

Custoza kazamatahajó 1872

SMS Custoza (Custoza) koshajó, kazamata (casemate), páncélos fregatt, bástyahajó

(Testvérhajója nincsen, de lényegében kicsinyített változata az SMS Erzherzog Albrecht, míg módosított változata az SMS Thegethoff volt.)

Súly: 6559,76 hosszú tonna üresen

6665,02 rövid tonna üresen

7004 tonna⁹²⁶, 7489 hosszú tonna, 8 387 rövid tonna⁹²⁷

7609-7730,99 hosszú tonna normál terheléssel⁹²⁸

7731,10-7855,05 rövid tonna teljes terheléssel

9492 tonna, de ez túlzás⁹²⁹

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.

Elöl 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) máshól 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](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 távoztatható. 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 árbócon keresztvitorlával, tatár árbócon 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 hosszvitorlával. 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: Előárbóc: 36,30 m, Főárbóc: 37,17 m, Tatárarbc: 31,00 m. Orr-árbc (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 percnként.

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 percnkénti propellerfordulat mellett.

Hatótávolsága: vitorlával korlátlan

gőzgéppel: A hasonló korú, rendeltetésű és méretű német Preussen osztályú kazamata hajók hatótávolsága, melyek mintája a Custozza 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>

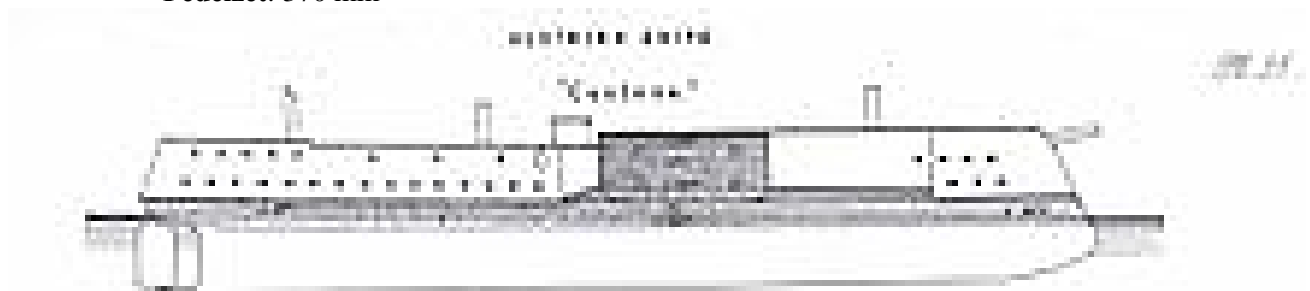
Páncélzata: Övpáncél: 203 mm-es keményfára rögzített, 227-229 mm (9 hüvelyk) kovácsoltvas lemez páncél középpen, míg az orrban és tatnál csak 114 mm (4,5 hüvelyk) vastag a lemezpáncél. Az övpáncél 2,12 m-rel ért a vízvonal fölé és 1,45 m-rel ért a vízvonal alá. Más forrásnál az övpáncél 3,37 m a víz 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 mm⁹⁴¹



*Az SMS Custoza vonalrajza; az árnyékolt területek a hajó páncéllal védett részét jelölik.
A hajó páncéllemezei állítólag Angliában készültek⁹⁴²*

A „Custoza” 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 új 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 súlya: 885 kg.

Lövegbölcső súlya: 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 átírányítani 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

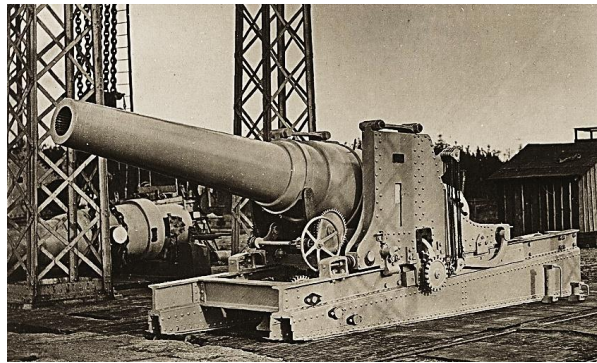
⁹⁴¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁹⁴² Krámlí Mihály: A magyar tengeri hadihajógyártás, 1907-1914. - Hadtörténelmi Közlemények, 115. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Pécs, 2002) I. 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-ben⁹⁴⁶

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 $+15^\circ$ 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 lópor 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)

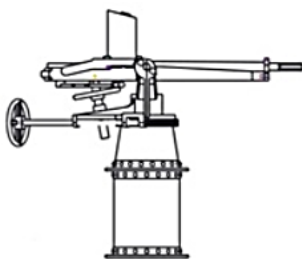
5 db 47 mm-es Hotchkiss revolverágyút kapott

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 fenékkal 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 Admirális 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.)

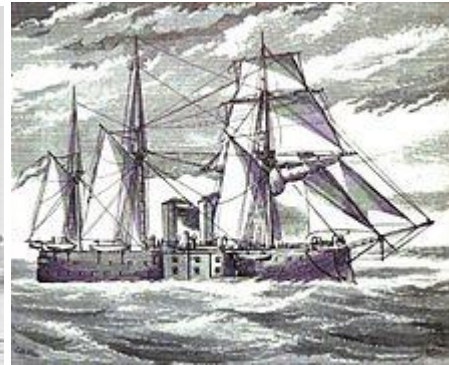
Vízrebocsátás: 1872.08.20-án de. 10 órakor.

Elkészült: 1874.09.18. (1874.11.18.)

Első próbaút: 1875.02.11-13. (A próbaút sok forrás, tévesen, azonosnak veszi a hadrendbe állással.)

Hadrendbe állt: 1875.10.01.

A flotta gyér költségvetése miatt, sok időt töltött Pólában, tartalékban.



A lissai csata hatására, előnyben részesítették az erős páncélzatot és jelentősen növelték a tüzert is. Fő támadóegyverének 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 haditengerészeti szabványainak. Az olasz hajók jobban voltak páncélozva és nagyobb tüzerevel 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 ürméretét csökkentették.

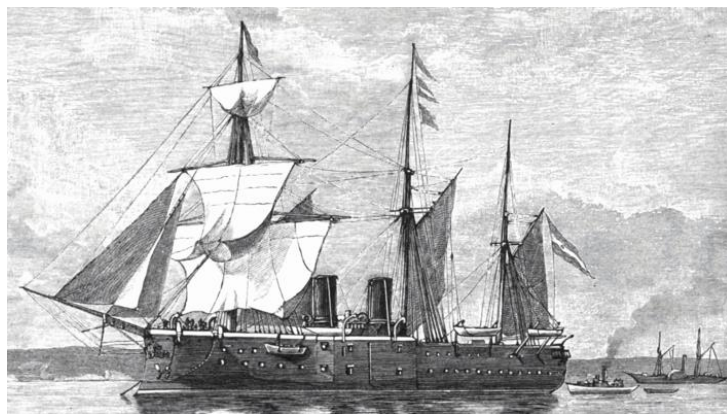
A hajó használatát az 1870-es évekbeli haditengerészeti költségvetés csökkentése nagyban befolyásolta. Ez késleltette a hajó befejezését is.

