

Don Juan kazamatahajó (II.) 1873, 1877

SMS Don Juan d'Austria (II.) kazamatahajó

(Don Juan rövidítéssel) 1874-1919-ben elsüllyedt
(Testvérhajói: SMS Kaiser Max II. és az SMS Prinz Eugen II.)

A hajó története jórészt az SMS Kaiser Max-nál található meg, mivel igen gyakran párban volt alkalmazva a két hajó.) Nem azonos az 1887-ben Cartagenában épült Don Juan de Austria-val.

Vízkeszítési kapacitása: 3548,48 - 3559 hosszú tonna, (3605,26 tonna)
feltöltve 3799, 21 hosszú tonna (3860 tonna¹¹⁷⁴) (máshol 4134,10 tonna¹¹⁷⁵)

Hossza: 75,872 m (248 láb 11 hüvelyk) a legnagyobb hossza (máshol 75,85 m)
73,225 m (240 láb 3 hüvelyk) a vízvonalon
72,38 m az egyenesek között

Szélessége: 15,25 m (50 láb) (máshol 14,75 m szerepel)

Merülése: az orrnál 5,99 m, a tatnál 6,15 m (20 láb 2 hüvelyk) –
teljesen feltöltve elől 6,39 m, hátul 6,65 m (1 cm = 8,73 t)

A hajó magassága a vízvonalától: 6,17 m

Lőrés víz feletti magassága: 2,5 m

Meghajtása: (Ezeket a gépeket a korábbi fa Don Juan d'Austria hajóról vette át 1874-ben)
1 db vízszintes (fekvő), egyszeres expanziós kéthengeres kis nyomású gőzgép
5 db kazán 30 tüzeléssel (Máshol 6 kazán szerepel.), Üzemi nyomás 2,06 atm
1 db 5,53 m átmérőjű, 4 szárnyú, balra forgó Hirsch hajócsavar

Ennek a hajónak a dugattyús gőzgépen kívül három árboc is volt, összesen 1633 négyzetméter vitorlafelülettel.¹¹⁷⁶ Árbocmagasság a felső fedélzet felett: Előárboc: 16,30 m. Főárboc: 17,07 m. Tatárboc: 14,85 m. Orr-árboc: 5,80 m. Vitorlafelület csökkentve 1255 m².

Ismertető jegyek: 3 árboc, barkvitorlázat sudárvitorla nélkül, később sónervitorlázat teljes vitorlázatú előárboccal.

Teljesítménye: 2652 LE (A sajtó néha 2700 LE-t ír.¹¹⁷⁷)

Sebessége: 13,24 csomó (24,40 km/h) 72-es percnkénti fordulatszám mellett.

Hatótávolsága: 1703 tmf/10 csomó

Üzemanyaga: 380 tonna szén

Óránkénti fogyasztás 10 csomónál-nál: 3000 kg

Személyzete: 1875-ben: 366 fő. 1876-ban: 390 fő. 1877-ben: 393 fő. 1907-ben 36 fő.¹¹⁷⁸

Páncélzata: A páncélzat össz súlya 729 tonna.

övpáncél 203 mm (8 hüvelyk)

kazamatánál 125 mm (4,9 hüvelyk) (máshol 156 mm szerepel)

¹¹⁷⁴ Quelle: Marine-Gestern-Heute, Nachrichten aus dem Marinewesen, 11. Jahrgang, 2.Heft, Juni 1984

https://www.heeresgeschichten.at/marine/kasematt/max/kaiser_max_1.htm

¹¹⁷⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹¹⁷⁶ <https://en.vijesti.me/news-b/society/653490/the-empire-and-the-kingdom-have-perpetuated-Tivat>

¹¹⁷⁷ Die Presse, Mai 1882-05-22

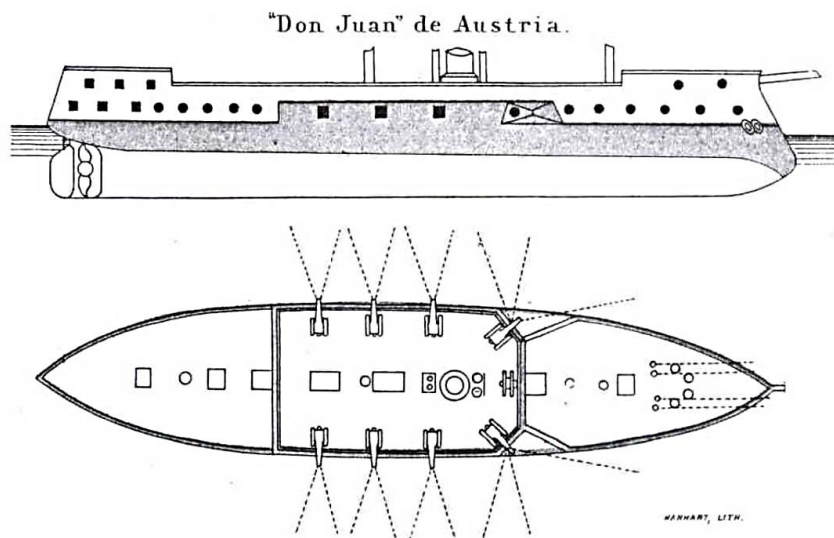
¹¹⁷⁸ chrome-extension://efaidnbmnnnibpajccgclefindmkaj/https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf

kereszt irányú válaszfalak 115 mm (4,5 hüvelyk) a citadella két végén
(máshol 124 mm szerepel)
fedélzet 23 mm ¹¹⁷⁹
Vasból épült, kettős hajófenék.

Fegyverzete:

8 db 21 cm-es (8,3 hüvelyk) L/20 kaliberű Krupp ágyú a központi kazamatában
(A Kaiser Max-féle osztályba tartozó, 1875-77-ben vízre bocsátott három páncézhajón rövid 21 cm-es ágyukat alkalmaztak először, amelyeket később meghosszabbítottak és rendszeresítettek. ¹¹⁸⁰)
Tüzelési szög a hajó hossz tengelyétől 30°-ra kezdődött. Lövegső: 8,82 t Závárzat: 490 kg Lövegbölcső: 3,750 t. Lövedék: 93,7 kg Kilövőtöltet: 23 kg.
Lőszerkészlet csövenként: 40 páncéltörő acélgránát és 80 robbanógránát.
A tüzelési szög a hajó hossz tengelyétől 30°-ra kezdődött.
4 db 9 cm-es (3,5 hüvelykes) L/24-es kaliberű acél-bronz hátultöltős Uchatius ágyú a fedélzeten.
Lőszerkészlet csövenként: 60 gyújtólövedék, 40 db robbanógránát, 36 db grapesshot („sörétes gránát”).
2 db 7 cm-es (2,8 hüvelykes) L/15-ös kaliberű acél-bronz hátultöltős Uchatius ágyú
Lőszerkészlete csövenként: 140 robbanógránát, 60 srappel (repeszgránát), 40 grapesshot.
6 db 47 mm-es (1,9 hüvelykes) L/35-ös kaliberű gyorstüzelő ágyú
2 db (máshol 3 db szerepel) **47 mm-es** (1,9 hüvelykes) Hotchkiss revolver ágyú
2 db 25 mm-es (0,98 hüvelykes) gépfegyver
4 db 35 cm-es (13,8 hüvelykes) torpedóvető cső¹¹⁸¹ (Egy az orrban, egy a taton, és egy-egy két oldalt.)
Torpedókészlet 8 db éles torpedó és 2 db gyakorló torpedó
Kos hajóorr kiképzés

Csónakok: 1 db gőzbárka, 1 db nagycsónak, 2 db oldalsónak, 1 db gigg, 1 db mentő-kutter, 2 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak. Csónakverseny lobogó: „J”.



Épült: Stabilimento Tecnico Triestino Triest - San Rocco

Építés kezdete: 1874.02.14.

Vízrebocsátották: 1875.10.25.

Hadrendbe állt: 1876.06.26. (Átadva a hadseregnek 1876.06.29.)

Hadrendből kivonták: 1904.06.28.

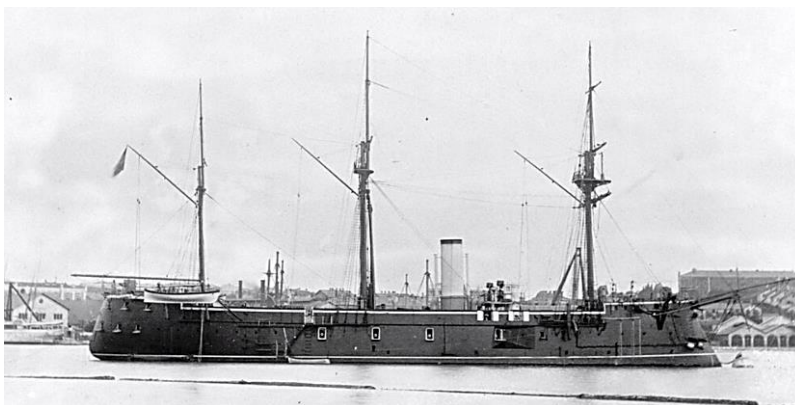
Elsüllyedt: 1919

¹¹⁷⁹ <https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/corazzate/kaiser-max/scheda-nave-de.html>

¹¹⁸⁰ Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

¹¹⁸¹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_\(1875\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Max_(1875))

¹¹⁸² [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Don_Juan_d%27Austria_\(1876\)_-drawing.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Don_Juan_d%27Austria_(1876)_-drawing.jpg)



A Don Juan d'Austria valamikor 1870-1880 között¹¹⁸³

1874.

