közel cirkáló méretű romboló, az ütközetbe hatékonyan nem szólt bele, mert már vontatókötélen volt.

Tehát 10 000 m-ről, 9 óra 28 perckor megdördültek a brit cirkálók 15,2 cm-es hajóágyúi. A cs. és kir. gyorscirkálók gyengébb, 10 cm-es lövegei még nem érték el az ellenséget, ezért Horthy sorhajókapitány közelebb vitte hozzájuk hajóit, mégpedig mesterséges ködöt fejlesztve, amely elfedte a gyorscirkálókat az ellenség szeme elől, lehetetlenné tette számára a célzást, és ugyanekkor meglepetést okoztak a ködből előbukkanó egységek. Ez volt az első olyan ütközet az Adrián, amelyen mesterséges köddel próbálkoztak. Horthy ugyanekkor előkészített egy torpedótámadást is, amelyre azonban a kedvezőtlen széljárás miatt nem került sor. A szél ugyanis elfújta a ködöt nyugat felé, az ellenség pedig a cs. és kir. cirkálóktól keletre menetelt.

9 óra 30 perckor a cs. és kir. gyorscirkálók is megszólaltatták ágyúikat. A csata megkezdődött, a két ellenfél egymástól először 8000, majd egyre kisebb távolságban – 4000–4500 méterre – párhuzamosan futott északnyugati irányban, órákon keresztül. Kisebb-nagyobb találatok érték a hajókat mindkét részről, ám ezek komolyabb sérüléseket nem okoztak. Ennek ellenére a brit cirkálók növelni akarták a távolságot, kis fordulatokat tettek, amit a cs. és kir. gyorscirkálók tüstént követtek, hogy ne növekedjék a távolság.

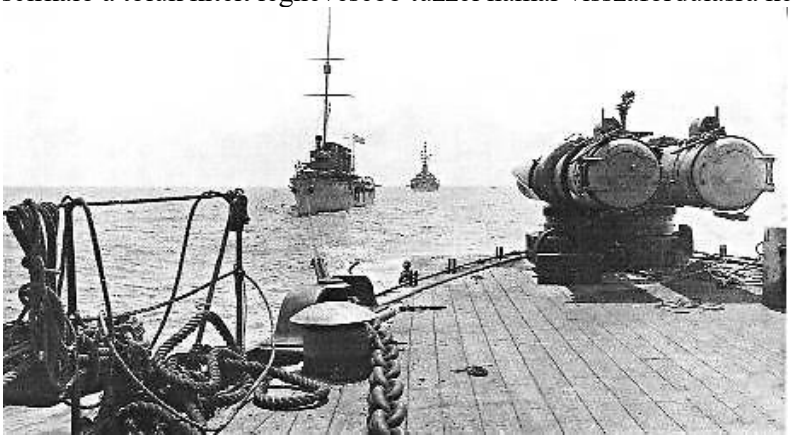
A britek viszont így veszítettek térelőnyükből, és a cs. és kir. egységekkel egy magasságra szorultak, vagyis egyre nehezebbé vált számukra északon elvágni a hazatérés útját.
Mialatt a gyorscirkálók a mesterséges köd leple alatt közel férkőztek a brit cirkálókötelékhez, a végig mögöttük menetelő Mirabello-csoport (Carlo Mirabello_olasz cirkálóval (romboló, de 8 db. 10 cm lövege van) és a francia Commandant Riviére, Bisson és Cimiterre rombolókkal) előre rohant, és torpedótámadást hajtott végre a három gyorscirkáló ellen. Torpedóik célt tévesztettek, fedélzeti fegyvereik tüze azonban a **Novara egyik ágyújának egész legénységét a vízbe vetette**. **10 óra között**

kisebb találat a Novarán, amelyek egyike megölte a parancsnok helyettesét, Szuborits Róbert korvettkapitányt. 10 óra 10 perckor a Novara parancsnoki hidjára csapódott egy lövedék, amely megsebesítette a parancsnokot fején és lábain. Horthy azonban a fedélzeten maradt és hordágyon vezette tovább az ütközetet mindaddig, amíg csak a keletkező mérges gázoktól eszméletét nem vesztette. Ezután Stanislaus Witkowsky sorhajóhadnagy, a hajó tüzértisztje és rangidős vezette tovább a csoportot. Amikor rövid idő után Horthy sorhajókapitány visszanyerte eszméletét, ismét átvette a vezetést, míg a Novara parancsnokságát meghagyta a tüzértisztnek. Miután az ellenség a tüzét elsősorban a Novara vezérhajóra összpontosította, a Helgoland felzárkózott mellé mintegy 400 méterre, ezalatt a lassúbb Saida 3000 méterrel lemaradt. A Helgoland is áthelyezte tüzét a **Dartmouth-ra**, hogy némileg tehermentesítse a Novarát. Ez a csata 4500 m-ről folyt és a Dartmouth-ot több találat is érte. **10 óra 30 perckor érte a Novarát a legsúlyosabb találat. Egy gránát becsapódott a hátsó turbinaterembe és összeroncsolta a kondenzátort, ahol a turbinákban elhasznált gőz válik ismét vízzé, hogy a kazánt táplálja**. A Novara hamarosan lobogóval jelezte, hogy már csupán 10 percen át tudja folytatni útját. 10 óra 55 perckor valóban leállt. Addigra mellé ért a Saida és vontatókötélre vette a vezérhajót, a Helgoland pedig jobbra az egyre távolodó ellenség után vetette magát, hogy annak tüzét magára vonja, ugyanekkor lövegeivel elérhesse, és a vontába vétel nehéz manőverét megkönnyítse, ami végül is igen sokáig tartott az ellenség tüzében és megújuló rohamaiban.

A brit cirkálók 11 óra 5 perckor beszüntették a tüzet, és először déli irányba fordultak, majd visszakanyarodtak a veszteglő gyorscirkálók felé, és azok lőtávolságán kívül várakoztak.

Az ellenség észrevette, hogy a Novara mozgásképtelenné vált, ezért először a brit cirkálókat kísérő Acerbi romboló intézett gyors torpedótámadást ellene. A rombolót a két gyorscirkáló elkeseredett gyorstűzzel űzte el.

Mialatt a vontába vétel folyt, a Marsala-csoport és a cs. és kir. gyorscirkálók mögött egyesült a Dartmouth-csoporttal, majd 9900–8800 méter távolságból ismét tüzet nyitott. Ismét a Helgoland rohant szembe velük. Az ellenséges csoportból közben – 11 óra 24 perckor – kivált a Carlo Alberto Racchia romboló és torpedótámadásra indult. A Helgoland, valamint a két másik, meglehetősen akadályozott gyorscirkáló a tőlük kitelt leghevesebb tűzzel hamar visszafordulásra kényszerítették.



A Novarát a Saida vontatja az otrantói csatából hazafelé. Háttérben a két cirkálót fedező Helgoland (Forrás.kriegsmariene.at) [6446]

A Marsala- és Dartmouth-csoport ezután hadrendbe állt, hogy együttes támadással megsemmisítse a Novara-csoportot (11 óra 35 perc). Ezek voltak a legválságosabb percei a Novara-csoportnak. 12 óra 25 perckor a Novara-csoport egyesült a Sankt Georg-csoporttal (Sankt George, Tátra, Warasdiner romboló, Tb.84, Tb.88, Tb.99 és Tb.100 torpedónaszád), és együtt megindultak a Cattarói-öböl felé.[6447]

[6446] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

[6447] Scholtz Andor m. kir. főr. főhajónagy: Az otrantói ütközet 1917 május 15. (képekkel és helyzetrajzokkal), Gonda Béla szerk.**:** A Tenger 17. évfolyam 1927, 6-9. szám: és **C**zeigler Gusztáv – Clauser Mihály et al.**:** A magyar tüzér. A magyar tüzérség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ: Haditengerészetünk tüzérsége.
Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel): Gonda Béla szerk.**:** A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék /

A HMS Darthmoutht-ot eltalálták a magyar cirkálók. Például az SMS Helgoland 11 órakkor 7,5-8 km-ről találta el. A találatokat a HMS Darthmoutht kapitánya tévesen úgy értékelte, hogy a magyar cirkálók a 10 cm-es lövegek helyett 15 cm-es löveget kapott.[6448]

A csata után 5 nappal a Novara ismét harc képes volt és kifutott a tengerre.[6449]