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, hogy 1848, 1853-ban volt egy volt „Custoza” cs. k. indigözös, ami a Földközi-tengeren is hajózott.⁹⁵⁴ Ez a „Custoza”, 6700 tonna, 1000 lóerős és 8 ágyús 1869-ben.⁹⁵⁵ Másról a régi Custoza csak 2060 tonnás.⁹⁵⁶ Ezt a régi Custoza-t tévesen hozták kapcsolatba Habsburg Miksa mexikói császár holttestének hazahozatalával.⁹⁵⁷ A régi Custoza 1875-ben már öreg hajónak számított.⁹⁵⁸

1869.

„Három új hajóval nagyobbodik a hajóhad. Ő Felsőháza három csavargözös építését engedélyezte, melyek nevei „Albrecht felig.”, gr. „Radetzky” és „Custoza” lesznek. Az „Albrecht” és a „Custoza” páncélosok lesznek, míg 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 lövészközlőjének 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 költségvetés VI. címéhez: „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 címhez kért rendkívüli szükségleti előirányzat megszavazását melegen ajánlja.”⁹⁶⁰

„Kiegészítő tudósítás a magy. delegatio jun. 30-ki VII-dik üléséből. Tudósításunkban a tengerészet rendkívüli költségvetésének VI-dik címéig haladtunk, melyben a már 1870-től épülő „Custozza“ és „Albrecht“ kasemat-hajók földözésére 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 konkurenciát 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 másíknál 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-íknál 1600 fttal kért többet mint a triesti, és mégis elnyerte annak építését.”⁹⁶¹ A Custozza 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-casemate hajó 586,700 frt, Albrecht nevű casemate hajó befejezésére 450700 frt, „Erzherzog Carl“ nevű casemate 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 vértés 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 vértés 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 finanziaális 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, vajjon tengeri partjaink Dalmácia, 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 bizza 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 holttestének 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 tengerészcadét, 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 löveg mester, 3 tüzérotkátó (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 nagyból 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 Custozának. 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 kilenczűvelykes 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 próbálövést is tartatott Krupp-ágyúval vaspánczéllra. Három pánczéllemezt egészen keresztültörtek a gránátok a nélkül, hogy a hajótest legcsekélyebb sérülést szenvedett volna. Ez eredmény általános feltűnést okozott. A király annyira meg volt elégedve a tengerészekkel, hogy a polai várparancsnokot, báró Bourgnont azonnal tengrnaggyá nevezte ki. Ez az első ilyenmű kinevezés a birodalomban, mert eddig a tengerészeti rangok közt az altengernagyi volt a legmagasabb.”⁹⁷¹

A lögyakorlat 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 lögyakorlatnál 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 megolvastásához 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” „takarékosági 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 „bejáratos” 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://nagyaboru.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 géppróbat, 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 Polából 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 távozóak; 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 páncélos 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-Békalek (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 ellentengernaggal.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 ellentengernaggal 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 páncélos 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.) Ófelsége Casematt nevű hajójával. Triesztből, majd a „Fantasy” gőzjachtal továbbment Polába. „Custozza” Faszánában maradt az escadre (kötélék) 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 Bejrútba 1877-ben jutott el.

1876.06.17-én Polából a „Custozza, a három árbocos páncélos hajó és Albatross ágyúnaszád, úgy Salamander és Zrínyi Smyrnába indítottak.”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 páncéloshajó 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 férfiből 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 „Albatrosz”-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 lakos is megjelent.”¹⁰¹⁵

Az elhunytak listája:

Eduard Hontcsik hajtóművezető, Franz Sussan első osztályú tengerész,

Georg Grubisich, Anton Covic, Ivan Jovanovich, Johann Barut, Johann Marincich, Martin Radošlovich, 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 lábón 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 revolvért rántott, s rálöttek a támadókra,; ezek hátráltak és így a három férfiú időt nyert elvágatni.”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 (Thesszalóniki) 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 Custozza 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 Custozza 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 Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1877-05-03

B. A felszerelt s az I. tartalékban levő

Hajók neve és neve.			Tonna tartalom	Lőerő
Felszerelve	Kiszemelt hajó	Custozza	7,080	1,000
	Fregatt	Radezky	3,430	600
	Corvett	Dandolo	1,700	230
		E. H. Friedrich	1,370	230
		Frundsberg	1,340	230
	Csavar-Schooner	Nautilus	570	90
		Kerka	540	90
		Narenta	540	90
		Müva	370	45
	Gőzmuszél	Grille	380	90
	Gőzösök	Andreas-Hofer	350	180
	Szállító gőzös	Piume	440	120
Pola		910	160	
Vitorlás-Corvett	Minerva	590	—	
Felszerelt iskola hajók a kikötőben	Laktanya hajó	Novara	2,650	500
	Tűzérőségi iskola hajó	Adria	2,430	—
	Tanulók iskola-hajója	Schwarzenberg	2,650	—
	Jelző hajók	Miramar	1,830	450
Yacht tartalékban	Yachtok	Geif	1,350	300
		Fantasia	330	120
I tartalékban	Torpedo hajó	Seehund	900	250
	Szállító gőzösök	Triest	960	220
Szolgálati hajó	Gőzmuszélok	Allnoch	180	40
		Gorkowsky	40	16
		Thurn-Taxis	120	40
	Hullkok	Vulkan	720	—
		Fortis	250	—
		Proserpina	70	—
Összesen			34,750	5,071
Hozzáad a a többi, a hadihajó állományhoz tartozó hajók tonnatartalmát, lőerő és ágyak számát, valamint a hajón kívüli s az egyéb szakkokhoz tartozó személyzet számát			80,230	12,725
Mindössze			117,980	17,796

1023

4. Hadi tengerészet.

A cs. és kir. tengeri hajóhad járműveinek tonnataralma s löerejük száma 1875. évi december hó végén.

A hajó neve	neve	tonnatar- talma	löereje	
I. Hadi hajók.				
Pánczéshajók	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
	Fregatták	Don Juan d' Austria	5,550	850
		Kaiser Max	5,550	850
		Prinz Eugen	5,550	850
		E. H. Ferdinand Max	5,140	800
		Habsburg	5,140	800
Fregatták	Salsmänder	3,110	500	
	Radetzky	3,430	600	
Corvetták	fedett	Laudon	3,430	600
		Novara	2,850	500
		Donau	2,440	400
		Dandolo	1,700	230
		E. H. Friedrich	1,570	230
		Saida	2,440	400
		Fusana	1,970	400
		Helgoland	1,820	400
		Zrinyi	1,340	230
		Frundsberg	1,340	230
Ágyunaszádok		Auróra	1,340	230
		Velebich	900	230
		Dalmát	900	230
		Hum	900	230
		Nautilus	570	90
		Albatrus	570	90
		Kerka	540	90
		Narenta	540	90
		Möve	370	45
		Sansergo	350	90
Csavargőzösök	Jelző hajók	Miramar	1,830	450
		Kaiserin Elisabeth	1,570	350
	Yachtok	Greif	1,350	300
		Fantasia	330	120
		Andreas Hofer	850	180
		Taurus	550	150
		Finne	440	120
		Garganso	1,380	270
		Triest	960	220
		Pola	910	160
Torpedó hajó	Szállító gőzösök	Seehund	900	230
		Cyclop	2,150	250
Műhely hajó				

1024

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 szemet vett fel, majd visszament Smyrnába.¹⁰³⁰

Közben 1877.05.24-26-án megállt Syra-ban.