Az építéséhez felhasználták az ebben az időben lebontott hasonló nevű Don Juan d'Austria fa páncélos fregatt kiserelt főgépét, a páncélzatának egy részét, és a felszerelési anyagok javát.

1875.

1875.04.03-án a páncélozási munkálatokat megtekintette I. Ferenc József császár és király, valamint Carl Ludwig és Ludwig Viktor főhercegek.

A „Don Juan d'Austria” Casematt hajó vízre bocsátása.) 1875.10.25-én 9 órakor a Stabilimento tecnico hajógyárában a meghívott vendégek jelenlétében a „Don Juan d'Austria” nagy Casematt hajó vízre bocsátására került sor. Az utolsó kötél elvágása után a hatalmas hajó a jelenlévő matrózok és a sok ember éljenzésére hangtalanul és gyorsan becsúszott a sós vízbe, és a szánon keletkezett súrlódás miatt sűrű füstöt hagyott maga után. Mivel a dagály nagyon magas volt és a víz is bőven akadt, az vízrebocsátás egész menete nagyon jól sikerült, és egyetlen akadály sem hátráltatta a gyönyörű látványt, amelyet néhány napsugár is megvilágított. A hajó körülbelül 98-100 méter hosszú és körülbelül 14 méter széles. Vízkiszorítása 3550 tonna, névleges teljesítménye 650 lóerő, és 8 db Stüb 21 centiméteres, nyolc hüvelykes Krupp acél ágyúval van felszerelve. A leendő legénység 370 főből áll, ebből 38 fő alkotja a tiszti. Konrad Weizner (salzburgi származású) hajóépítő mérnök építette, és a szakértők véleménye szerint nagyon kiváló hajó. Testvérhajóját a „Kaiser Max”-ot hamarosan vízre bocsátják ugyanabban a Stabilimento tecnico hajógyárban.¹¹⁸⁴

1876.

A hajó befejezését már márciusra várták. Elkészülte után egyből a Földközi tengerre küldték volna. A hajó vízkiszorítása 3550 tonna, 650 névleges lóerővel bír, 8 db 21 cm-es (8 hüvelykes) Krupp hátultöltős ágyú, 366-fős személyzettel, ami áll 6 tisztből, 283 tengerészből és 43 gépészből.¹¹⁸⁵

1876.06.29-én elkészült és a Haditengerészet átvette a hajógyártól.

Polából jelentik. A mai napon (1876.08.20-án) a „Don Juan d'Austria” Casematt hajó első próbaútját hajtotta végre a mért tengeri mérföldön, és nagyon kielégítő eredményeket mutatott, nevezetesen 12 2/3 tengeri mérföld/óra átlagsebességet ért el, teljes motorteljesítmény mellett. Ez az eredmény meglepetés volt, mivel a gép az azonos nevű, leszerelt páncélozott fregattból származott, és úgy tűnt, hogy az új, nagyobb hajóhoz nem való. Ezért, csupán csak 11 mérföld/óra maximumra számítottak. Az átlagsebesség azt jelenti, hogy valójában ennél nagyobb sebességre volt képes. Ez a teljesítmény biztató a „Kaiser Max” és a „Prinz Eugen”-re nézve is, ami hamarosan követi a Don Juan d'Austria-t. Ezek ugyan olyan hajók mint a Don Juan d'Austria, és hajtóműveik is a már korábban törölt, azonos nevű

¹¹⁸³ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_\(1875\)#/media/File:SMS_Don_Juan_d'Austria_NH_73123.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1875)#/media/File:SMS_Don_Juan_d'Austria_NH_73123.jpg)

¹¹⁸⁴ Salzburger Volksblatt, November 1875-11-02

Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1875-10-30

Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-28

¹¹⁸⁵ Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1876-03-17

hajókból származnak. A „Don Juan” kiváló kormányzási képességekkel, elegendő páncélzattal és tüzérséggel is rendelkezik, ezért sikeres hajónak kell nevezni, ha stabilitása kielégítőnek bizonyul. A hajó holnap ismét útra kel, hogy próbasorozatát egy hosszú távú utazással zárja.¹¹⁸⁶

1876.08.28-án hétfőn kellett volna kifutnia, de végül egy nappal később indult el a próbaútra.¹¹⁸⁷

1876.08.29-én próbatat hajtott végre a régi Griffith-hajócsavarjával, és félerővel 12,24 csomó sebességet ért el.