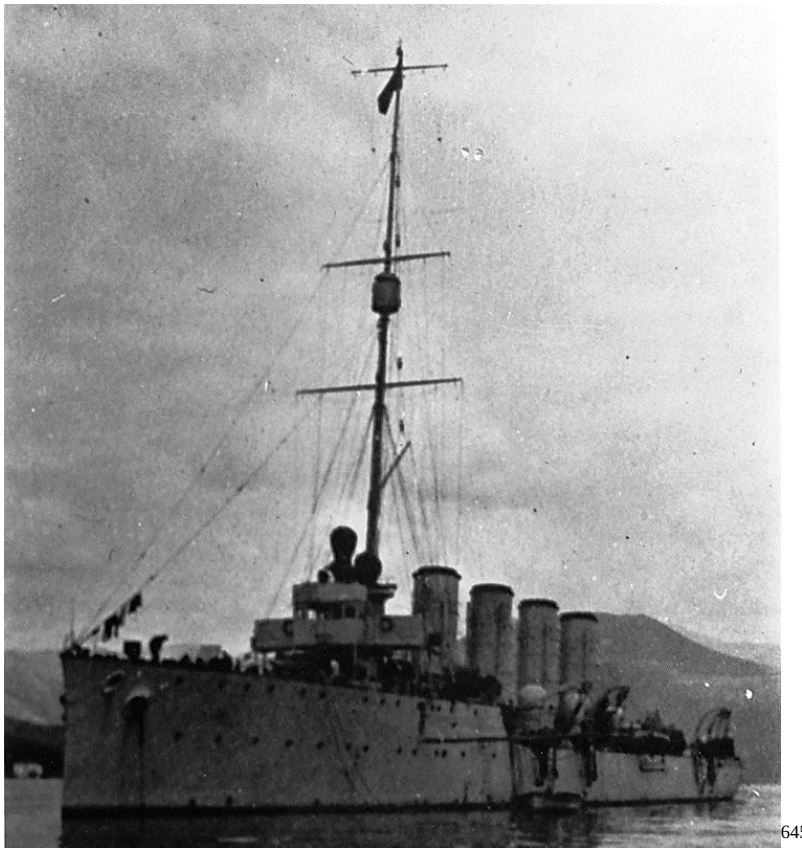
Talán az első sajtóhír a csatáról: „Bécs, május 18. Az otrantói szorosban lefolyt tengeri ütközet egységeink fényes győzelmével végződött. Flottillánk, amely a Novara gyors cirkálóval az élén az otrantói szorosban álló ellenséges őrhajó-kordont elpusztította, a feladat megoldása után az albániai partok felé indult. Útjában találkozott az ellenséges túlerővel, amelyből egy Indomito-típusú olasz torpedózuzót és egy Liverpool-típusú angol cirkálót elsüllyesztett. Az «Indomito»-típusú torpedózúzón 120 ember pusztult el, a «Liverpool-cirkálón 376. A háromszoros túlerővel szemben folytatott ütközetben egyetlen hajót se veszítettünk. Összes veszteségünk körülbelül 40 ember. Horthy Miklós sorhajókapitány, a Novara hős parancsnoka megsebesült a lábán. Szuborits Róbert korvettkapitány, egyik hajónk tüzérségi parancsnoka hősi halált halt. A hadügyminisztérium tengerészeti osztályéhoz érkezett jelentések szerint tengerészeink páratlan hősiességgel harcoltak; a lefolyt tengeri csata mint egyik legfényesebb győzelmét hozta a haditengerészet lobogójának.”[6450]

Az otrantói csata emlékezete:
1917-ben emlékérmet bocsátottak ki Horthy és a Novara tiszteletére. Az érem előlapján, a perem széle mentén német nyelvű felirat található: NIKOLAUS V. HORTHY, KOMM. S. M. S. NOVARA: Őfelsége hajójának, a Novarának parancsnoka. Középen, kiemelkedve Horthy Miklós tengerész díszegyenruhába öltözött, jobb oldali irányba forduló mellképe látható. Mellette az érem tervezőjének neve (Szász) és az 1917-es évszám található. Az érem hátlapján, a perem széle mentén szalaggal átkötött babérág található, melynek szélessége 6 mm. Az érem felső részén, egy lefelé ívelő szalagon az "S. M. S. NOVARA" felirat van bevésve. Jelentése: Őfelsége hajója, a Novara. Ez alatt, középen található a Novara cirkáló képe. A hajót hullámok veszik körbe. Alatta pedig négy sorban a Novara győztes csatáinak helye és időpontja található. Ezek "Porto Corsini, 1915. V. 24. - San Giovanni Di Medua. XII. 5. - Otranto. 1916. VII. 9. et 1917. V. 15."

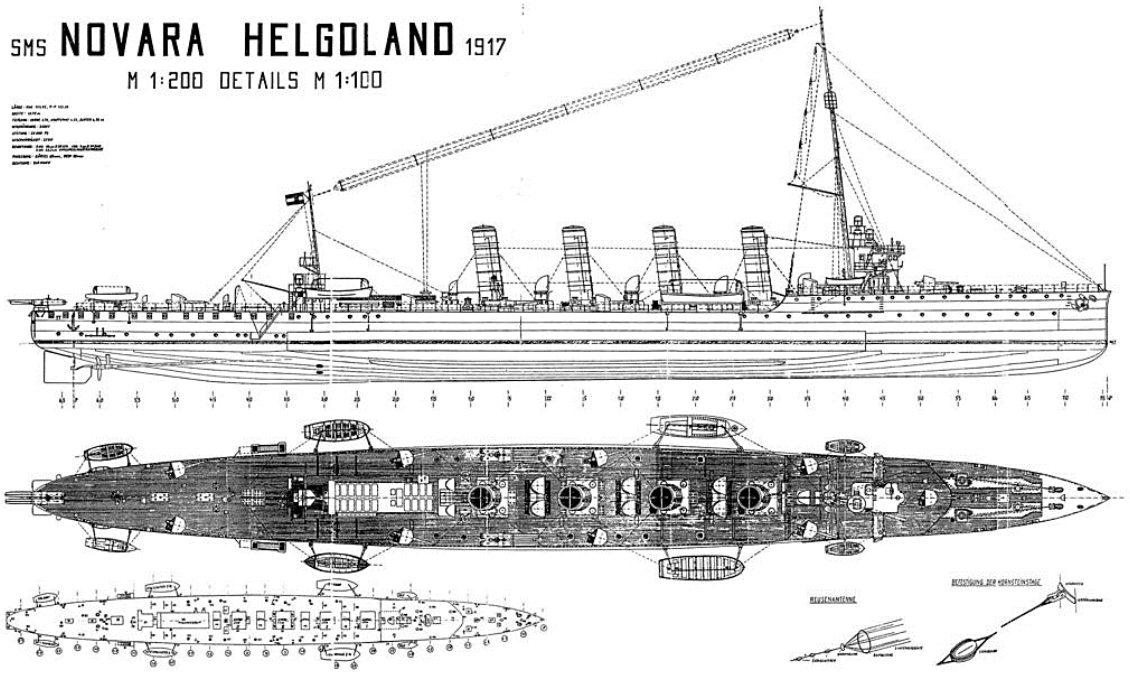
[6451]

Az érem anyaga ezüstöt vagy hadifémet tartalmazott. Előbbi valószínűleg a tisztikar, utóbbi pedig a legénység részére. Adományozása a parancsnok részéről történt, vagy az érintett személy maga vásárolta meg.
Az ezüstből készült érem átmérője 37,5 mm, vastagsága 3 mm, tömege pedig 20 gramm volt. A hadifémből készült érem átmérője 38 mm, vastagsága 2,5 mm, tömege 12 gramm volt.
Mivel az érem fül nélkül készült, így egyenruhán való viselésre alkalmatlan volt és inkább az emléktárgy szerepét töltötte be. A kibocsátott érmek példányszámáról nem maradt fenn pontos adat.

[6448] https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/kvw7lu/austrian_cruiser_sms_novara_suffers_direct_hit/
[6449] Magyar Katonai Közlöny, 1921 (9. évfolyam) Hősök csarnoka: / Régi magyar katonák. I. Írta: Olysói Gabányi János gyalogsági ezredes
[6450] Alkotmány, 22. évfolyam, 1917-05-19 / 128. szám
[6451] Kenyeres Dénes: A Novara gyorscirkáló haditettei és a róla elnevezett emlékérem: Haditechnika 29. évfolyam 1995 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET


[6452]

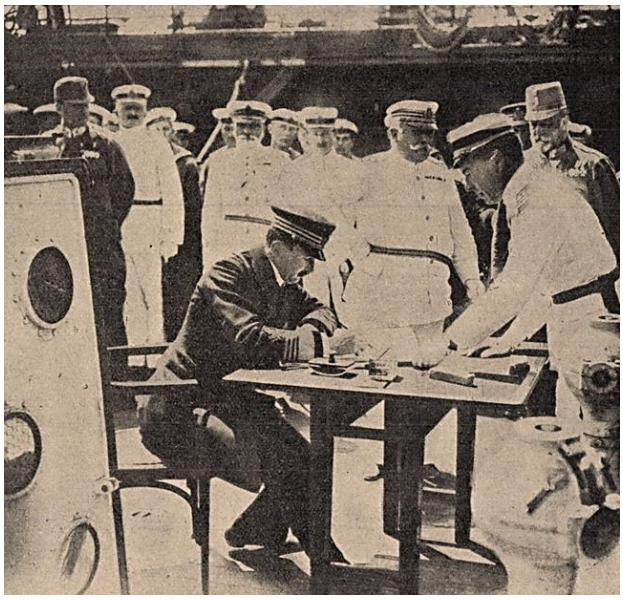
A csata után a sebesült Horthyt előléptették. A Novara parancsnokságát herceg Lichtenstein fregattkapitány vette át, és maradt a hajó kapitánya a háború végéig. Még ebben az évben a hajót kijavították, de jelentősebb harci eseményekben már nem vett részt.



[6453]

[6452] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php
[6453] https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php

1917.06.03-án Pola kikötőjében a Novarát felkereste IV. Károly magyar király. Eddigre a hajó sérüléseit már kijavították.[6454]



IV. Károly magyar király beírja nevét a Novara hajónaplójába[6455]

1917 augusztusában a Novara tengerészei 100 koronát fizettek Polyák István árvái részére.[6456]

1917.11.12-én a Novara (parancsnoka ekkor hg. Liechtenstein fregattkapitány) indult bevetésre az Otrantói-szoros északi védővonala, illetve a Brindisi–Valona hajózóúton található ellenséges egységek ellen a 88 F, a 85 F és a 96 F torpedónaszádokkal. A viharos idő, a magas tengerjárás miatt a torpedónaszádok hamarosan visszafordultak. A Novara egyedül folytatta útját, de nemsokára szintén kénytelen volt visszatérni.[6457]

1918

1918 januárjában Cattaroban volt.