1877.05.27. – 1877.06.22. és 1877. 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“ páncélos 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 cím alatt emlékeztünk meg a balesetről, melynek színhelye Custozza páncélos hajó volt. Pöck altengernagy most hivatalosan tudatja, hogy a gázkömlés 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 Erzherzog 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 Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1877-01-21

¹⁰²⁷ Freie Stimmen, Juli-Dezember 1887-08-31

¹⁰²⁸ Neugkeits-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 vitorlázatot 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 codviciójára 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 legújában közrebocsátott „Annniario marittimo“-ban közlétesz. Hajóink átlagos száma nem apadt ugyan, de a hanyatlás a minőség tekintetében nagyon észrevehető. A kis parthajózási (cabotaggio minore) hajók száma szaporodott, de a hosszújratú hajóké leszállott. Hosszújratú 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 hosszújratú hajója, 218,295 tonnatartalommal. A magyar hosszújratú 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 tengerészeite következő szaporodást nyert a múlt évben: épült 18 hosszújratú, 27 kis parthajózási szánt hajó és 8 halászbárka, összesen 53 hajó; másként nyeretett 3 hosszújratú, 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 hosszújratú, 2 nagy parthajózási, 2 kisparthajózási hajó és 1 halászbárka; másként málás, lerombolás stb. által kijött a forgalomból 3 hosszújratú, 8 nagy, 49 kis parthajózási hajó és 24 halászbárka; összesen tehát 101 hajó 8150 tonna tartalommal. A szaporodás ekként a hosszújratú hajóknál 7, a kis parti hajózási 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 hosszújratú, 7 kis parthajózási hajó, összesen tehát 11 hajó, 1949 tonnatartalommal, másként (vásárlás stb.) nyeretett 2 hosszújratú, 1 nagy, 35 kisparthajózási hajó; összesen tehát 6 hosszújratú, 1 nagy és 42 kisparthajózási hajó; az összes szaporodás 49 hajó, 3617 tonnatartalommal. A hajóállományban a következő apadás történt: hajótörést szenvedett 9 hosszújratú hajó, másként kijött a forgalomból 7 hosszújratú, 7 nagy- és 26 kisparthajózási hajó; az összes veszteség tehát hosszújratú hajókban 16, a nagyparthaj. 8, a kisparthaj. 26, vagyis hajókban 50. A végleges eredmény: veszteség hosszújratú hajókban 10, a nagyparthaj. 7; szaporodás csak a kisparthaj. volt 16. A tonna-veszteség 4062. Tengeri hajóállományunk tehát az idén ennyivel kisebb, mi, miként már említettük, éppen a legfontosabb, t. i. a hosszújratú 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“, „Custoza“, „Eugen“, „Ferdinand Max“, „Habsburg“, „Helgoland“, (Don) „Juan d’Austria“, „Kaiser“, „Kaiser Max“, „Lissa“, „Salamander“, „Tegethoff“ vértés hajók, „Radetzky“ és „Laudon“ fregatták, Aurora, Dandolo, Duna, Tasana, Friedrich, Trundsborg, Helgoland, Minerva, Saida, Zrínyi corvetták, Abatros, Aretusa, Kerka, Narenta, Nantinus seppnerek, Fantasie és Greif jachtok, Dalmat, Genua, 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 készütségben volt Polában. Ekkor még Barry ellentengernagy zászlóshajója. Barry-t **Alios Ritter von Pokorny –cseh nemes- ellentengernagy** fogja váltani.¹⁰³⁷

„A „Custoza“ osztrák-magyar hadihajó

¹⁰³⁶ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-03-02 / 60. szám

¹⁰³⁷ Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1878-06-09

Valahányszor a delegációk 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 időkből a keleti vizeken czirkált s kitűnő manoeuvre-képessége által a szintén ott volt angol és francia hajóparancsnokok bámulatát idézte föl. A »Custozza« San Roccóban, a triesti Stabilimento 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 úgy szólván két külön, egymásba illesztett hajóból áll, melyeket negyven vízmentes rekeszre osztott köz választ el egymástól. Hossza a vízszínen 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 páncélszála 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 kezdetet meg s 1876-ban fejeztetett be. Hatalmas vértézete bámulatos mozgékonyasággal és gyorsasággal párosul s száökrök ítélete szerint méltán sorolható a legnevezetesebb 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« kazamata és a »Habsburg« pánczélos hajókon, továbbá a mintegy két héttel ezelőtt szolgálatba helyezett »Castozza« és »Kaiser« kazamata-hajókon kívül felszerelés alá vették az »Erzherzog Albrecht«, »Lissa«, »Prinz Eugen«, »Ferdinand Max« és »Salamender« pánczélos hajókat is, úgy hogy pánczélos kottánk hét kazamata 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 felszerelve. Szolgálatba állítottak 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. Ezekon 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« kerek gőzessel 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 ágyúk, 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 kiegészítetik, s élelem- és tüzelőszer a hajó rendeltetéséhez képest felrakatják, úgy hogy az első tartalékból minden hajó legfeljebb két hét alatt átléphet harcra kész 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 járművelnek tonnantartalma és löerejük száma 1879. évi december hó végén.

A hajó neve		Neve	Tonnantartalma	Névteljes löereje		
Pánczélahajók	Casematta-hajók	Tegelhof	7,380	1,200		
		Custoza	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	450		
		Kaiser Max	5,550	450		
		Prinz Eugen	5,550	600		
		E. H. Ferdinand Max	5,340	600		
		Fregatták	Habsburg	5,340	800	
Fregatták	Fregatták	Salmsänder	5,310	500		
		Radetzky	5,450	600		
		Laudon	5,450	600		
		Donau	2,440	400		
Korvettek	fedett	Dandolo	1,700	280		
		E. H. Friedrich	1,870	280		
		Saida	2,440	400		
		Focain	1,970	400		
		Helgoland	1,820	400		
		Zrinyi	1,340	230		
		Frundsberg	1,340	230		
		Auroca	1,540	230		
		Hum	900	280		
		Zara	840	520		
Ágyúszázadok	Ágyúszázadok	Spalato	840	320		
		Nautilus	570	90		
		Allatros	570	90		
		Kerlan	540	90		
		Narenta	540	90		
		Möce	370	45		
		Sausego	350	80		
		Miramar	1,830	450		
		Korék-gőzösök	Jelzőhajók	Kaiserin Elisabeth	1,570	350
				Greif	1,350	500
Fantaisie	330			120		
Andreas Hofer	850			180		
Taurus	550			150		
Gargano	1,380			270		
Szállítógőzösök	Szállítógőzösök	Triest	960	220		
		Pola	910	160		
Műhelyhajó	Műhelyhajó	Cyclop	2,160	250		