1876.10. 30-án már az új, Hirsch féle hajócsavarral végzett próbatat, mely során félerővel a sebessége 12,04 csomó volt. Teljes géperővel haladva csak valamivel több, 13,64 csomó sebességre volt képes. A kormánykerék forgatásához 5 emberre volt szükség.

Az új hajók vízkiszorítása régi fa hajók vízkiszorításával azonosak, de a jobb sebesség érdekében a hosszukat 3,41 méterrel, a szélességet pedig 1,24 méterrel megnövelték, ezáltal a víz alá süllyesztett főváz területe 70,28-ról 68,05 négyzetméterre csökkent, miáltal az átlagos merülés: 6,44-5,99 méter. A vas, mint építőanyag a hajótesten való felhasználásával elért 135 tonnás tömegmegtakarítást szinte kizárólag (nyolc tonna kivételével) a támadó- és védekezőerő növelésére használták fel. A 12 db 18 centiméteres Armstrong löveg helyett, 8 db 21 centiméteres Krupp löveg került egy központi kazamatába, amelyet 156 milliméteres páncél véd a korábbi 114 mm-es páncélzat helyett. A páncélövet megerősítették, és a régi hajók 118 milliméteréről 203 milliméterre emelték. Négy 10 centiméteres (valójában 9 cm-es) löveget telepítettek a fedélzetre. A próbaút során a „Don Juan” 12,69 csomós átlagsebességet ért el 2659 lóerő mellett, a „Kaiser Max” pedig 13,28 csomót is elérte, míg a régi hajók 2158 lóerővel csak 10,5 csomós átlagsebességet értek el. A régi motor teljesítménynövekedését új kazánok beépítésével érték el, ami lehetővé tette a gőznyomás 1,406-ról 1,828 kilogrammra emelését. Míg a régi hajók csak 872 mérföldet tudtak megtenni 10 mérföldes sebességgel, az új hajók 1703 mérföldet tudnak megtenni ugyanolyan sebességgel. Az új hajók vitorlasként vannak felszerelve, épp úgy, mint a régiek voltak. A vitorlafelületet 1170-ről 1255 négyzetméterre növelték.¹¹⁸⁸



*A Don Juan d'Austria 1877-ben*¹¹⁸⁹

1876.11.12-én kifutott Polából. A hajó parancsnoka Ritter v. Eberle sorhajókapitány.¹¹⁹⁰

1876.11.13-14. Lissa vizein járt. Innét hajózott tovább a levantei vizekre. 1876.11.18. – 1877.01.13. Szmirna kikötőjében volt.

¹¹⁸⁶ Neue Freie Presse, September 1876-09-01

¹¹⁸⁷ Neue Freie Presse, August 1876-08-26

¹¹⁸⁸ Die Presse, August 1877-08-27

¹¹⁸⁹ <https://www.darabanth.com/en/online-auction/452/categories~Postcards/Warships~2000062/Kuk-Kriegsmarine-Kasemattschiff-Don-Juan-dAustria-in-1877-MODERN~II2978086>

¹¹⁹⁰ Neue Freie Presse, November 1876-11-14

1877.

1877.01.16-án érintette Mytilénét. 1877.01.17. – 1877.02.05-én ismét Szmirnában volt. 1877.02.05-06-én Számosz következett az útja során. 1877.02.07. – 1877.03.02. Szmirna volt megint a kikötőhelye. 1877.03.04-06-között Syra-ban volt. 1877.03.09-12-között Zante következett az út során.. 1877.03.15-én befutott Polába.

1877.03.20-án leszerelték.

1877.09.17-én már felvetődött, hogy az SMS Salamander helyett fel kellene szerelni.¹¹⁹¹

1877.11.28-án felszerelték, és Albánia blokádjára vezényelték.

1877.12.30-án az SMS Kerka társaságában befutott Antivariba, ahol a fedélzetükre vették a cs. és kir. alkonzult, és további 300 menekültet, akiket Curzolán hajóztak ki.

1878.