1918.02.01-én kitört a Cattaroi matrózlázadás a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI. cirkálók fedélzetén. A Novara és a Helgoland legénysége nem lázadt fel, mire a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI. cirkálók 24 cm-es lövegeikkel célba vették a cirkálókat. A Novara parancsnoka Johann von Liechtenstein herceg, erre felengedte hajójára a lázadókat. Ugyan ezt történt az Erich von Heyssler parancsnokolta Helgoland fedélzetén is. Így, mindkét hajóra kitűzték a vörös zászlót, a legénység akarata ellenére. Mikor a parti ütegek tüzet nyitottak a SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf pre-dreagnouthra, a Helgoland és a Novara kihajózott az 1 torpedóflottila egységeihez a belső kikötőbe. Itt a parti ütegek védték a lázadásban nem résztvevő erőket. A lázadás 1918.02.03-án már véget is ért.[6458]

[6454] Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-06-05 / 142. szám
Pécsi Napló, 26. évfolyam, 1917-06-05 / 124. szám
Az Est, 8. évfolyam, 1917-06-05 / 142. szám
[6455] Gonda Béla szerk.**:** A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék / Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel)
[6456] Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-08-14 / 202. szám
[6457] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
[6458] Népszava, 46. évfolyam, 1918-12-07 / 290. szám

SMS Novara és SMS Saida Osztrák-Magyar Helgoland-osztályú gyorscirkálók és SMS Csepel, SMS Tátra és SMS Balaton Osztrák-Magyar Tátra-osztályú rombolók[6459]

1918.04.06-án őrjáratozott az olasz tengerparton egészen Pescaráig.

A Novara, Csepel, Tátra és Orjen a Gargano-fok előtti vizeken járőrözött, majd Polába hajózott a csoport.[6460]
1918.04.22 és 23-án támadta az olasz partokat.

1918.06.08-án kifutott az otrantói zár ellen, de a hadműveletet a HMS Szent István csatahajó elvesztése miatt, lefújták, így a hajó visszatért Cattaróba.

1918.06.09-től Cattaróba volt Tb 58T-vel.

1918.06.10-én az Otrantói-szorosban tervezett támadásra készült.

1918.08.09-én Cattaroban volt a Tb 57T-vel.

1918.10.30-án a Szerb-Horvát-Szlovén állam lobogója alá került, és ott volt 1919-ben is.

1918.11.03-án az osztrák-magyar kormány aláírta a Villa Giusti fegyverszüneti megállapodást és így véget ért az I. világháború.

1919

Ebben az évben a Jugoszláv (Szerb-Horvát-Szlovén) Királyság lobogója alá került.

Az első világháború végére a francia haditengerészet jelentősen meggyengült. A háború négy éve alatt 11 000 tisztet és tengerészt veszített, halottakban és eltűntekben. Elsüllyedt 9 nagy hadihajó, 40 kisebb hadihajó és körülbelül 100 segédhajó. Ezek pótlása a háború alatt nem történt meg. Ezért a francia kormány a fegyverszünettől kezdve kifejezte azon óhaját, hogy haditengerészetébe a német és az osztrák-magyar flotta hajóit betagolhassa. A szövetségesek 1919.11.26-i megállapodása 5 cirkálót és 10 torpedónaszádot adományozott Franciaországnak.

„Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajókat. Páris, szeptember 4. Itteni körökben tartja magát az a hír, hogy Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajók nagy részét. Megkapják a „Ferenc József"-et, az osztrák tengerészet egyik legjobb hajóját. Azonkívül a „Helgoland", „Novara", „Szt. György" és „Frigyes király" nevű cirkálókat. Megkapnak még 26 torpedórombolót és két tengeralattjárót."[6461]

1920
1920.01.26-én Brindisiben elsüllyedt. Ekkor a hajót cirkáló helyett rombolóként emlegették.

[6459] https://www.darabanth.com/hu/nagyaukcio/26/kategoriak~Motivum-kepeslapok/Hadihajo~10213/SMS-Novara-es-SMS-Saida-Osztrak-Magyar-Helgoland-osztalyu-gyorscirkalok-es-SMS-Csepel-SMS-TC3~II1490775
[6460] Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó
[6461] Uj-Somogy, 1. évfolyam, 1919-09-05 / 11. szám

„A Novara elsüllyedése. Január 27. A Novara nevű volt osztrák és magyar cirkáló, amely Horthy Miklós altengernagy, Magyarország kormányzója, egykori hajója volt, Brindisi kikötőjében elsüllyedt.”[6462]
Az álló hajón szivárgás keletkezett, és emiatt merült el a cirkáló. A Novara kifutott Cattaróból, de hatalmas viharba került, ezért befutott Brindisibe. Állítólag ekkor kapott léket. A franciák kiemelték és kijavították a cirkálót.

[6463]

[6462] Kincses Kalendáriom, 1921, A béke
Esztergom és Vidéke, 42. évfolyam, 1920-01-30 / 24. szám
Bécsi Magyar Újság, 1920-01-28
[6463] https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois

A Saint-Germain-en Laye-i szerződés értelmében Franciaországhoz került a hajó.
„A Novara volt osztrák-magyar cirkálót a franciáknak adták. Párisi szikratávíró jelenti, hogy a Novara volt osztrák-magyar cirkálót a békeszerződés rendelkezéseinek megfelelően az olaszok átadták a franciákéinak. A Novara április 2-án hagyta el a brindisii kikötőt. [6464] Az Adriáról tehát francia vizekre tért a volt osztrákmagyar hadiflotta egyik dicsőséges hőse, a Novara cirkáló. A hajó csak páncélok, gépek, ágyuk összessége, lelkét a parancsnok, a legénység szelleme teszi és ezt a lelket, a szellemet Magyarország megmentette Horthy Miklós és a nemzeti hadsereg képében. HorthyMiklós volt a Novara parancsnoka, tengerészei mindhalálig bálványozták hős parancsnokukat, aki zászlója színeit diadalról diadalra vitte mindjárt az olasz háború kitörésekor. San Giovanni di Meduánál és azoroszlán hősiességével küzdött az otrantói csatában, amikor meg is sebesült. Nemsokára aztán botra támaszkodva láthattuk Budapest utcáin a Novara hősét, aki bizonyára meghatva olvassa a hírt, hogy szép hajója elhagyta az adriai vizeket, dicsőséges és tiszta harcok színhelyét .. .”[6465]

1920 április elején kiemelték.

1920.09.13-án, Saulan francia admirális és Ruspoli olasz kapitány találkozóját követően úgy döntöttek, hogy a francia haditengerészet 4 német cirkálót és 9 német torpedónaszádot, valamint osztrák-magyar 1 cirkálót és 1 osztrák-magyar torpedónaszádot kap.

1920 októberében Toulonba vontatták át.[6466]
Majd, a touloni vontatóhajók és szivattyús csónakok a tuniszi Bizertéig vontatták 1920-ban, ahol a hajót részben kijavították.[6467]

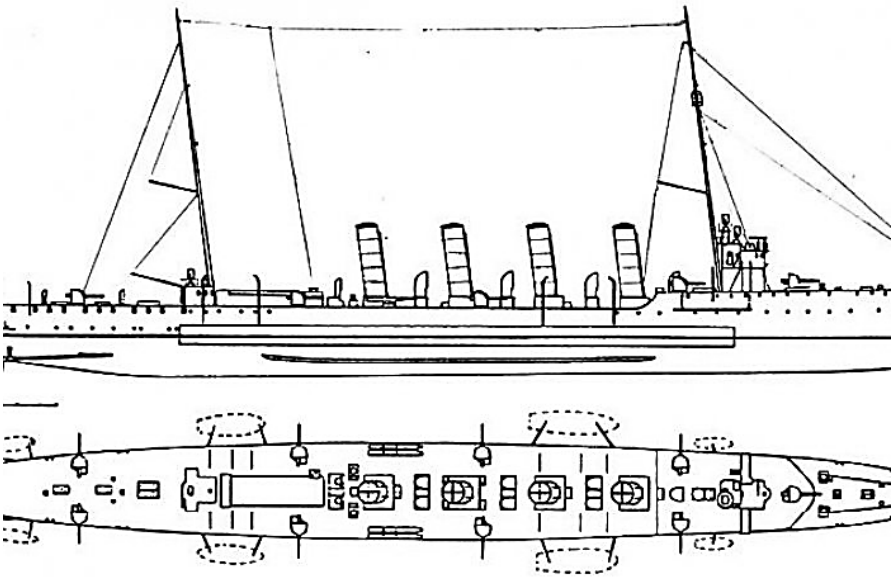
1921
1921. október 12-én átszerelték, és visszatért Toulonba, ahová 1921. október 17-én megérkezett. Itt fejeződött be a helyreállítása. A javítás után a hajó sziluettje az árbocnál némileg módosult. A tüzérség 9 db 100 mm-es ágyúból, 1 db 75 mm-es 1917-es francia mintájú légvédelmi ágyúból és 7 db torpedócsőből állt, mindkét oldalon 2 dupla és egy hármas üteg hátul.
Ez után itt torpedóképző hajóként állították szolgálatba a Földközi-tengeren.[6468]