A hajó neve	Neve	Tonnatar- talma	Névleges bőreje
A D u n á n			
Monitorok	{ Maros Leitha	310 310	80 80
II. Iskolai hajók és hulkok.			
Tűzészeti iskolahajó	Adria	2,430	—
Hajótanonczi iskolahajó	Schwarzenberg	2,650	—
Torpedo-iskolahajó	Seehund	900	230
Vitorlás-Korvett	Minerva	590	—
Vitorlás-Brigg	Arthemisia	180	—
Kaszárnyahajó	Bellona	1,810	—
Vitorlás-Brigg	Bravo	200	—
Vitorlás-Szkuner	{ Arethusa Chamäleon	170 200	— —
	Vulcan	720	—
	Peterspeier	3,000	—
	Drache	2,350	—
	Curtatone	600	—
Hulkok	{ Fermo Forte Proserpina Novara Velebóch Fiume Dalmat	250 250 70 2,650 900 440 900	— — — — — 120 230
III. Tenderek			
Vontatógőzös.	Triton	180	75
	Grille	360	90
	Gemse	360	90
Gőznaszád	{ Alnoch Thurn-Taxis Gorzkowy	180 120 40	40 40 16
Mindössze		119,460	17,506

B. A felszerelt s az I. tartalékban levő

A hajók neve és neve		Tonna- tartalma	Lőerő	
Felszerelve . . .	Pánczélfregatta	Habsburg	5,140	800
	Korvettok	Saida	2,440	400
		Fasana	1,970	400
		Helgoland	1,820	400
		Zrínyi	1,840	250
		Aurora	1,540	250
	Ágyúszázadok	Albatros	570	90
		Möve	370	45
		Sausagu	350	90
	Kerékgőzös	Taurus	550	150
Szállító-gőzös	Triest	960	220	
Vontató-gőzös	Triton	180	75	
Iskolahajók	} iskola hajók	Dandolo	1,700	250
		Schwarzenberg	2,850	—
		Bellona	1,610	—
		Seehund	900	230
		Curtstone	600	—
I. tartalékban	Csanmatta hajó	Custoza	7,060	1,000
	Szállító-gőzös	Pola	910	160
Yacht-tartalékban	Jelző-hajó	Miramar	1,830	450
	Yacht	Greif	1,350	300
Ügyelő-hajók	Hulk	Vulkan	720	—
	Vitorlás-Szkuner	Arethusa	170	—
Összesen			36,530	5,500
A hadihajó-állományhoz tartozó többi hajók tonnastartalma, lőereje és ágyúik száma, valamint a hajón kívüli s az egyéb szakokhoz tartozó személyzet száma			82,930	12,206
Mindössze			119,460	17,706

„...a Custoza hajóra szükséges 30,000 frot most is töröltetni kívánja a magyar delegáció 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 «Custoza» 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” önértétét. 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

	Custoza	Prinz Eugen
Vízkeszoritás	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 örök, 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 Híradó, 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 Gravezában (képpel) 658. oldal / Tárcacikk; 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 páncélja 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 páncélozott 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 demonstrációba a következő hajók fognak részt venni: Ausztria-Magyarország részéről, Custoza tengerészetünk második legnagyobb casematás hajója, melynek sebessége óránként tizenkét tengeri mértföld, 227 milliméter páncéllal, 7060 tonnás, 82 méter a mélysége, 4640 löerejű, 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 „Custoza” nevű kazamat-hajót egy Sgindl nevű tüzér a levegőbe akarta röpíteni. A hajón, mely a flottademonstrációban való részvételle volt szánva, jelenleg Gravetában horgonyoz, István Károly főherceg is jelen volt, akit rögtön a „Zrínyi” nevű korvettre szállásoltak át. úgy látszik, a dolognak politikai rugója van, mert a tettes, kit nemrég avancióztattak, 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 „Custoza” páncélos 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 páncéloshajó: «Alexandra», az osztrák: «Custoza» és a francia óriás páncélhajó: «Friedland» a legimpozánsabb három hajó. A kikötőben az olasz és az osztrák tengernagy között félreértés történt, mert előbbi elmulasztotta az osztrák tengernagy lobogót a Raguzában való megérkezéskor üdvözölni. Az ügy békésen intéztetett el, amennyiben az üdvözlés másnap pótolható. 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 véleményeket kérni. Ha tulajdon- képeni hadműveletről van szó, a főparancsnok köteles egybehívni hajóján a rajparancsnokokat s kikérni véleményüket. Az esetben, ha az örözés eshetősége következne 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 Újság – 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 Custozán egy 500 fős bál.¹⁰⁵⁶

1880.09.23-i hír:”_hírek. Gravozában, hol most az európai tüntető flotta horgonyoz, e napokban a »Custoza« osztrák-magyar hadihajón bált rendeztek, melyben ötszáz vendég vett részt; vasárnap Károly István főherceg vendégelte meg a hajóraj törzstiszteit, tegnapi 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 „Custoza“ 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 „Custoza“ nevű közös hajónkon a tengerészisztek 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.) Hírlík, hogy a „Custoza“ hajó fedélzetén Károly István főherceg is részt fog venni a hatalmak közös tüntetésében.¹⁰⁶¹

„Ragusában közelebb egy nagy flotta-raj gyűl össze, mely a Törökország elleni demonstrációt Montenegro érdekében megkezdi. Ausztria-Magyarország részéről a »Custoza« 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 tizenegy tengeri mértföldnyi utat hagy hátra. Az üstök azonban már régiek s azért a gőz nyomását lejjebb 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 »Custoza« 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 óránként 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 »Viktória« korvetet 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 tizenegy. Azonkívül az »Elborus« nevű páncélgőzöst is küldi az orosz kormány. Franciaország a 8823 tonna tartalmú »Friedland« kazamata-hajót, a tizenhét ágyúval és négy páncélos toronnyal 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 flottademonstrációban? Ha csak táncolni ment oda a „Custoza“ fedélzetén, akkor isten neki. Egy kissé drága mulatság ugyan ebben a szegény világban, na de mégsem perlekednék nagyon miatta. Csak a táncból 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 „Custoza“ nevű hajóra, azon Custozzára, mely Európa parancsára az összes nagyhatalmak hajóival együtt a szegény kis Dulciznot 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 főherceg tudvalevőleg mikor augusztusban a flottademonstrációkora. Custozzát és „Prinz Eugen“ kazetta hajók kirendeltettek, ő Felségét megkérte, hogy ő is osztassék be a „Custoza“-ra. Ő Felsege teljesítette is e kérést és, azóta a főherceg a „Custozzá“-n tartózkodik. A főherceg szenvedélyesen érezi a tengerészetet, s mint sorhajó zászlótartó (zászlós) aktív szolgálatban áll. Mint Casellanovoból írják, a főherceg 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 főherceg, s gyakran megvendégeli a tiszteket. Zongorát is hozott a főherceg a „Custozzás“-ra, mert szenvedélyes zenész. István főherceget 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: „Castelnuovóban egy bűvár a »Custoza« hadihajó horgonyának fölhúzásánál életét veszté”¹⁰⁶⁹

1880.11.14-i hír: „Németh István fiatal, 20 éves tengerész a Custoza 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 „Custoza” és a „Sanjago” elhagyta a Teodo-öblöt, és áthajózott Melijébe, nagyon közel Castelnuovóhoz.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, francia, olasz és az orosz hajók, s az angol altengernagy Seymour »Monarch« nevű hajója előtt elvonulva, a szokásos üdvölvések közt haladtak ki Rocche di Cattaróból. »Prinz Eugen« és »Custoza« páncélszállóhajók, s a »Viktoria« német korvette Punta d’Ostrótól délre 6 tengeri mértföldre kísérték el, s Punta d’Ostrónál együttes lövéssel üdvözölték a Mamula felől lengő osztrák-magyar lobogót. A francia 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 órakor 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 Sansiego ágyúnaszázból. 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-egyét az orrban, a taton és kétoldalt. Mind a vízvonallal felett helyezkedett el.