1878.01.05-én a Don Juan d'Austria és a Kerka körülbelül 300 antivári menekült lakost szállított át Curzolába. Miután a hajók távoztak a montenegróiak folytatták Antivár ostromát.¹¹⁹²

1878.01.12-én kifutott Gravosából. 1878.01.14-15 között Valonában volt. 1878.01.16 -1878.02.05 között Gravosában volt. 1878.02.07-09-ben Durazzo kikötőjében járt. 1878.02.10-én érintette Valonát. 1878.02.12-19-között Syra kikötőjét kereste fel. 1878.02.20-21-én Szalonikiben járt és az SMS Frundsberg-nek vitt utánpótlási anyagokat. Ezután útközben segítséget nyújtott a Tebe osztrák Lloyd gőzös parancsnokának, aki 2000 fiatallal a hajó fedélzetén tartott Alexandria felé, de az utasok fel akartak lázadni az egészségügyi rendszabályok miatt. 1878.02.22. – 1878.03.18. és 1878.03.21-26 között Szmirna kikötője következett.

„A pólai arzenálban és kikötőben élénk tevékenység uralkodik. Minden arra mutat, hogy több hadihajó felszerelése van készülöben. Eddigéle három osztrákmagyar kisebb páncélos hajó ment teljesen felszerelve a keletre, s pedig a „Miksa császár“, „Habsburg“ és „Don Juan d'Ausztria“ nevű hajók. Barry Alfréd ellentengernagy megtartotta a fővezényletet a keleti vizekben czirkáló osztrák-magyar hajóraj fölött. Tekintettel voltak talán arra is, hogy Barry is, ki angol származású, könnyebben fog érintkezhetni az angol hajóparancsnokokkal. A „Tegethoff“ nevű elsőrendű páncéloshajó számára, mely majdnem teljesen elkészült már, megérkeztek már a monstre-ágyuk Krupp gyárából. A hajó 14 ágyúval és 1100 lóerejű géppel fog bírni.”¹¹⁹³

1878.03.29. – 1878.04.26-án Szalonikiben tartózkodott. Ekkor himlőjárvány volt a városban. Az osztrák Lloyd „Tebe” gőzösrre sok himlős akart felszállni. A rend helyreállítására török katonákat vezényeltek ki, és a Don Juan d'Austria tengerészeit is készenlétbe helyezték.¹¹⁹⁴

1878.04.21/22-én húsvétkor a Don Juan d'Austria és az olasz Principe Amadeo páncélosok tengerészei összeverekedtek. Mindkét hajón számos fegyelmi eljárás indult emiatt.¹¹⁹⁵

1878.04.27-29-én Syra-ba futott be. 1878.05.02-03-án Korfut kereste fel. 1878.05.08-án befutott Castelnovóba. „Bécs, máj. 9. A Politische Correspondenz jelenti Cattaróból. A Habsburg, Kaiser és Don Juan osztrák páncélos fregátok a cattarói öbölbe érkeztek és Hegline előtt horgonyt vetettek.”¹¹⁹⁶ (Syra = Syrus a Cyclosok (Kükládok) neve alatt ismert szigetcsoport egyik tagja, Rhenia és Cythnus között.)

A mi monarchiánk is megkezdte érdekbiztosítási műveleteit Montenegró határainál s a »Habsburg,« »Kaiser« és »Don Juan« páncélos fregátokat a cattarói öbölbe küldte.¹¹⁹⁷
Júliusban a Cattarói-öbölben tartózkodott.

¹¹⁹¹ Neue Freie Presse, September 1877-09-17

¹¹⁹² Die Presse, Januar 1878-01-06

¹¹⁹³ Politikai Ujdonságok, 24. évfolyam, 1878-03-13 / 11. szám

Neue Freie Presse, Juni 1878-06-14

¹¹⁹⁴ Die Presse, Mai 1878-05-14

¹¹⁹⁵ Die Presse, Mai 1878-05-08

¹¹⁹⁶ Ellenőr, 10. évfolyam, 1878-05-10 / 233. szám

¹¹⁹⁷ Fővárosi Lapok 1878-05-11 / 109. szám

1878.06.08-án a Haditengerészeti Kiállításra Polában a mediterrán osztagot alkotó „Don Juan”, „Kaiser Max” és a „Habsburg” páncélos fregatt, valamint a mintegy 14 napja hadrendbe állított „Custoza” és „Kaiser” kazamatahajók mellett még felszerelés alatt van több hajó is.¹¹⁹⁸

1878.12.20-án késő éjjel Curzolából (Raguzához közeli sziget) kihajózva Orebič közelében megfeneklett. 1878.12.21-én a Hajóraj segítségével levontatták a zátonyról. A keletkezett károk jelentéktelenek voltak. Ezután a Hajóraj kötelékében működött tovább.