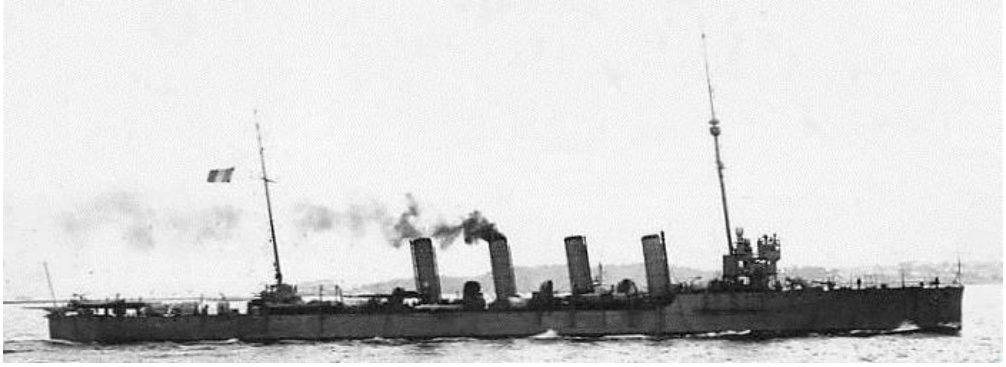
A haditengerészeti miniszter már 1920. október 19-én értesítette Thionville polgármesterét a cirkáló átnevezéséről és újbóli megkereszteléséről. Mauclaier polgármester úr késedelem nélkül válaszolt,

[6464] Magyarország, 27. évfolyam, 1920-04-10 / 87. szám
Kis Ujság, 33. évfolyam, 1920-04-10 / 87. szám
[6465] Az Est, 11. évfolyam, 1920-04-10 / 87. szám
Pester Lloyd - esti kiadás, 67. évfolyam, 1920-10-18 / 246. szám
[6466] Ellenzék, 41. évfolyam, 1920-10-27 / 223. szám
[6467] https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois
[6468] https://www.battleships-cruisers.co.uk/cruisers3.htm

kifejezve az önkormányzat köszönetét. 1922.05.06-án Thionville város küldöttsége Mauclaier (polgármester), De Berthier (szenátor), Mene (helyettes), Thuilier (a községi tanács dékánja) és De Berthier asszony (a cirkáló keresztanyja) tagjaiból állt. [6469]

1922-ben, tehát átnevezték THIONVILLE-re.





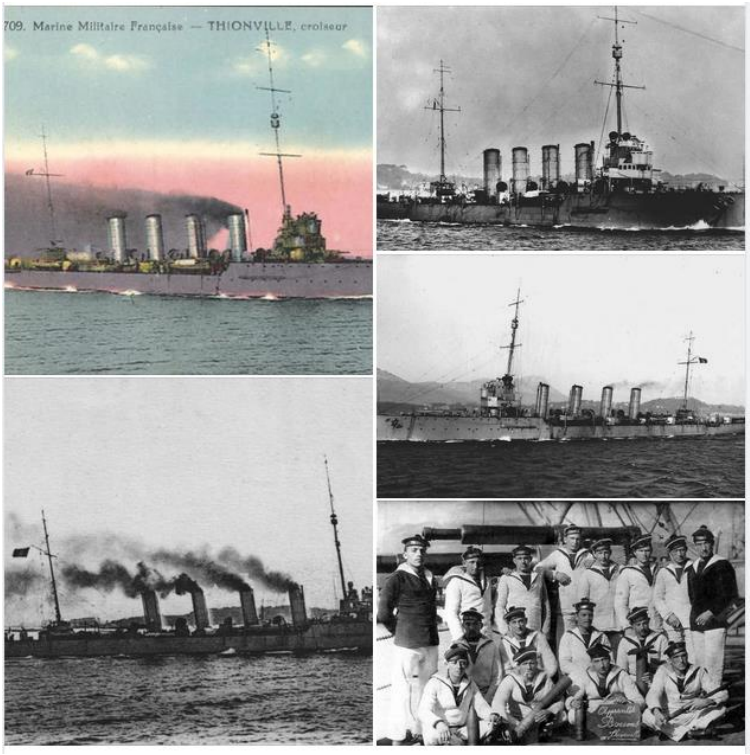
Francia lobogó alatt THIONVILLE néven. A Földközi tengeren működik, mint löveg és torpedó gyakorló hajó 1932.05.01-ig[6470]

Fegyverzete:
9 db 100 mm-es löveg
1 db 75 mm AA légvédelmi löveg
7 db TLT torpedóvető cső

Besorolása: 2. osztályú cirkáló

A hajó kiképzőhajó lett. Általában egyszerre 50 kadét tartózkodott a fedélzetén. A kiképzés érintette a tűzéreket, a torpedósokat és a leendő kormányosokat. Tisztek generációi tanultak a hajó fedélzetén. A kiképző útjai általában rövid utak voltak Côtes de Provence-ig, illetve Korzika szigetéig, ami kb. 260 km-re van Toulontól.
Amíg kiképzőhajóként működött, keresztanyja gondoskodott a legénység karácsonyi és újévi étkezéséről.[6471]

[6469] https://www.facebook.com/ThionvilleEnPhotos/posts/le-croiseur-thionville-vers-1925-a-la-fin-de-la-premi%C3%A8re-guerre-mondiale-la-mari/1998443573624903/
[6470] https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_(1913)
[6471] https://www.facebook.com/ThionvilleEnPhotos/posts/le-croiseur-thionville-vers-1925-a-la-fin-de-la-premi%C3%A8re-guerre-mondiale-la-mari/1998443573624903 /



A hajó 1925 körül

1928-ban a francia 3. századhoz van beosztva torpedócirkálóként, mint kadéthajó 1930-ig.[6472]
1931-1932-ben Toulonban állomásozott mint cirkáló. Itt szolgát a hajón Tranier Émile Yvan, aki később ellentengernagy lett.[6473]

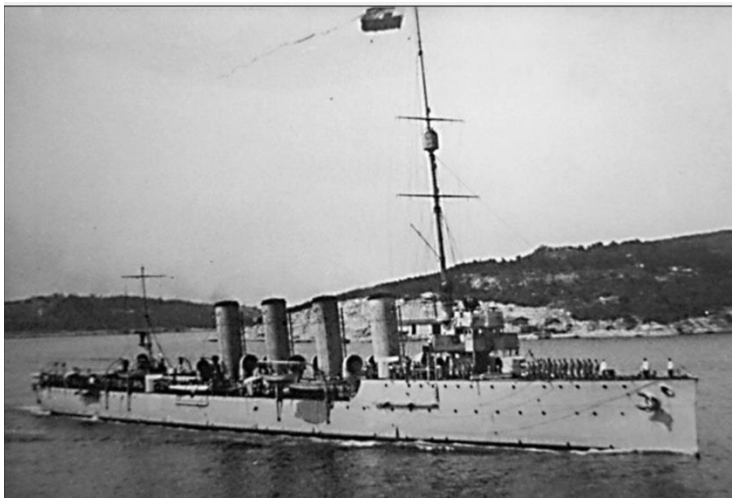
1932-ben leszerelték és úszó laktanya (lakóhajó) lett Toulon-ban.
1933-ban kivonták a szolgálatból, de maradt lakóhajó. Más forrás szerint 1934-ben (októberben) még hadrendben állt. „Említésre méltó, hogy jelenleg a francia flotta kötelékébe tartozik a világháború után hadizsákmányként odakerült legendás Novara kiscirkáló. Jelenlegi neve: Thionville. Tonnatartalma 2922 (3500), 9 darab 100 mm-es és 2 darab 75 mm-es löveggel. “ [6474]

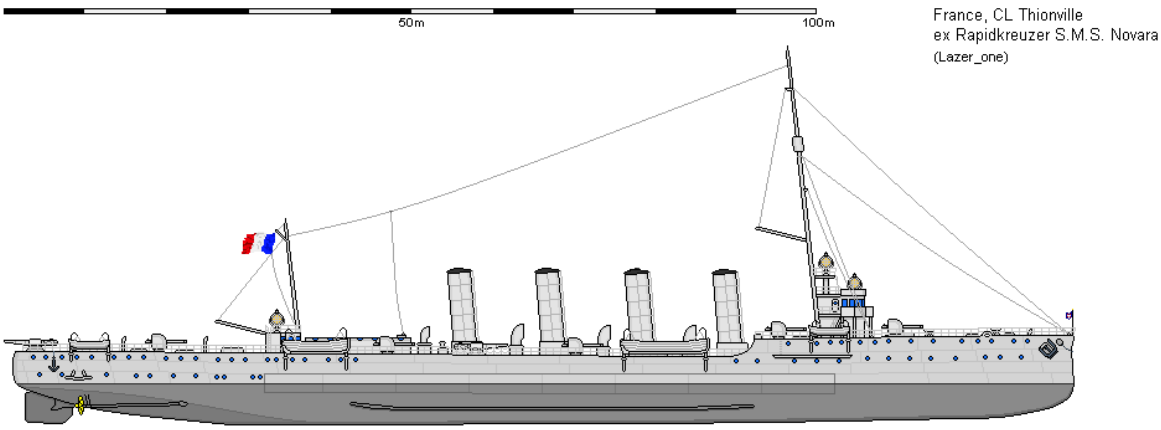
1941/1942-ben lebontották.[6475]
Egyes feltételezések szerint 1942-ben a németek süllyesztették el Toulon kikötőjénél, hogy korlátozza a kikötőbe való bejutást. A németek Toulont 1944-ig használták.[6476]

[6477]