1885.

„Peiehl József lovag, sorhajóhadnagy, ki jelenleg az «Adria» magyar tengeri kereskedési társaságnak nauticai igazgatója, már most amaz eszmére jutott: a tájolóútú vegyileg tiszta vasrudacsákák sajtóságosan elrendezett szerkezetével olyképp körülvenni, hogy eme rudacsákák a türe 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, olyképp 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 éjszakai pólusa felé van fordítva— éjszakai polaritással bír, a dél felé fordított vég pedig újdéli polaritással. Ha tehát egy szabadon mozgó delejtűt, symmetrice elrendezett puha vasrudacskákkal körül fogunk, akkor annak éjszakai pólusa mindig vonzatni fog a tőle északra fekvő vasrudacska 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» vértés hajón állítottatott 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, **Custoza**, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d’Ausztia, 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, Erzherzog, 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 összesen 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«, »Custoza« és »Albrecht« pánczélosok, 3« »Lussin« torpedóhajó, hat torpedónaszád s egy szállító hajó. Ezzel szembe állítottatott egy torpedó - flottilla, melyhez tartozott egy avitohajó, 2 torpedó czirkáló, egy torpedó raktárhajó, 12 torpedónaszád és 1 ágyúnaszád. Feladatuk volt a háború esetének megfelelően 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 páncélhajószakaszból s az „Albrecht“, „Custoza“ és „Tegetthoff“ nevű hajókból, a másik a torpedó-naszádrájából 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 Hírlap, 7. évfolyam, 1887-05-08 / 126. szám

osztály igen óvatosan járt el. A páncélhajó-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 ágyúlovással köszöntötte. Az esemény során a főtisztikar bemutatása után Bucho ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Albrecht”, a „Tegetthoff”, „Custoza”, „Kaiser Max” és „Don Juan” kazemat-hajók elindultak, hogy a délután ő felsége előtt éles töltnyekkel történő céllövés részére kitegyék a tengeren a céltáblákat. Dejeuner után az uralkodó a visszamaradt „Prinz Eugen” kazemat-hajóra szállt és ezzel 2 órákor 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«, »Tegetthoff«, »Custoza«, »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 páncélfloottát szerelik föl, még pedig a Tegetthoff, Custoza, Kaiser-Max, Prinz Eugen, Don Juan d’Austria páncélhajókat, a Panther és Leopárd torpedó-sarkantyús hajókat, a Meteort és egy-két avító-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 trónörökösne és Mária Jozefa főhercegnő — mint lapunknak Pólából táviratozzák — a Custoza 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 trónörökösne és Mária Jozefa főhercegnő tegnap délelőtt a „Custoza” hajón megjelentek az isteni tiszteleten. Délután 5 órákor öt páncélhajó ment a tengerre; a trónörökösne, 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 „Custoza“-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 „Custoza”, „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 Tegetthoff-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 páncézhajó escadre, mely Manfroni ellenadmirál parancsnoksága alatt az imént tért vissza Máltából, a másik a torpedóraj, mely dr. Apatn ellenadmirál parancsnoksága alatt áll. A páncézhajó escadre a Custoza, Kaiser Max, Prinz Eugen páncézhajókból 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 páncélos 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, Custoza 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 torpedónaszád 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 francia-ellenes színezetet akarnak az ügynek adni, ámbár kétségtelen, hogy itt szó sem lehet tüntetésről. Hajórajunk megjelenése az olasz vizeken legfőljebb azt fogja bizonyítani, ami úgy is tudva van, hogy monarchiánk benső viszonyban áll Olaszországgal, de nem azt, hogy provokálni akarná Franciaországot. Az osztrák-magyar hajóraj a következő hadihajókból fog állani: Kaiser, Custozza, Lissa, Tegetthoff, Kaiser Max nagy páncélos hajók, Leopard és Faxana jelző hajók. A flottát több torpedónaszád kíséri. Főparancsnoka Sterneck tengernagy s a Kaiser Max hajón lesz István főherceg 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.

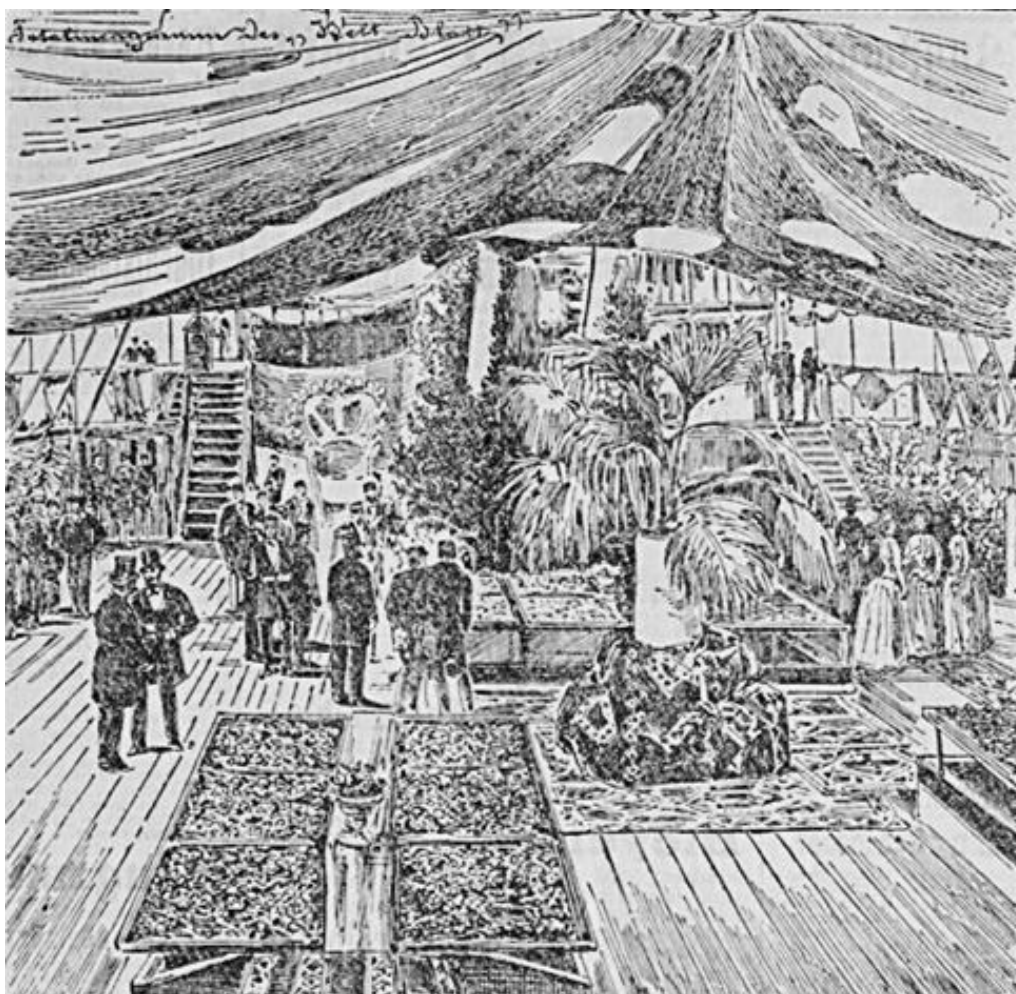
1889.05.18-án Triesztben a muggiai öbölben volt az SMS I. Ferenc József cirkáló vízrebocsátásánál. A hajó fedélzetén ekkor ünnepi fogadást tartottak. „Csak azért tértünk vissza Triesztbe, hogy megint kocsira üljünk, Sant-Andreára hajtassunk és egy gőzbárka vontatókötelén a Custozza fedélzetére csónakázzunk, 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 gyűlölöje, 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 geniósan díszítette föl. A középfedélzet, anynyi nehéz munka, annyi fárasztó gyakorlat színhelye, most fölismerhetetlenné lett a kacér bájtól. Ezer tarka jelzészókból 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 ékességül 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 tömélenségével 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, szemnyugasztáló 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 lövőréseken. A pusztulás rettentő tormentumainak most békés a szerepe; a lafettákon fagyaltos tányérok szárai, 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 ágyú dörögnek, a Custozza 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 tengerészszerzés 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-öt száz 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 kísérik 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 totalizátornél levő öt forint miatt dobog a kebel. A bárkák versenyén az Albrecht tizenkét legénye lett győztes, a kis ladikokén pedig a Tegetthoff gíggje, hat matrózzal. Többnyire dunamenti bácskai fiúk, 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 törülő utolsókat is. Kacagás, harsogó zene, vidám hullámszerű pompás mulató publikumnak. Az esthajnali csillag kigyúlt a sötét 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 középárbozca 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 főárbocon felvonva.»¹¹⁰³



Az SMS Custoza fedélzetének feldiszítése 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 „Custoza”-ban Von Bretis kormányzó, Zaressi miniszter, az FZM hadtest parancsnoka, Schönfeld báró, Smolfa elnök és számos más kiemelkedő személyiség, valamint hölgyek válogatott csoportja¹¹⁰⁴

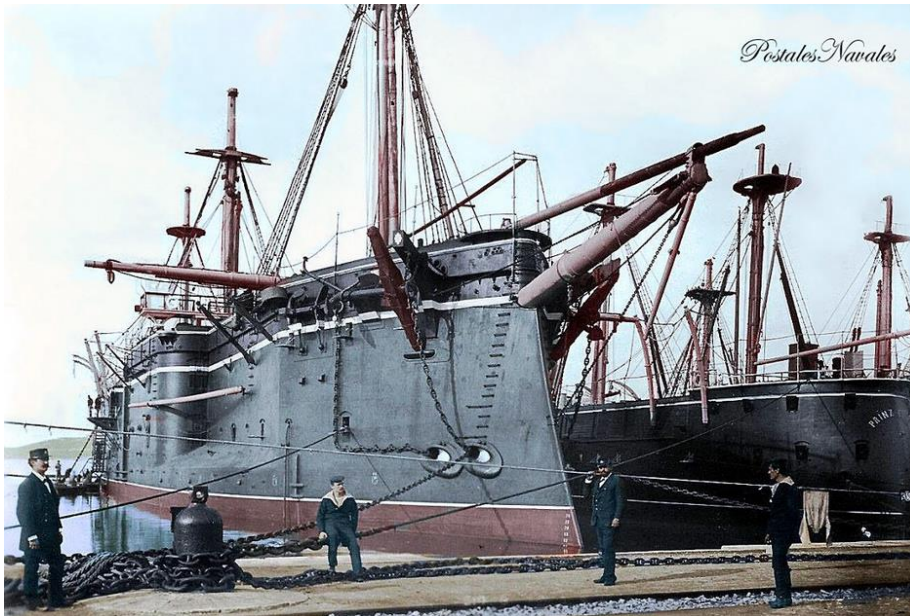
¹¹⁰² Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-05-21 / 139. szám

¹¹⁰³ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-21 / 2416. szám

Klagenfurter Zeitung, Mai 1889-05-21

¹¹⁰⁴ Neugkeits-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 „Custoza“ (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 fogdája¹¹⁰⁷

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/Hadihajok-300076/Custoza-fogdaja-Az-SMS-Custoza-pancelozott-csatahajojanak-matrozai-a-fedelzeten-KuK-Kri~III1611079>

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« kazematahajón, a 100.000 forintnyi összes szükségletnek első részlete 30 000 forint...”¹¹¹⁰

„Ilyen átalakítások eszközöltettek ugyan némely hajókon, mint a Tegethoff, Custoza és Albrecht csatahajón és kilátás van arra, hogy ezen átalakítások folytán ezen hajók a harcok képességnek meg fognak felelni, de a csatahajóknak egy nagy része, az úgynevezett kasamata hajók abszolúte nem lesznek használhatók és okvetlenül 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 főszerelik a »Rudolf trónörökös« és a »Stefánia főhercegasszony« toronyhajókat, a »Ferenc József« czirkáló hajót, a »Custoza«, »Don Juan«, »Miksa császár« páncélhajókat, az említett »Pelikan« torpedó-anyahajót és a »Rodolfo«-t, mely utóbbi a tengernagyi hajó lesz.”¹¹¹⁴

1892.05.30-án Gravosában a hajóra szállt József főherceg, hogy figyelemmel kísérje az 1892.06.02-ig tartó hadgyakorlatot.