1880.

1880 júliusában kicserélték a kazánjait, különböző változtatásokat hajtottak végre a tűzérésében, csökkentették a vitorlázatát és árbocait feltételezhetően épp úgy, mint tették az SMS Kaiser Max esetén. A hajóról készült képek legalább is ezt sugallják.

1881.

1881-ben elektromos világítást, és forgatható torpedóindító csöveket kapott.

Ekkor a flottának 58 felszerelhető hadihajója volt. Egy hajó felszerelése 5 millió forint körül mozgott. A felszerelhető hajók nevezetesebbikei: Vulcán, Adria, Gurgnano, Donau, Lissa, Salamander, Ferdinand Kaiser, Kaiser, Don Juan, Habsburg Prinz Eugen, Novara, Leibnicz, Seehund, Saida Laudon, Tegetthoff. — Az uralkodó család hajója a Miramár¹¹⁹⁹

1882.

1882.06.02-i hír: A »Don Juan d’Ausztria« a száraztóállásban feküdt Fiumében. Itt a magyar mérnök-egylet tagjai keresték fel a hajót 1882.05.31-én.¹²⁰⁰

1886.

„Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképpen történt meg: I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg” és „Ferdinand Max” kazamatahajók. Tegetthoff, Custoza, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d’Ausztria, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg páncélos fregattok.”¹²⁰¹

1887.

1887.06.08. – 1887.07.11. között a Nyári Gyakorló Hajórajban szolgált.

1887.07.04-én részt vett a császár által megszemlélt, Pola előtti hajórajgyakorlaton.

„Teljes négy óra hosszat jártuk (Pola) raktárait, műhelyeit, s mégis csak futólagos fogalmat alkothattunk magunknak arról, hogy mi minden van együtt ez arsenálban. Roppant épületekben egymás tetejére katonás rendben van fölhalmozva minden, amire hadihajóinknak szükségük lehet. Össze van gyűjtve, rendezve a legparányibb részletekig minden, ami csak kell, é s kívül visel egy czédulát: »Don Juan«, vagy »Custoza.« — Íme uraim, mondá derék vezetőnk, Lähner fregattekapitány, ebből a raktárból egy negyedóra alatt teljesen föl lehet szerelnünk az összes hadihajókat. — Honnan számítva a negyedórát”? kérdé valaki közülünk. — A mozgósítási parancs megkapásának, idejétől.”¹²⁰²

1888.

1888.04.15-én felszerelték, és beosztották a Hajórajba. „A „Don Juan d’Austria“ a „Kerka“ naszád útján vett parancs folytán imént visszatért a Közép-Adriáról Polába.” „Azonban a páncélflottát szerelik föl, még pedig a Tegetthoff, Custoza, **Kaiser Max, Prinz Eugen, Don Juan d’Austria** páncélhajókat, a Panther és Leopárd torpedó-sarkantyús hajókat, a Meteort és egy-két avító-hajót.”¹²⁰³

¹¹⁹⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, Juni 1878-06-08

¹¹⁹⁹ Magyar Polgár, 15. évfolyam, 1881-07-29 / 171. szám

¹²⁰⁰ Fővárosi Lapok 1882-06-02 / 125. szám

¹²⁰¹ Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

¹²⁰² Nemzet, 6. évfolyam, 1887-04-19 / 1665. szám

¹²⁰³ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-13 / 103. szám

1888.04.25-én futott ki Polából Spanyolország felé. Az útja során érintette Gravosa, Messina és Bonifacio kikötőit. 1888.05.11-26 között volt Barcelonában, és a belső kikötőben kapott kikötőhelyet. Részt vett a Világkiállítás alkalmából rendezett ünnepeken. 1888.05.23-án a hajóra látogatott a spanyol királynő. 1888.05.27-én az olasz királyi Hajórajjal együtt kifutott Barcelonából. 1888.06.03-án megérkezett Polába, ahol 1888.06.06-án leszerelték.