[6472] https://museedelaresistanceenligne.org/musee/doc/pdf/ressource_source/252.pdf
[6473] http://memorial-aen.fr/detail.php?&id=1401
[6474] Magyar Katonai Szemle, 1934 (4. évfolyam, 2. negyedév) Hírek
Pesti Napló, 85. évfolyam, 1934-05-12 / 106. szám
Nemzeti Ujság, 16. évfolyam, 1934-10-21 / 238. szám
[6475] https://hajoregiszter.hu/hajoadatlap/thionville_exsms_novara/1939?nyelv=en
[6476] https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois
[6477] https://www.pinoncollections.com/epages/61441985.mobile/fr_FR/?ObjectPath=/Shops/61441985/Products/%22CP/BAT/0029%22

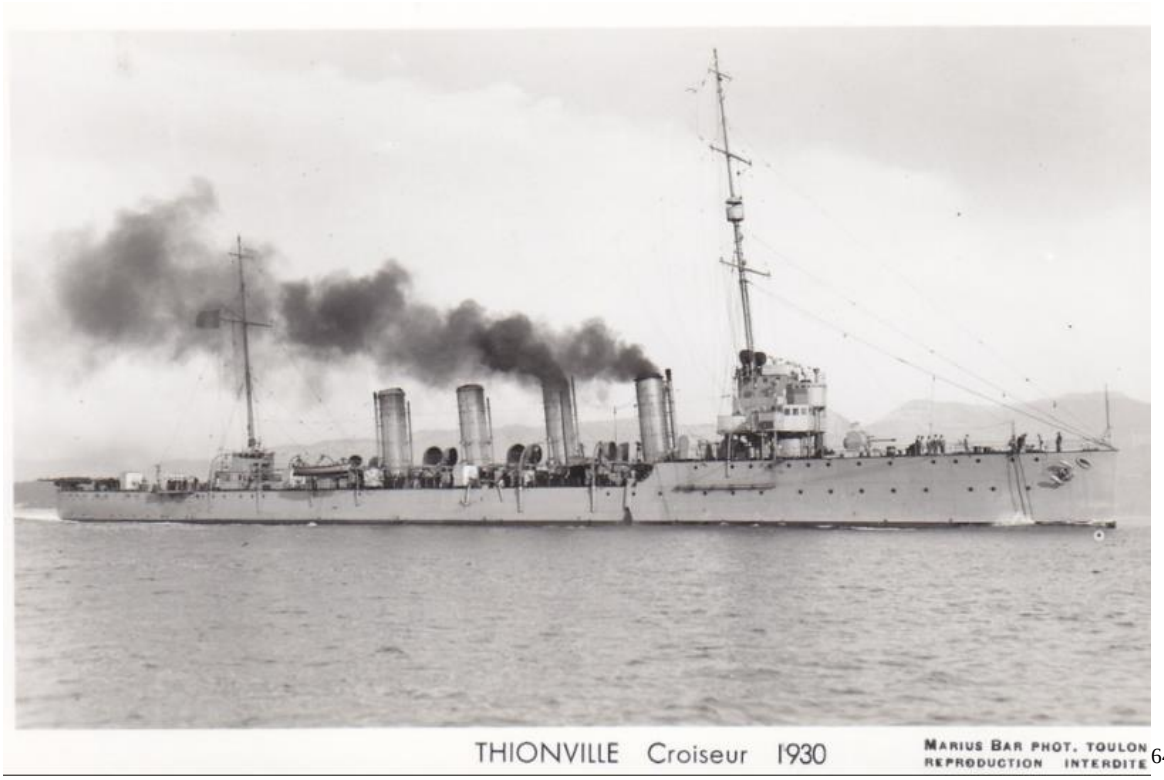
[6478]





[6479]

[6478] https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_NOVARA.htm
[6479] https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo



[6480]

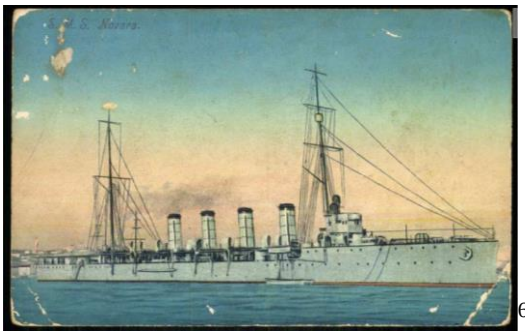
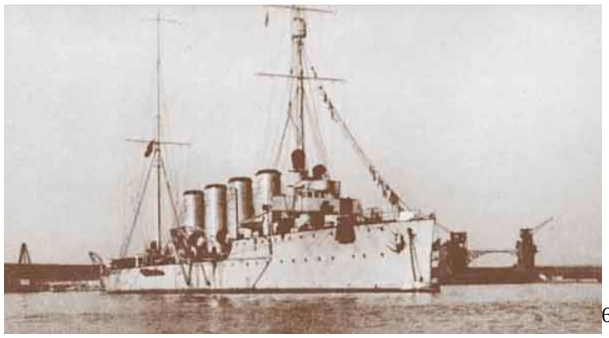
A Thionville legénysége 1925-ben.[6481]

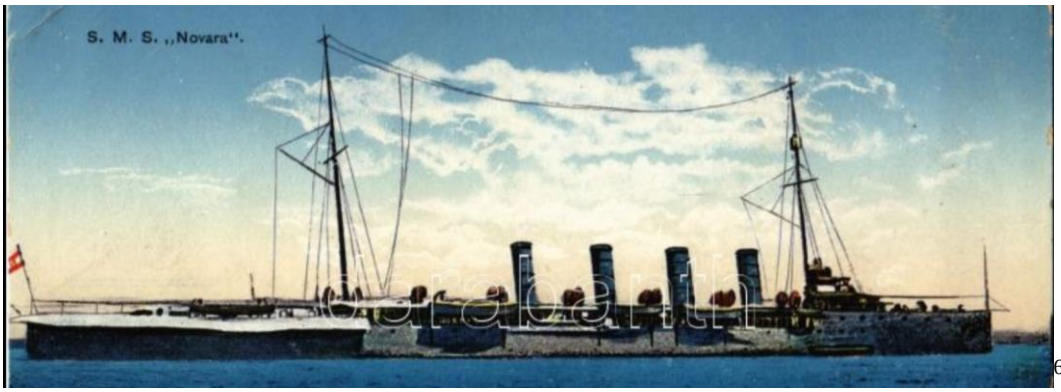
[6480] https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois
[6481] https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=47129&start=10

[6482]

A hajó makettja a Hadtörténeti Múzeumban

[6482] https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=47129

 [6483]  [6484]

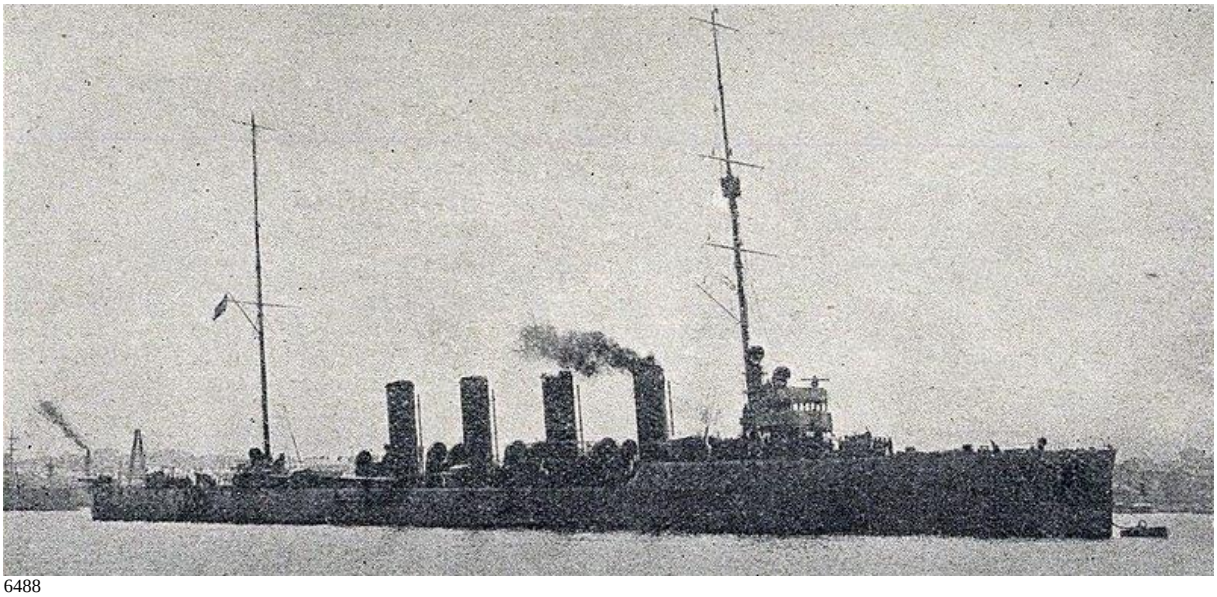


[6485]