1892.06.24-én Fiumében volt a hajóraj kötelékében. Délután 3 órákor a hajó fedélzetén uzsonna volt, amin részt vett Sterneck b. tengernagy, a hajórajon szolgáló két főherceg, 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 trónörökösnek s a király német nevét viselő páncélosokból áll, Spar báró ellentengernagy vezényli, a másikat, mely a Custoza, Don Juan és Kaiser Max páncélosokból áll, Seemann ellentengernagy, Sterneck b. tengernagy a Greif yachtra vont a fellobogóját. 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/haditengeresztunk-emlekei/haditengeresztunk-emlekei-katalogus.pdf>

¹¹¹⁰ Ipartügyek, 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 Génius, 1. évfolyam, 1892-03-13 / 11. szám

¹¹¹⁵ Pesti Napló esti kiadás, 43. évfolyam, 1892-06-27 / 177. szám

sorhajózáslós a Kronprinzessin Stefánia páncéloson szolgál. Délelőtt a kormányzó látogatást tett az admirálnál, a hajók ágyúlövésekkel üdvözölték. A gyönyörű hajóraj a rév képén nagy imponánssá teszi. A hajóraj tiszteletére a kormányzónál ma nagy díszbéd 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« páncéloson és Seemann ellentengernagyot a »Custozza« páncéloson látogatta meg. Mindkét helyen diszlövésekkel üdvözölték. Délután Steineck b. tengernagy a Custozza feldíszített fedélzetére a főhercegeket, 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 díszbédén a két főherceg, a kormányzó, Spaun és Seemann ellentengernagyok, gr. Wurmbbrand 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 főherceg 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 játszott; az árbócok 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 harc képes 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 Ft.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 csodálatos 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 Custozza nevű hadihajót.¹¹²⁵ Megjegyzendő, hogy saját kutatásaim szerint, az öregebb Custozza 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 tisztí 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 hullámnzó tengerben a monitorok sokat is vesztek 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 típusoknak. 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 faszervezetű pánczélos hajó a közös haditengerészetben. A Kaisernek 1871-ben elkészült újjáépítésével pedig általában az utolsó faszervezetű csatahajó áll előttünk. A Custozzának és Erzherzog Albrechtnek faszervezettel 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 aczél is a szerkezethez;”¹¹³⁰

1896-ban az SMS Custozza 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 Hírlap, 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

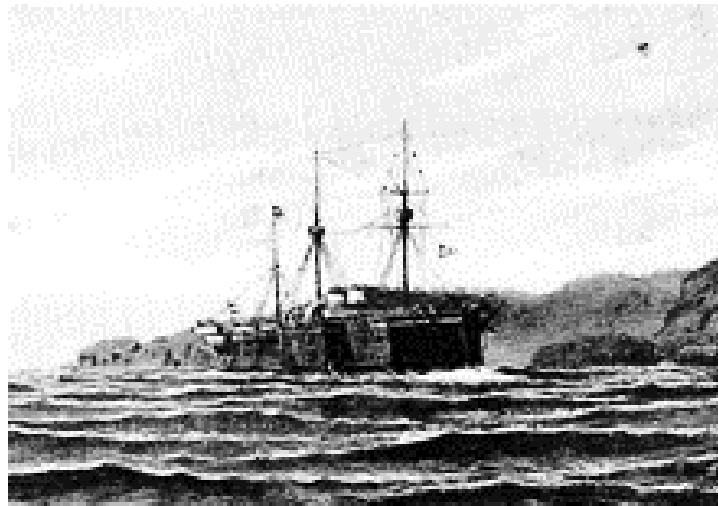
¹¹³² Budapesti Közlöny, 30. évfolyam, 1896-07-04 / 157. szám

1897.

„Az újonnan épülő hajó nagyságára hajóhadunkban a negyedik helyen fog állani. A legnagyobb hajónk »Tegethoff« 7390 tonna, 6400 lóerejű gépekkel, 29 ágyúval, »Custoza« 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 »Custoza« és »Erzherzog Albrecht« hadihajók törlését is mihamarabb javaslatba fogja hozni. A »Kaiser« hadihajó a csataflotta minden hadműveleti céljaira 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 Custoza és az Erzherzog Albrecht hajóknak, ha harci értékük csekély is, még sem helyeslehetjük még kisélejtezésüket, 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 festmény¹¹³⁵

1889.05.30-i hír: „A hajóraj Fiumében. A osztrák-magyar hajóraj öt páncélos hajója, »Prinz Eugen,« »Kaiser Max,« »Don Juan,« »Erzherzog Albrecht« és »Custoza« 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, míg 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 trónörökösne toronypáncélos és a Tegetthoff kazamatahajó. Egyben jól látszik, hogy a flotta hajótípust vált.¹¹³⁷

1901.

„A haditengerészet vezetőségének a delegációk előtt ismételve tett kijelentései szerint, arra, hogy hosszan elnyúló tengerpartunkat*) ellenséges támadások ellen megvédhesse, az épülőfélben lévő

¹¹³³ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-06-21 / 170. szám

¹¹³⁴ Magyar Hírlap, 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 Kalendárium, 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 «Custoza» helyébe, amelyeket csatába vinni többé nem lehet, mivel bármely modern csatahajó, mint a milyenek háború esetében partunk megtámadására küldetnének, kevés perc 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, tizenhatsz 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 csekélyisége 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 „Custoza”, „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 tengerészcadétk 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 villámgyarakba, a szer és raktárakba bejuthassunk, a hadikikötőbe mentünk, hol egy csomó harcra kész csatahajó (Rudolph, Tiger, Custoza, 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 Custoza 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 Custoza, Radetzky, Tegetthoff, Kronprinzessin Stephanie, Kaiserin Elisabeth, Wien, Budapest és Kaiser Karl VI. hadihajókat és az osztrák Lloyd-társaság leghatalmasabb gőzöseit.”¹¹⁴²

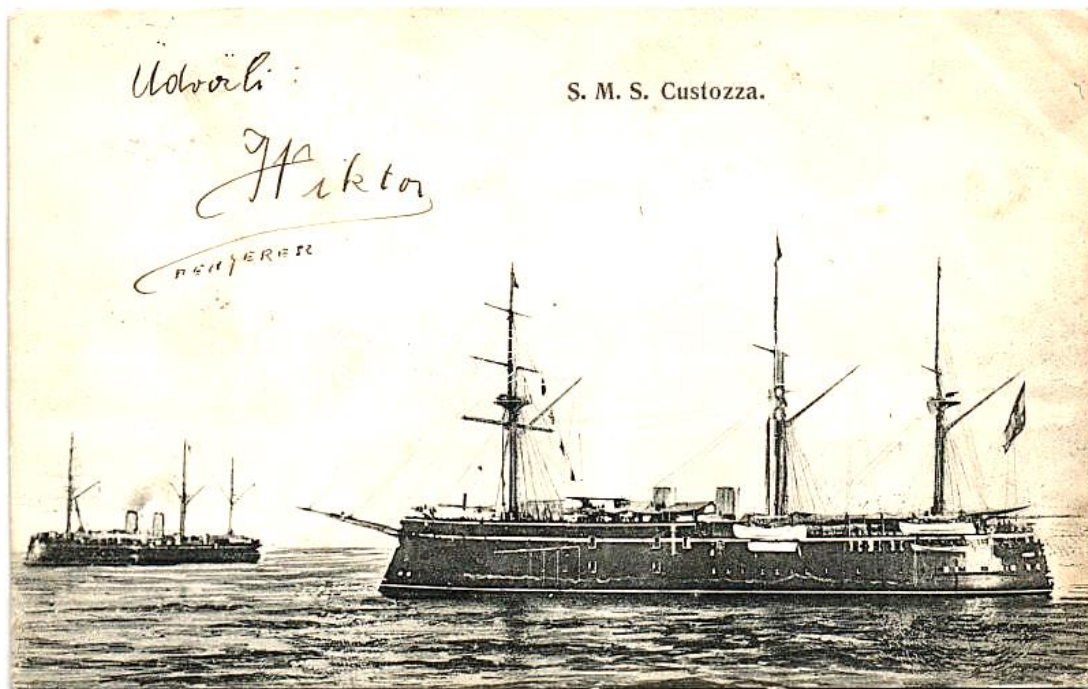
¹¹³⁸ Magyarország, 8. évfolyam, 1901-01-24 / 21. szám

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 kikötőjében¹¹⁴³

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 fejével 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 föbelőtte 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 így 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/Hadihajok-2000062/Kuk-Kriegsmarine-SMS-CUSTOZA-Custozza-G-Fano-Pola-1907-08-EK-II2978122>

¹¹⁴⁴ Kincses Kalendárium, 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 Újság, 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 Erzsébet 13 kor., A „Custoza” hajóra beosztott tartalékos, önkéntesek 10 kor., A „Zrínyi” csatahajó tartalékos és tényleges önkéntesei 60 kor., Boris, Bianca 20 kor., Böhm Janka és Sáríka által rendezett jótékony célú 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 fotó¹¹⁵²

1916.

1916 februárjában szívbénulásban hunyt el egy tengerésze.¹¹⁵³

1916.09.05-én Pólában 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 Pólában.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 Hírek a sebesültekről és betegekről, 1916-04-18 / 491. szám

¹¹⁵⁴ Hírek a sebesültekről és betegekről, 1916-09-05 / 510. szám

¹¹⁵⁵ Hírek a sebesültekről és betegekről, 1916-10-23 / 515. szám

¹¹⁵⁶ Arbeiterwille - Neue Zeit, Dezember 1916-12-28

¹¹⁵⁷ Hírek a sebesültekről és betegekről, 1917-06-23 / 539. szám

¹¹⁵⁸ Hírek 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

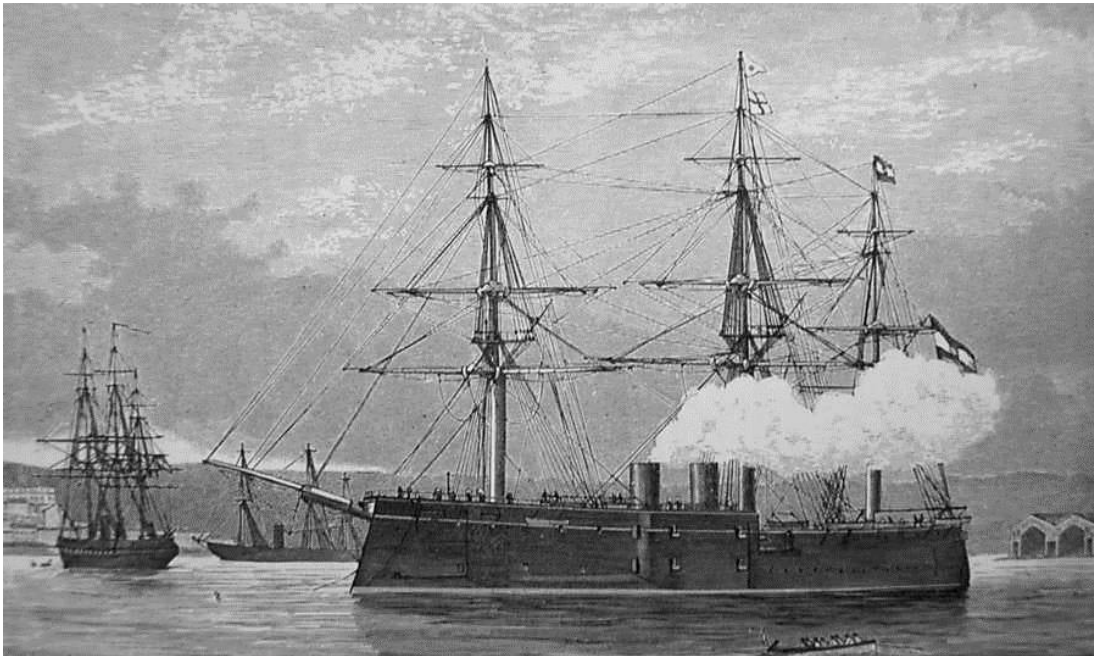
¹¹⁶¹ Veszteség lajstrom, 1918-08-12 / 690. szám

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 ütközéssel baleset után bontották le.¹¹⁶³



1164



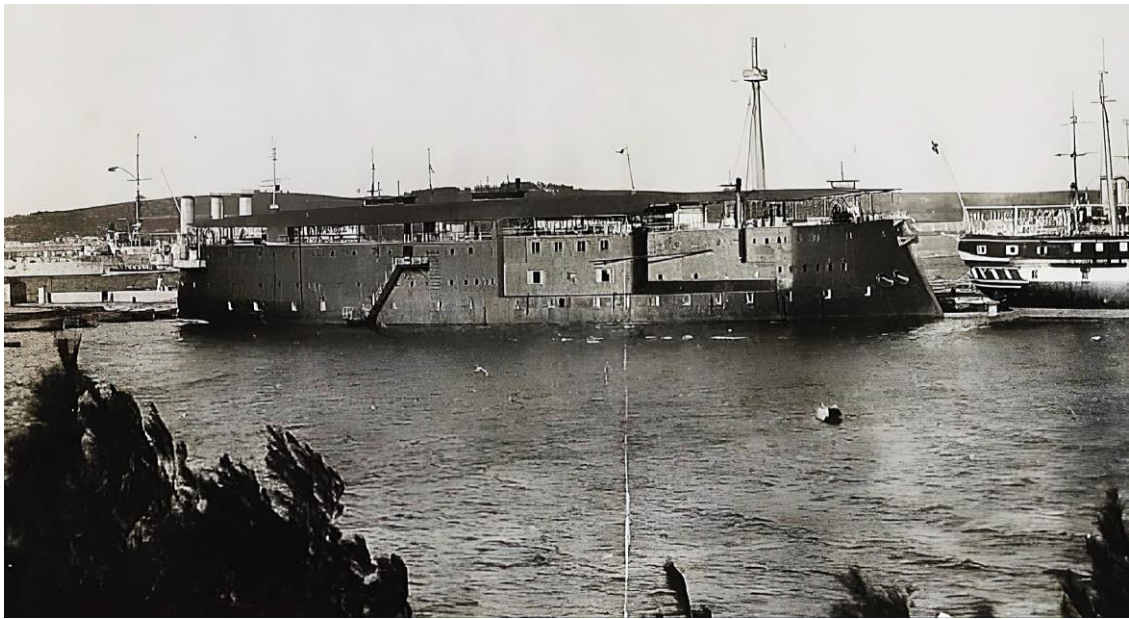
1165

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 sorhajókapitány¹¹⁶⁷
- 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 kadétanfolyam 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 Neugkeits-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, folyamórfőkapitány 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: előlről 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 készült¹¹⁷³

¹¹⁷¹ Vasárnapi Ujság –1895-12-15 / 50. szám / Nagyítások 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/>