„Feltehetőleg a kötelék ezen az úton került jelentős viharba. „Egy más alkalommal, Cap Leucanál – Olaszország, Puglia partjai), nyolcan voltunk pánczélosok, amelyeket úgy dobált a fölbőszült „Földközi“, hogy a pánczélosok egyikét, a hatalmas „Tegetthoff“-ot közrefogta a „**Don Juan d’Austria**“ és a „**Prinz Eugen**“, hogy mindjárt kéznél legyünk annak esetleges és kilátásba helyezett fölfordulásánál, a midőn a soron kívül álló kis „Blitz“-ról — amelyet nekem kellett alkalomadtán kisegítenem apróbb orvosi zavaraiából — jelt ad, hogy: „kérjük az orvost haladéktalanul“, a megtisztelő meghívásra nekem, a „Don Juan“ másod- és a „Blitz“ egyetlen orvosának, két mértföldnyi utat kellett megtennem parányi csónakban a háborgó nyílt tengeren, hogy jodiformos olajjal kötözzek be a „Blitz“ torpedó-vadászon néhány matrózt, akiket leforrázott a megrepedt kazáncsöből kiömlő gőz.”¹²⁰⁴



1205

1889.

1889.04.08-án szerelték fel és 1889.06.11-ig a hajóraj kötelékében szolgált.

„Fiume, május 29. Az osztrák-magyar hajóhadosztály ma reggel 7 órakor megkezdte gyakorlatait a tengerbőlben, Sterneck tengernagy főparancsnoksága alatt, ki a „Don Juan“ páncélosra vonta fel lobogóját.”¹²⁰⁶

1889 júniusában és júliusában Don Juan d’Austria flottakiképzési gyakorlatokon vett részt, amelyeken Custozza, Erzherzog Albrecht, Tegetthoff, Prinz Eugen és Kaiser Max páncélosok is részt vettek.

„Egy fiatal tengerésztiszt szerencsétlen sorsáról ad hírt Polából a táviró. Gróf Messey Frigyes sorhajó hadnagy ez, aki a »Don Juan d’Austria« nevű páncélos hajón hirtelen megőrült. Rokonai, kiket az esetről értesítettek, sürgősen Bécsbe szállították, ahol egy magán elmeógyógyintézetbe helyezték el. Messeyt rövid idővel ezelőtt János főherceg mellé osztották be szolgálattételre s ez annyira boldoggá tette a nagyravágyó fiatalembert, hogy egyébire sem gondolt többé. Kiválóan fontos személyiségnek kezdte magát tartani, aki nagy dolgokra van hivatva s ez a véleménye lassankint valóságos mániává fejlődött, a mi most a tébolyházba vitte.”¹²⁰⁷

¹²⁰⁴ Gáspár Ferenc: A föld körül 3. Kelet- és Hollandus India (Budapest, 1906) Jáva szigetén

¹²⁰⁵ <https://www.darabanth.com/en/online-auction/465/categories~Art-and-other-collectibles/Military~1000008/cca-1900-SMS-Don-Juan-dAustria-7E1875-7E1919-fotolap-SMS-Don-Juan-dAustria-seen-here-fr~II2969627>

¹²⁰⁶ Pesti Hírlap, 11. évfolyam, 1889-05-30 / 148. szám

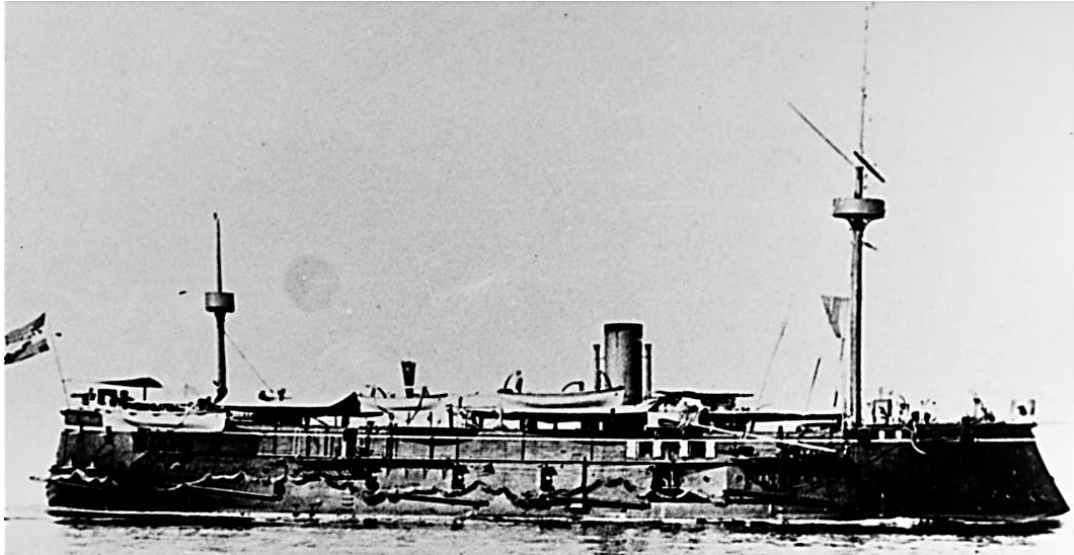
¹²⁰⁷ Fővárosi Lapok 1889-05-17 / 134. szám

1892.