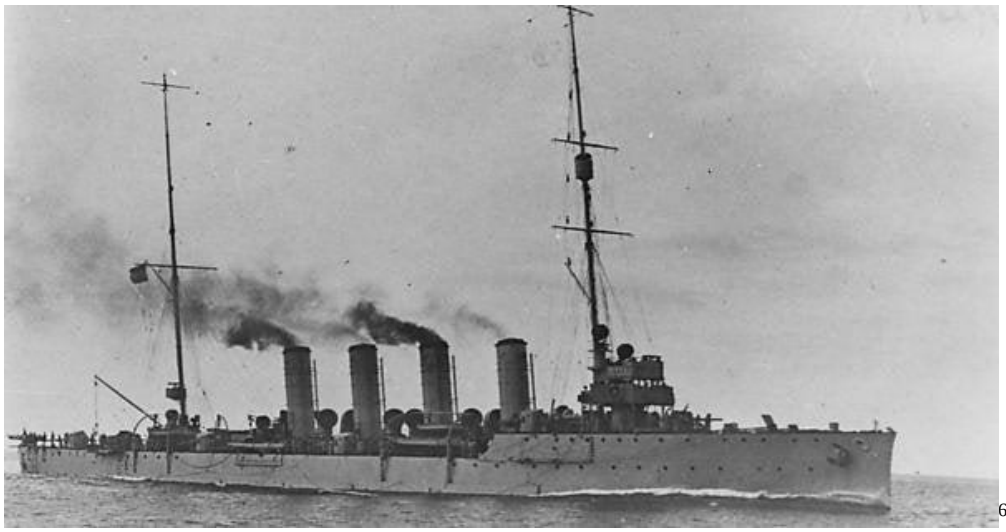
[6486]

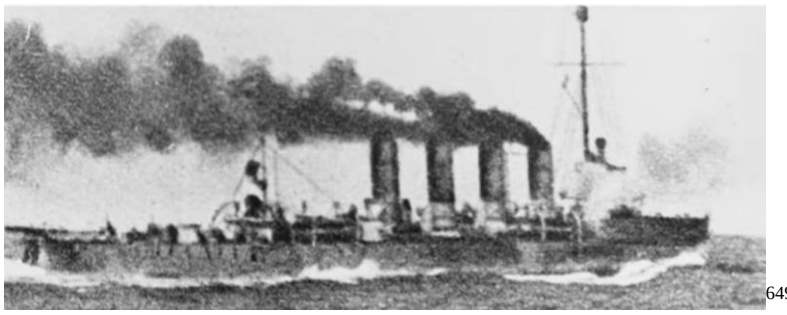
A Novara az otrantói csata után[6487]

[6483] https://gallery.hungaricana.hu/hu/SzerencsKepeslap/1206317/
[6484] https://www.facebook.com/smsnovara/?locale=hu_HU
[6485] https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/373/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1500069/SMS-Novara-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Helgoland-osztalyu-gyorscirkaloja-WWI-Austro-Hu~II2143251
[6486] https://hu.pinterest.com/pin/527202700130201459/
[6487] https://axioart.com/tetel/1917-sms-saida-novara-osztalyu-gyorscirkalo-az-otrantoi-utko


[6488]

1937-ben Budapesten került sor a haditengerészek emlékművének felállítására. Ennek alapzata hasáb formájú volt, ebből pedig a hullámokat szelő SMS Novara orra nyúlt ki.

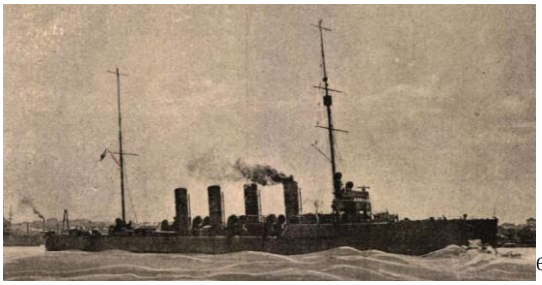
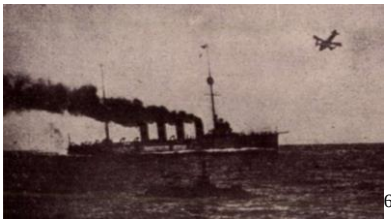

[6489]

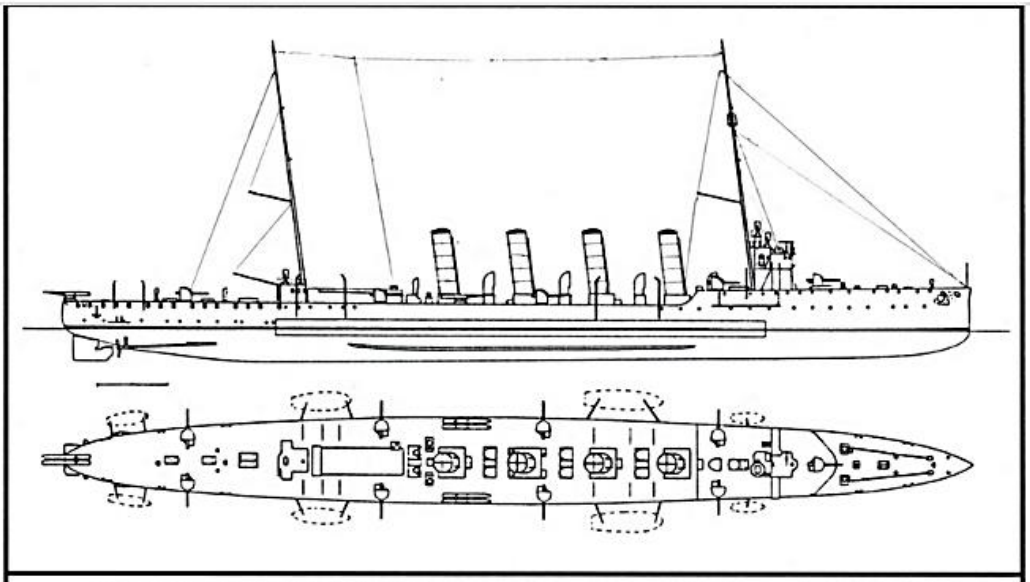

[6490]

Az SMS Novara az Otrantoi csata után

[6488] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Novara,_Horthy_Mikl%C3%B3s_z%C3%A1szl%C3%B3shaj%C3%B3ja_(1917).jpg
[6489] ttps://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/753zwr/1280_x_854_austrian_cruiser_sms_novara_around/?rdt=52563
[6490] https://www.youtube.com/watch?v=VkIDw6db0Fs

A Novara matrózai[6491]


[6492]

[6493]

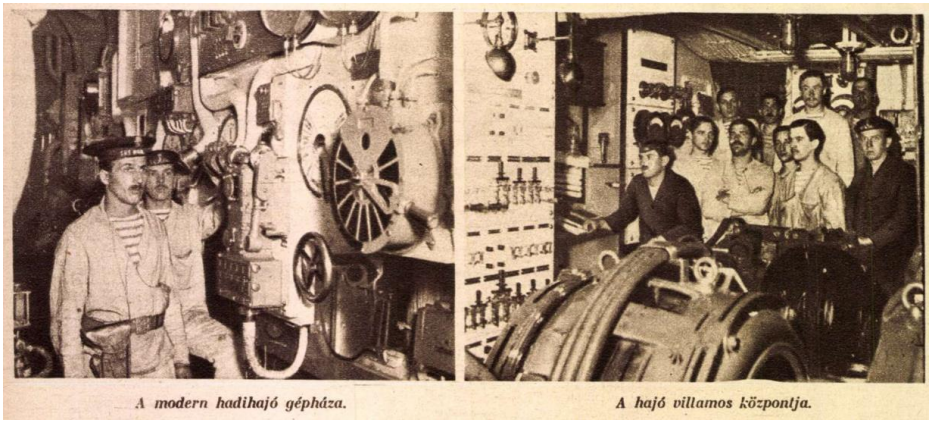


Az S. M. S. NOVARA cirkáló főbb adatai

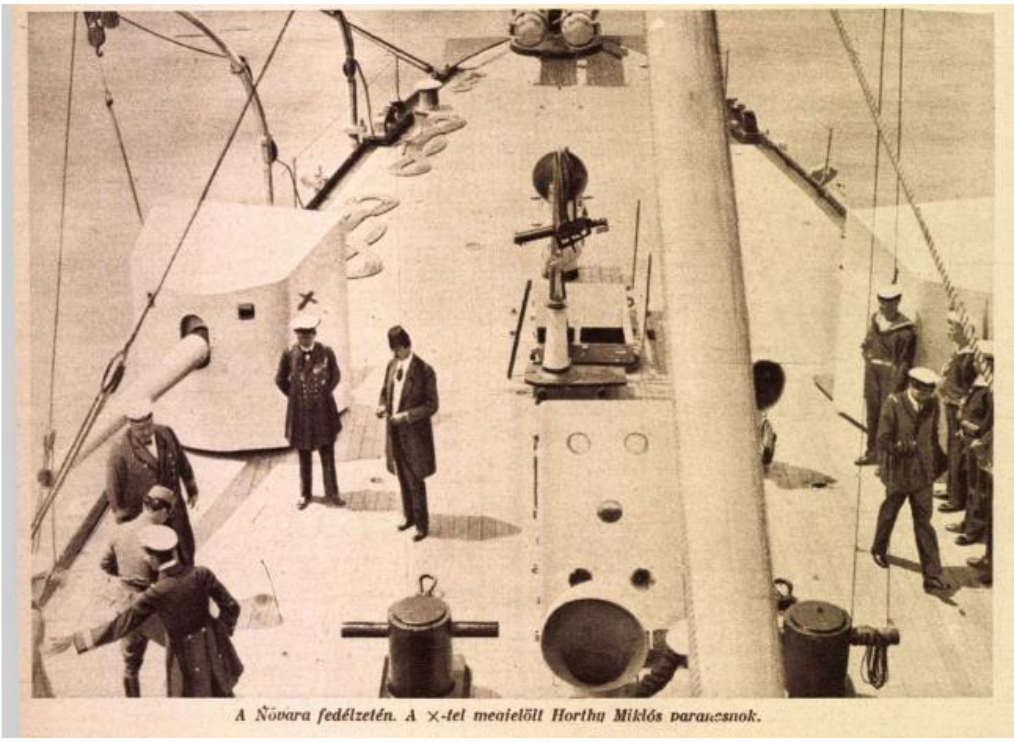
Testvérhajók:	SAIDA, HELGOLAND
Vízkiszorítás:	3500 t (tervezési) 4010 t (felszerelve)
Hossz.:	136,60 m (teljes) 129,65 m (vízvonali)
Szélesség:	92,77 m
Merülés:	4,95 m (tervezési) 5,29 m (max.)
Fegyverzet:	9 db 10 cm-es L/50-es löveg, 1 db 4,7 cm-es L/44 gyorstüzelő löveg, 6 db 53,3 cm-es torpedóvető cső 1 db 7,0 cm-es L/50 BAG légvédelmi löveg, (1916-tól felszerelve) 1 db 8,0 mm-es géppuska légvédelmi állványon
Páncéltest:	60 mm: vízvonal 60 mm: válaszfalak 50 mm: parancsnoki torony 20 mm: fedélzet 40–8–8 mm: oldalvédelem
Meghajtás:	16 db Yarrow kazán, 2 db AEG turbina, 2 db hajócsavar
Gépteljesítmény:	29 000 LE (indikált) (21 300 kW) 30 100 LE (max.) (22 200 kW)
Sebesség:	27 csomó max. (50 km/h)
Szénkészlet:	771 t szén, vagy 365 t brikett
Legénység:	320 fő + 20 fő parancsnoki törzs

[6491] kepeslapok/Hadihajo~10213/SMS-Novara-es-SMS-Saida-Osztrak-Magyar-Helgoland-osztalyu-gyorscirkalok-es-SMS-Csepel-SMS-TC3~II1490775
[6492] A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest)
[6493] Élet, 1916. 8. évfolyam, 1916-02-20 / 8. szám

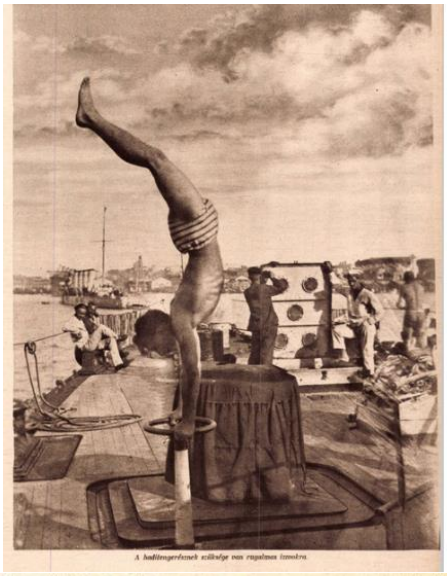
Páncélos partvédő hajó



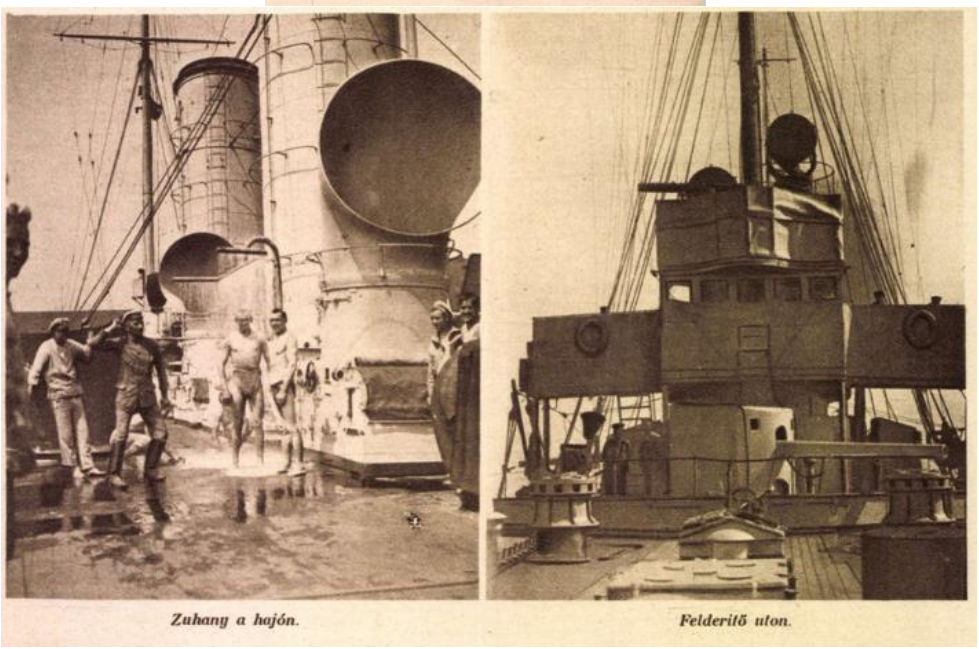
A modern hadihajó gépháza. *A hajó villamos központja.*



A Nővara fedélzetén. A ×-tel megjelölt Horthy Miklós parancsnok.



A hadiösszerfonnek szükége van rugalmas izmokra.

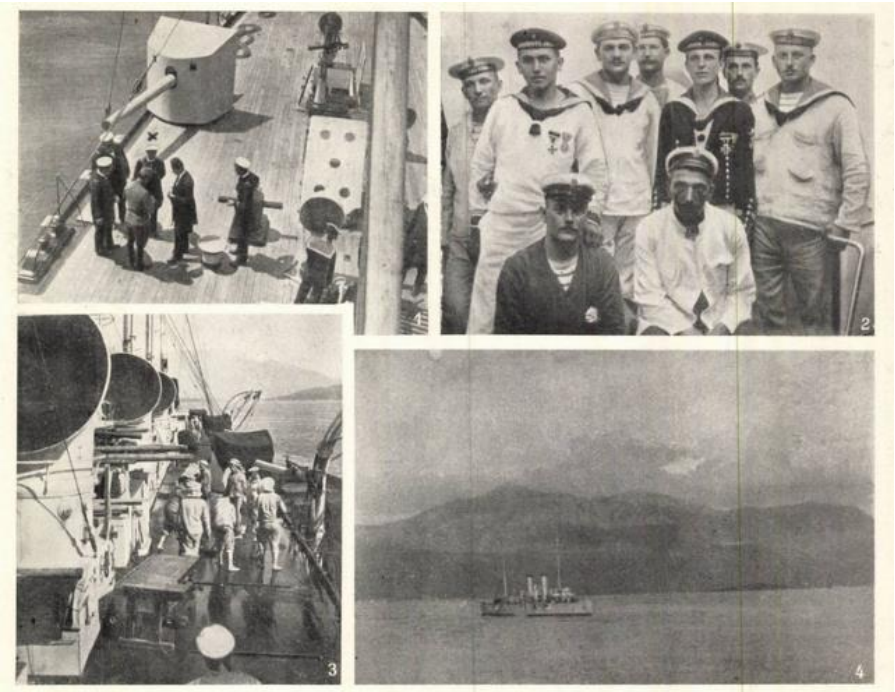


Zuhany a hajón. *Felderitő uton.*

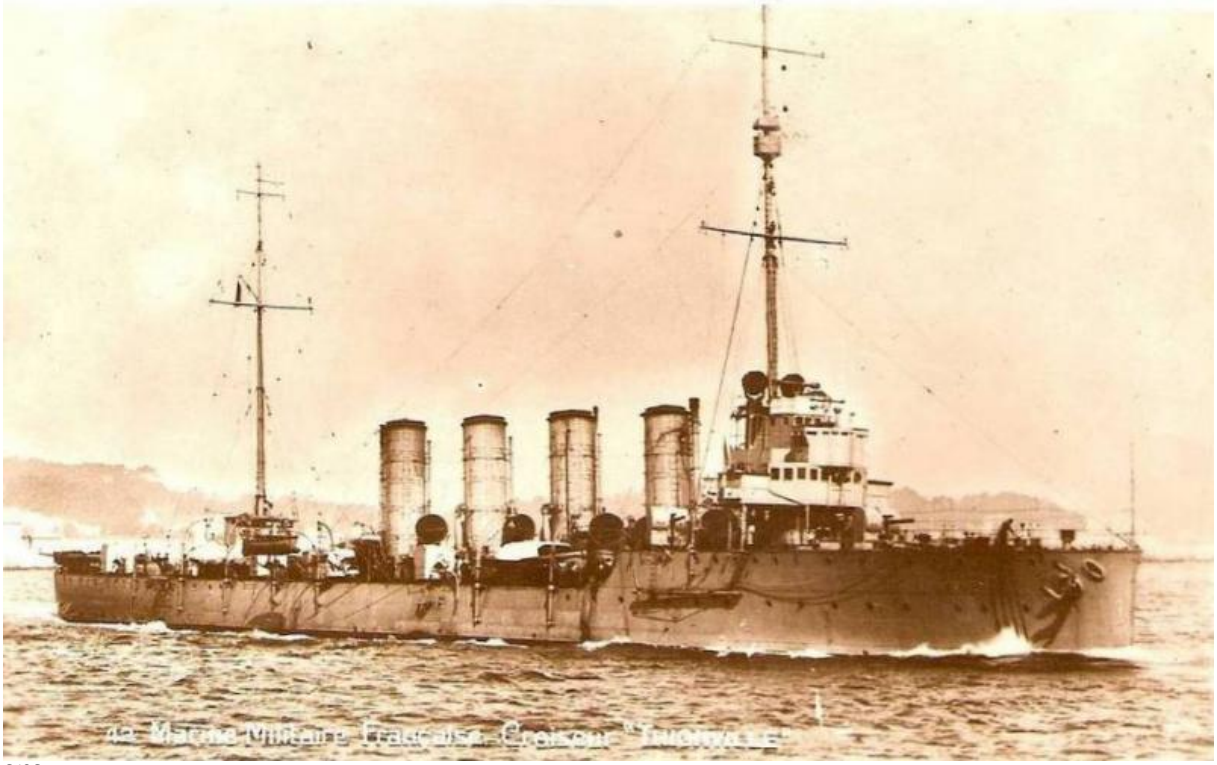
Amikor a buvár alámerül.

[6494]

[6494] Az Érdekes Ujsag, 4. évfolyam, 1916-08-13 / 33. szám



A Novara Lovoen (Lovren) előtt[6495]

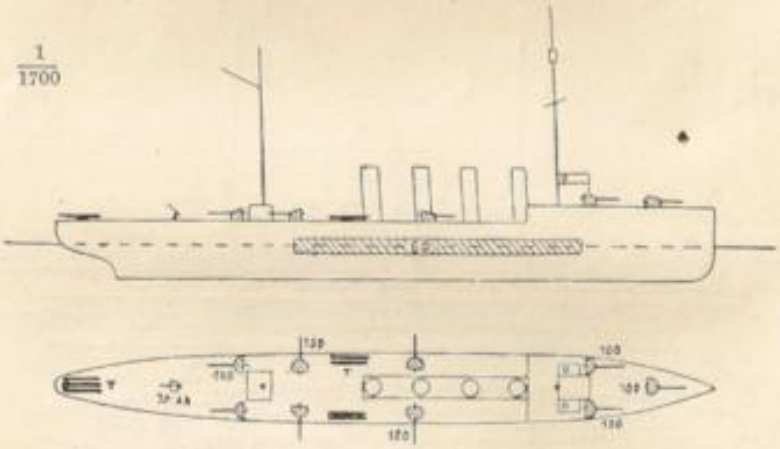


[6496]

[6495] Vasárnapi Ujság –1916-07-23 / 30. szám / A hadi piktor naplója. Írta Juszkó Béla (képekkel) III. Ágyúszó 470. oldal / Regények; elbeszélések

[6496] https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=45990&start=10

THIONVILLE (ex-*Novara*) (1913).



D = 3.450t L = 131m l = 12m,8 td = 5m,3

Chantier : Fiume.
Puissance : 25.000 CV. — *Vitesse :* 27n.
Machines : Turbines Curtiss. 4 hélices. — *Chaudières :* 16 Yarrow. — *Charbon :* 800t.
Effectif : 14 officiers + 276 hommes.

Observations. — Semblable aux *Saïda* et *Helgoland* devenus *Venezia* et *Brindisi* (marine italienne) et à l'*Amiral-Spaun* détruit à Venise. Refondu en 1921.[6497]

[6497] https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=47129

Parancsnokai:

[6498]

[6499]

nagybányai Horthy Miklós 1915.01.10-1918 sorhajókapitány „ezredes" (1918.03.01-től ellentengernagy, flottaparancsnok, utóbb altengernagy)

Stanislaus Witkowsky 1917. május – 1917. augusztus[6500]

Johannes Prinz von und zu Liechtenstein fregattkapitány

Francia parancsnokai (Thionville):

LONG Antoine Marius, capitaine de frégate, du port de Lorient. Nommé à ce commandement par un décret du 17 novembre 1920 (J.O. 19 nov. 1920, p. 18.665).	Long Antoine Marius, fregattkapitány, Lorient kikötőjéből. 1920. november 17-i rendelettel (J.O. 1920. november 19., 18.665. o.) nevezték ki erre a parancsnokságra. LONG fregatt százados a hajót átvette 1920.12.20-án.
DEVIN Léon Henri, capitaine de frégate, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 8 septembre 1923 (J.O. 11 sept. 1923, p. 8.931) 1932-től ellentengernagy.	DEVIN Léon Henri, fregattkapitány, Toulon kikötőjéből. 1923. szeptember 8-i rendelettel (J.O. 1923. szeptember 11., 8.931. o.) nevezték ki ebbe a parancsnokságba. DEVIN fregatt százados a hajót átvette 1923.10.16-én.
Commandant en second : DELÈGUE Jean Marie Michel, capitaine de frégate, du port de Toulon.	Második parancsnok: Jean Marie Michel DELÈGUE, fregattkapitány, a kikötőből Toulon.
LACOMBE Edmond, capitaine de frégate, du port de Toulon. Nommé à ce commandement en Août 1925 (J.O. 27 août 1925, p. 8.431 – Liste de destinations). Commandement pris le 16 octobre 1925 (Ibid.).	LACOMBE Edmond, fregattkapitány, Toulon kikötőjéből. 1925 augusztusában nevezték ki erre a parancsnokságra (J.O. 1925. augusztus 27., 8.431. o. – Célállomások listája). Parancsolat 1925. október 16-án készült (Uo.). LACOMBE százados a hajót átvette 1925.10.16-án.

[6498] Előre, 2. évfolyam, 1915-07-03 / 27. szám
[6499] Az Ujság, 17. évfolyam, 1919-11-12 / 152. szám
[6500] https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30

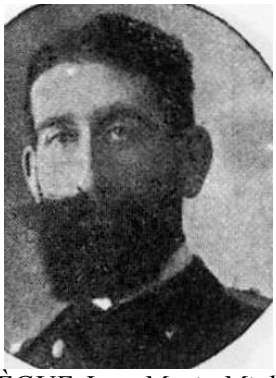
Commandant en second : De LOŸS Marie Joseph Alfred Frédéric Pierre, lieutenant de vaisseau, du port de Cherbourg. Puis De ROGIER Marie Adrien Charles Jehan, lieutenant de vaisseau, du port de Toulon (J.O. 24 déc. 1925, p. 12.309 – Liste de destinations).	Második parancsnok: LOŸS Marie Joseph Alfred Frédéric Pierre hadnagy Cherbourg kikötőjéből. Aztán ROGIER Marie Adrien Charles Jehantól, hadnagytól hajó, Toulon kikötőjéből (J.O. 1925. december 24., 12.309. o. – Célállomások listája).
VINSOT Jean Marie André, capitaine de vaisseau, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 2 mars 1926 (J.O. 3 mars 1926, p. 2.848).	VINSOT Jean Marie André, tengerészkapitány, Toulon kikötőjéből. Erre kinevezve parancsot 1926. március 2-i rendelettel (J.O. 1926. március 3., 2.848. o.). VINSOT százados a hajót átvette 1926.03.22-én.
De LIGNY Paul Joseph Raymond, capitaine de vaisseau, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 17 février 1928 (J.O. 18 févr. 1928, p. 1.995).	LIGNY Paul Joseph Raymond tengerészkapitánytól (fregattkapitány), Toulon kikötőjéből. Erre kinevezve 1928. február 17-i rendelettel (J.O. 1928. február 18., 1.995. o.) parancsol. De LIGNY kapitány a hajót átvette 1928.04.24-én.
OGÉ Célestin Fortuné Henri, capitaine de vaisseau, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 6 novembre 1929 (J.O. 8 nov. 1929, p. 12.234).	OGÉ Célestin Fortuné Henri fregattkapitány, tengerészkapitány a touloni kikötőből. Erre kinevezve parancsot 1929. november 6-i rendelettel (J.O. 1929. november 8., 12.234. o.). OGE kapitány a hajót átvette 1929.12.16-án.
SABLÉ Louis Michel Joseph, capitaine de frégate, du port de Cherbourg. Nommé à ce commandement par un décret du 11 octobre 1931 (J.O. 12 oct. 1931, p. 10.910). 1937-től ellentengernagy, majd altengernagy.	SABLE Louis Michel Joseph, fregattkapitány, Cherbourg kikötőjéből. Erre kinevezve parancsot 1931. október 11-i rendelettel (J.O. 1931. október 12., 10.910. o.). SABLE kapitány a hajót átvette 1931.12.02-án.

[6501]

SABLÉ Louis Michel Joseph

LACOMBE Edmond

[6501] https://www.facebook.com/ThionvilleEnPhotos/posts/le-croiseur-thionville-vers-1925-a-la-fin-de-la-premi%C3%A8re-guerre-mondiale-la-mari/1998443573624903/
http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/THIONVILLE_cdt.pdf



DELÈGUE Jean Marie Michel

DEVIN Léon Henri

Elsüllyesztett hajótér:
1915.06.17-én a **bevetés során több ellenséges gőzöst és hajót süllyesztettek el**.
1915.12.04/05-én **3 gőzös** és a francia **Fresnel (404-553 t) tengeralattjáró**
1916.07.08/09-én **2 angol zárhajó (HMT Astrum Spei 82 tonna, HMT Clavis 87 tonna+)**
1917.05.14-én **14 gőzhajó (ebből 8 db a Helgoland-é, 1 a Saida-é, 5 (6) a Novara-é.)**

Megrongált hajótér:
1916.07.09-én 2 db zárhajót megrongált (Frigate Bird gőzös, Ben Búi gőzös halászhajó 73 tonna)
1917.05.14-én megrongált 5 záróhajót (ebből 2 db javíthatatlan lett)
HMS Dortmouth angol cirkáló (5 200 t)
(Még lehet, hogy az Otrantoi csatában más hajókat is eltalált, Pl:
HMS Bristol angol cirkáló (4 800 – 5 200 t)
Marsala olasz cirkáló (3 575 t))
illetve két rombolót.