1892.04.29-től a Hajóraj kötelékében szolgált. Carls Stefan főherceg lett a parancsnoka.

1893.

Ebben az évben mozgósították a hajót a Kronprinz Erzherzog Rudolf, Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie, Print Eugen és Kaiser Max mellett.



A Don Juan d'Austria 1898-ban¹²⁰⁸

1894.

Ebben az évben is az aktív flotta részét képezte.

1895.

1895.05.09-én az SMS Monarch vízrebocsátása alkalmából Polában tartózkodott.

1896.

1896-ban 4,7 cm-es gyorstüzelő lövegeket kapott.

1898.

1898.05.17 – 1898.08.19 között a Nyári Hajórajban szolgált.

1899.

1899-ben a Hajórajba osztották be. Gyakorlatokat hajtott végre, majd csapatokat szállított Fasanából (Isztria) a Saline-öbölbe, ami 6 km-re található Rovinjtól. Azután tartalékállományba helyezték.

1904.

1904.06.24-én a császár rendeletére törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből, 1904.06.28-án kivonták a hadrendből, és átminősítették hulk-á, avagy állóhajóvá.

1905.

Ettől az évtől kezdve laktanyahajó (hulk) Polában, majd az I. világháború alatt a torpedónaszádok legénysége lakott rajta.¹²⁰⁹

1908-1909-ben a polai Arzenálban átalakították és a Tengeralattjáró Állomást helyezték el rajta. Polában szolgált a háború végéig.

¹²⁰⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_\(1875\)#/media/File:SMS_Don_Juan_d'Austria.tif](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1875)#/media/File:SMS_Don_Juan_d'Austria.tif)

¹²⁰⁹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_\(1875\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Don_Juan_d%27Austria_(1875))

„A hajókat –tengeraltjárókat- kezelő személyzet, a tisztek és altisztek kiképezésére Pólában, a Don Juan d’Austria tartalék csatahajón tenger alatt járó állomást létesítettek és öt tiszt, egy gépésztiszt és huszonnyolc altisztből álló tanfolyamot szerveztek.”¹²¹⁰

1919.

Nem az olasz vontatás közben süllyedt el Pola előtt, hanem 1919-ben bent a polai kikötőben az őt rögzítő 30. sz. bójánál merült el, miután előzőleg egy másik hajó nekiütközött.¹²¹¹

1920-ban a hajót Jugoszláviának ítélték oda, de azt már nem tudták birtokba venni.



A hajó egy tengerésze¹²¹²



A hajó matróza
Jozef Pokorny¹²¹⁴



Matrózok 1912-ben¹²¹³

Parancsnokai:

1876. Ludwig Ritter v. Eberle sorhajókapitány

1877. Victor Graf Wimpffen sorhajókapitány¹²¹⁵

1878. Mitter v. Ungewitter sorhajókapitány¹²¹⁶

1892. Habsburg – Lotharingiai Károly István főherceg (1893-tól ellentengernagy)

1889, 1899. wegenburgi lovag Perin Ferencz sorhajókapitány

1899. Mauler (Manner) József lovag fregattkapitány¹²¹⁷

Admirális:

1889. Sterneck tengernagy

¹²¹⁰ Az Ujság, 7. évfolyam, 1909-06-05 / 132. szám

¹²¹¹ BAK JÓZSEF: HOZZÁSZÓLÁS CSONKARÉTI KÁROLY AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA ADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN. ÖSSZESÍTÉSEK, TÁBLÁZATOK CÍMŰ ÍRÁSÁHOZ (1992. 4. sz.): Hadtörténeti Közlemények, 106 évfolyam, 4 sz. 1993.

¹²¹² <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/428/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajok~1500023/Az-SMS-Don-Juan-dAustria-pancelos-csatahajomatroza-KuK-Kriegsmarine-Matrose-WWI-Austro~II2741235>

¹²¹³ <https://www.axioart.com/tetel/1912-sms-don-juan-d-austria-osztrak-magyar-haditengeresztet-ef12ef62>

¹²¹⁴ <https://www.axioart.com/tetel/jozef-pokorny-az-sms-don-juan-d-austria-osztrak-magyar-ha-7ec8a996>

¹²¹⁵ Die Presse, Juli 1877-07-23

¹²¹⁶ Die Presse, Mai 1878-05-14

¹²¹⁷ Magyar Hirlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám