

# ÖTÖDIK CSATAHAJÓOSZTÁLY

## SMS Wien partvédő páncélos 1895

### *SMS Wien partvédő páncélos (toronyhajó)*

Monarch osztályú hajó. A hajóosztály hajói nem voltak teljesen egyformák, de nagyon hasonlítottak egymásra. (Testvérhajói: SMS Monarch és SMS Budapest)  
(SMS = *Seiner Majestät Schiff* azaz *Őfelsége hajója*.)



**Vízkesztés:** 6572 tonna (5785 tonna, 5694 hosszú tonna)  
5878 tonna

**Hossza:** 99,22 m (325 láb 6 hüvelyk),  
a merőlegesek között (pp) 93,30 m,  
a vízvonalon (wl) 97,67 m

**Szélessége:** 16,98 m (55 láb 9 hüvelyk)

**Merülése:** 6,36 m (21 láb)  
teljes terheléssel 6,6 m

#### **Meghajtása:**

5 db hengeres tűzcsöves kazán 24 db tűztérrel.

(Üzemi nyomás 11 atm. Össztömeg a kazánvízzel együtt: 880 t. Kazánátmérő 424 cm, tűzrostély felület: 53 m<sup>2</sup>, fűtőfelület 1465 m<sup>2</sup>, kémény 8,69 m<sup>2</sup>, a rostélytól 21 m magasán. 2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel, mely 3,975 m és 4,724 m között változtatható. Kazánvíz 880 tonna.)

2 db álló, háromhengeres, háromszoros expanziós gőzgép

(Magas nyomású henger 85 cm, középnyomású henger 130 cm, az alacsony nyomású henger 200 cm átmérőjű, dugattyú lökethossz 90 cm.)

2 db három lapátos hajócsavar (4, 420 m)

(A lapátok átmérője 3, 975 m – 4, 724 m között változhat)

A hajócsavarok fordulatszáma 135/perc<sup>1680</sup>

1 db kormánylapát (Kormányfelület: 16,5 m)

Paul Eyb vezető gépészmérnök irányította a hajó gépészeti felszerelését az építése során.<sup>1681</sup>

<sup>1680</sup> András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: <https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf>

<sup>1681</sup> [https://nagyhaboru.blog.hu/2022/04/21/paul\\_eyb\\_maschinenbau-oberingenieur\\_2\\_klasse](https://nagyhaboru.blog.hu/2022/04/21/paul_eyb_maschinenbau-oberingenieur_2_klasse)

**Teljesítménye:** 9180 LE (6750kW) (8600 LE – 6400 kW)  
**Áramtermelő generátorok:** 2 db 50 kW  
4 db 40 kW  
**Szivattyúzási kapacitás óránként:** 1500 t víz.

**Hatótávolság:** 2200 tmf/ 12 csomó  
3500 tmf/ 9 csomó (6500 km, 4000 mérföld)

**Sebessége:** 17,49 csomó (35 km/h)

**Üzemanyag:** 300-500 tonna szén

**Személyzete bevetésen:** 26 tiszt 415 tengerész  
**tartalékban:** 14 tiszt 238 tengerész  
**felszerelésre készen:** 6 tiszt 224 tengerész  
**szolgálaton kívül:** 3 tiszt 58 tengerész  
**1908-ban** 26 tiszt 405 tengerész<sup>1682</sup>

#### **Páncélzata nikkell – acél páncél Harvey páncél:**

(Az osztrák-magyar haditengerészeti vezetés nagyon komolyan vette azt a feladatát, hogy a kapható legjobb páncélt válasszák ki az új hajókhoz. 1893 novemberében a páncéllemezekeken összehasonlító próbálóverszetet tartottak a polai Montecane haditengerészeti tüzérségi kísérleti lőtéren. Minden kompetens acélművet felhívtak, hogy küldjön egy 2400 x 1800 mm-es méretű, 270 mm-es páncéllemez. Azt ajánlattevők a következők voltak: Dilingen (Németország), Vickers (Nagy-Britannia), Cammel (Nagy-Britannia) és Witkowitz (hazai), mindegyikük homogén nikkellacél lemezt ajánlott; Krupp (Németország), harveyizált nikkellacél lemezt javasolt; és a Vickers, aki harveyizált szénacél lemezt javasolt. Ennek a versenynek az abszolút győztese a Vickers-lemez volt, amit szorosán követett a Witkowitz-lemez. Egyiket sem ütötték át és egyiknek sem voltak repedések a hátoldalán. Hogy a szakszerűen gyártott homogén nikkellacél lemezek jobbnak bizonyultak a harveyizáltaknál, nagy meglepetést keltett. 1893. december 2-án elrendelték az utolsó módosítást a páncélzatban: a hajónak rendelkeznie kellett egy 80 mm-es páncélzatú citadellával, cserében a géptérnél az övpáncél és a toronypáncél vastagságát 20 mm-rel csökkentették. Valójában 300-ról 270 mm-re csökkentették. A vizsgálati eredmények alapján a páncélt a Witkowitztól rendelték meg.<sup>1683</sup>)

(Az SMS Budapest esetén ezt írták: „Páncélja Siemens-Martin-féle acélból való, belseje rekeszekre van osztva, úgy hogy külső sérülések nem meríthetik el egyhamar a hajót. A fedélzeten levő szivattyúk baj esetén 1500 tonna vizet képesek óránként a fenyegetett hajórészekből kiszivattyúzni.”)<sup>1684</sup>

A hajó egyik gyöngéje a középvonalon végigfutó válaszfal és a nehezen záródó vízzáró ajtók.<sup>1685</sup>

**Vízvonalon övpáncél:** 120-220-270 mm, 2,1 m magasan (4,7 – 10,6 hüvelyk)

**Fedélzeten:** 40-60 mm (1,6 hüvelyk)

**Felépítményen:** 220 mm (8,7 hüvelyk)

**Lövegtorony:** 203-250 mm<sup>1686</sup> (9,8 hüvelyk)

**Kazamata üteg:** 76-80 mm (3,1 hüvelyk)

A páncélzat össztömege 1700 tonna.

#### **Fegyverzete:**

**4 db (2x2) 24 cm (9,4 hüvelyk)/L40** Krupp K94 löveg 2 elektromos mozgatású, 260°-ban elfordítható lövegtoronyban. Csőhossz 9,6 m, csősúly 26 t, csőemelkedés szöge 25°, lőtávolság 16 km. Az osztrák-magyar haditengerészethnél használt löelemtáblázatok nem számoltak 12 km feletti távolságokkal, a

<sup>1682</sup> András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: <https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf>

<sup>1683</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1684</sup> Pesti Napló, 1896. 47. évfolyam, 1896-04-17 / 106. szám

<sup>1685</sup> <https://www.ah.org.ua/the-best-coastal-defense-battleships>

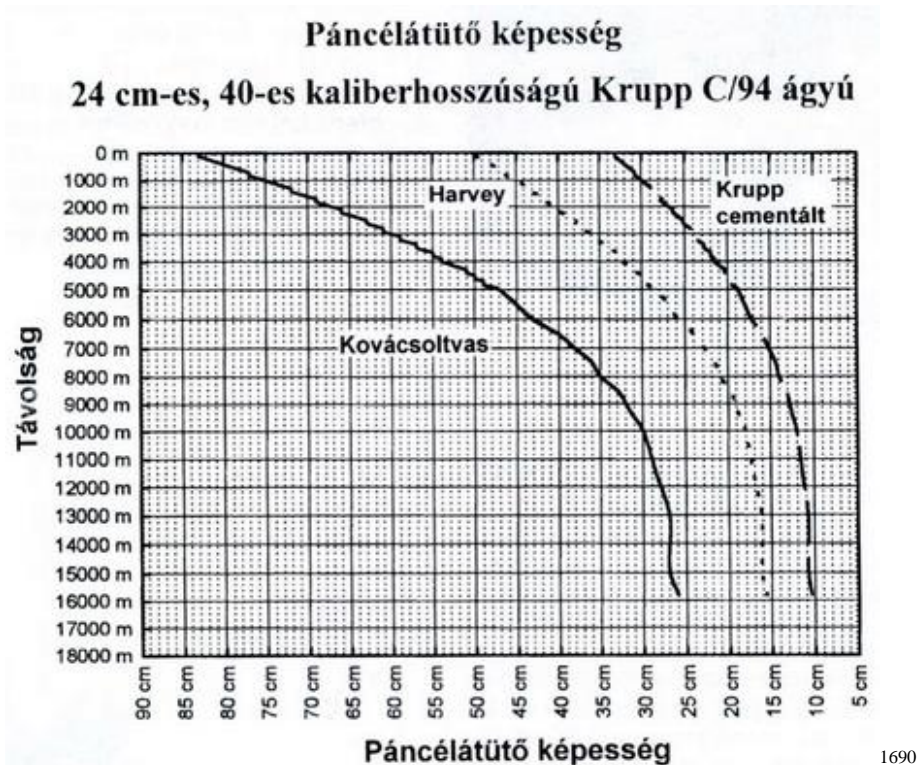
<sup>1686</sup> Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhidai Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984

maximális lőtávolságot így nem használták ki, és arról nincs is megbízható adat. Általában 16 kilométert írnak, de ezt 25 fokos csőemelkedés mellett, míg a tényleges csőemelkedés csak 20 fok volt<sup>1687</sup>. A lövedék hossza 84 cm, súlya 215 kg. (Lőszer csőenként csak 80 db lövedék, összesen 320 db. A lőszerkészlet fele-fele arányban megosztva páncéltörő, és nagy robbanóerejű HE gránátok.) A hajó hivatalos iratai és a lövegkezelői kézikönyv szerint a Monarch-osztály a 24 cm-es, 40-es kaliberhosszúságú Krupp K/94 ágyúval volt felszerelve, mint ahogy az 1896/98-ban épült Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló is. A német haditengerészet ezt, vagy egy nagyon hasonló ágyút adaptálta öt Kaiser-osztályú csatahajójába (épültek 1895-től 1898-ig) és a következő öt Wittelsbach-osztályúba (épültek 1899-től 1900-ig), valamint az 1893/95-ben épült Fürst Bismarck és az 1896/97-ben épült Prinz Heinrich nehéz cirkálóba az általuk lehetővé tett viszonylag magas tűzgyorsaság miatt.

Az ikertornyokba rendezett csövek bármelyike függetlenül emelhető és saját lőszeröltő berendezésével tölthető volt. A töltési helyzet +4° volt, a töltést léghelyretolóval végezték. A négy ágyú mindegyikének lőszer-javadalmazása 40 páncéltörő és 40 repeszromboló, egyenként 215 kg tömegű gránát volt. A sárgaréz hüvely tömege 66,5 kg volt, 41,35 kg csöves lóporral. Az ágyút -4°tól +24°-ig lehetett emelni, a torkolati sebesség 690 m/s volt. Minden tornyot 20 fős kezelőszemélyzet kezelte.<sup>1688</sup> Tűzgyorsaság 3 lövés percenként. A lövegtornyok tisztán elektromos működtetésűek voltak, ami nagyon modern vonás volt. A tornyok, az ágyúcsövek, és a lőszerliftek mozgatását villanymotorok végezték.

A Monarch osztályú hajók tíz év alatt elavultak, mivel a csaták lőtávolsága 10 km fölé emelkedett. Elavultságuk világosan látszik a 24 cm-es 40-es kaliberhosszúságú Krupp K94-es löveg páncéltörő képességén. Nem tudni mi a különbség a Krupp K94 és a Krupp C94 között.

A fenti tábla szerint, a 24-cm-es löveg 4-6000 m-en volt csak hatásos az I. világháború sorhajói és dreadnoughtjai ellen. Ezért őket tartalékba helyezték. Viszont a cirkálók és parti célok ellen még mindig kiválóan bevethetők maradtak. Más forrás szerint tízezer méteres távolságról a gránátok 12 cm vastag Krupp páncélt, illetve 18 cm vastag Harvey páncélt tudtak átütni az SMS Habsburg osztály esetében.<sup>1689</sup>



<sup>1687</sup> [https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a\\_radetzky-osztaly\\_235](https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235)

<sup>1688</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET [https://en.wikipedia.org/wiki/24\\_cm\\_SK\\_L/40](https://en.wikipedia.org/wiki/24_cm_SK_L/40)

<sup>1689</sup> [https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a\\_radetzky-osztaly\\_235](https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235)

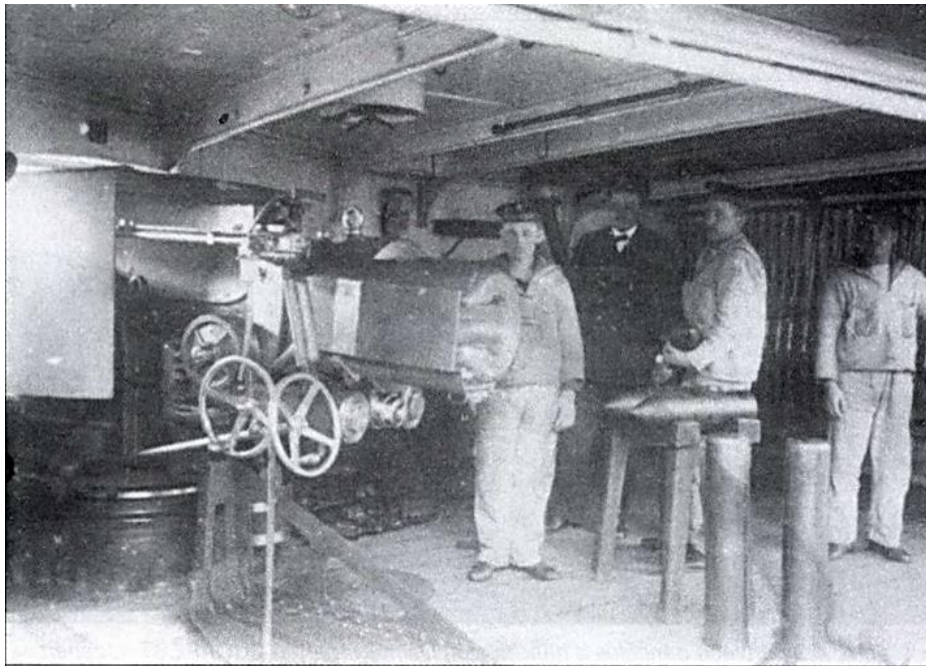
<sup>1690</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

„...a 24 cínteres Krupp-féle toronyágyú modellje; ilyen elektromos üzemre berendezett toronyágyúk az Ő Felsége »Monarch« »Wien« és »Budapest« partvédő hajóin vannak. Az 1/10 természetes nagyságú modellt a haditengerészeti kormány megvette.”

**10 db 15 cs-es (5,9 hüvelyk) L/40 ágyú** Skoda 1080 lövedékkel, tűzgyorsaság: 8 célzott lövés percenként. A lövegeket kazamatában helyezték el.

A löveg súlya 4500 kg (9900 font), lövegcső hossza 4,6 m (15 láb 1 hüvelyk), kaliber 149,1 mm (15 cm-5,87 hüvelyk), csőemelés  $-7^{\circ}$  és  $+20^{\circ}$  között. Tűzgyorsaság 4-5 lövés percenként, torkolati sebesség 690 m/s (1200 láb/s), lőtáv 13,7 km (8,5 mérföld)  $+20^{\circ}$ -nál.<sup>1691</sup>

„A 15 cmteres gyorstöltésű ágyú, mely a haditengerészet tulajdonát képezte, s a kiállítás befejeztével Triestbe szállítottott. Ezen ágyút egy ember könnyen mozgathatja és perczenkint 2—3 célzott lövést, vagy pedig gyorstűzzel 8 lövést lehet tenni.”<sup>1692</sup>



2. ábra: A BUDAPEST 15 cm-es kazamata lövege

1693

**10 db QF 4,7 cm (1,9 hüvelyk) L/44 ágyú** Skoda

**4 db 4,7 cm L33 gyorstüzelő** QF Hotchkiss (francia) löveg, 5000 lövedékkel

**2 db 0,8 cm** Schwarzlose géppuska

<sup>1691</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/15\\_cm\\_SK\\_L/40\\_naval\\_gun](https://en.wikipedia.org/wiki/15_cm_SK_L/40_naval_gun)

<sup>1692</sup> Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Melichár Kálmán: A hadügyi kiállítás története

<sup>1693</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó I. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET



7. ábra: A 8 mm-es Schwarzlose M7/12. géppuska légvédelmi állványon a BUDAPEST fedélzetén

1694

**2 db 7 cm L/16 ágyú** Uchatius csónaklőveg 200 lövedékkel  
**2 db 45 cm-es (18 hüvelyk) torpedócső** a vízvonaltól, oldalanként 1-1. Torpedókészlet 4 db éles és 2 db gyakorló torpedó.  
 1917-ben kapott **1 db 7 cm-es Skoda K10-es** légvédelmi löveget



1695

**4 db 60 cm-es** átmérőjű kereső lámpa  
**2 db 30 cm-es** keresőlámpa  
 A hajó díszkivilágítása 380 izzó.  
 A hajót dőfő orral, avagy kossal építették.<sup>1696</sup>

**Épült:** Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)

**Megrendelve:** 1892 májusában

**Építés kezdete:** 1893.02.16.

A Monarch-osztály egységeit jelentős részben külföldről beszerzett anyagokból építették.<sup>1697</sup>

<sup>1694</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1695</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda\\_7\\_cm\\_K10](https://en.wikipedia.org/wiki/%C5%A0koda_7_cm_K10)

<sup>1696</sup> Verpedi András, Az Osztrák-Magyar flotta csatahajói: <https://www.scribd.com/document/692470953/AZ-OSZTRAK-MAGYAR-FLOTTA-CSATAHAJOI>

<sup>1697</sup> Aetas, 29. évfolyam, 2014 / 3. szám / TANULMÁNY / Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban

**Nevének elfogadása:** 1894.12.02-án I. Ferenc József császár és király jóvá hagyta a hajó nevét.

**Vízrebocsátása:** 1895.07.06.

A Monarch osztály második egységet 1895. július 7-én (6-án), vasárnap bocsátották vízre, az STT San Rocco telepén. Ez a hajó a WIEN nevet kapta. Keresztanyja Alsó-Ausztria [Niederösterreich] kormányzójának felesége, Kielmansegg grófnő. A vízrebocsátási ceremónia alkalmából Bécs városa csapatzászlót adományozott a hajó számára, de arról nem állnak rendelkezésünkre további részletek.<sup>1698</sup>

A vízrebocsátási eseményre érkezett Bécs városi küldöttség tagjai között volt Dr. Carl Lueger, akkoriban a Birodalmi Tanács képviselője. A bécsi Magisztrátus egy díszlobogót adományozott a hajónak, majd később egy olajfestményt.

**Szolgálatba állt:** 1897.05.13.

**Szolgálat vége:** Elsüllyedt a Muggia-öbölben

**Építési költség:** 9 765 482 korona (3 500 000 forint<sup>1699</sup>) (SMS Wien)

10 058 157 korona (3 500 000 forint) (SMS Budapest)

Épültek a trieszti Stabilimento Technico Triestino hajógyárba.

9 168 390 korona (SMS Monarch)

Épültek a trieszti Stabilimento Technico Triestino hajógyárba.<sup>1700</sup>

A «Monarch», «Wien» és «Budapest» ágyúit 2.700.000 forintba kerültek.<sup>1701</sup>

Előképük lehetett a HMS Majestic pre-dreadnought (épült 1895), és csak politikai okból nevezték az SMS Monarch osztályt partvédő páncélosnak. Igaz, a Majestic fő lövegei 30.5 cm-ek, viszont a sebessége csak 16 csomó, a vízkiszorítása viszont 16 320 tonna. Lövegtornya páncélzata 356 mm, felépítményéé 64-114 mm, övpáncélja 229 mm.

A HMS Majestic-hez képest az SMS Monarch osztály még is csak partvédő páncélos méretű, noha, néhol jobban páncélozott mint az angol hajó.

---

<sup>1698</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1699</sup> Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám

<sup>1700</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Wien](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien)

<sup>1701</sup> Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám



1702

Az SMS Monarch osztályt az elavult SMS Erzherzog Karl osztály pótlására tervezték, mivel annak fegyverzete nagyon gyenge volt a Franciaország és Nagy-Britannia flottájával szemben, és így csak az olasz hajókkal mérkőzhetett volna meg. Ahhoz, hogy az SMS Wien osztály 10 hüvelykes (9,4 hüvelyk) lövegeket kaphasson, a másodlagos fegyverzetét a súlycsökkentés miatt csökkenteni kellett. Így 8 hüvelykes lövegek helyett, 10 db 6 hüvelykes löveget kapott a kazamatákba. Eltűnt a 3 hüvelykes kiegészítő tüzérség is. A sebesség megtartása végett az SMS Wien osztály páncélzatát csökkenteni kellett az SMS Erzherzog Karl osztályhoz képest, bár a Monarch osztály jobb minőségű páncélzatot kapott.<sup>1703</sup>

#### **Technikai újítás, ami lehetővé tette a fém hajók megépítését:**

1891-ben Hayward Augustus Harvey, akkor a New Jersey-i Harvey Steel Company elnöke, felfedezett egy eljárást, amit róla neveztek el „harveyizálásnak”. Egy homogén lágyacél lemezt egyik oldalán keményacéllá alakítottak, ami jobbá tette a hagyományos borított lemezeknél. H. A. Harvey az egész világra kiterjedő szabadalmat szerzett, és termékének európai piacra juttatása érdekében alapított egy lányvállalatot, a Harvey Steel Continental Companyt, amelyik 150 francia frank licendíjat szedett a harveyizált acél tonnájáért. Ez lett a homogén acél, ami forradalmasította a hajóépítést is.

A Monarch-osztály, mind a D páncélos cirkáló (pl. Kaiser Karl VI.) úgy szerepel, mint amelyeket Harvey-páncéllal láttak el. Az alább leírt összehasonlító próbálövészetek és eredményeik fényében azonban ez nem lehet igaz. Nagyjából ugyanebben az időben a Friedrich Krupp AG-nek Essenben, Németországban, sikerült nikkellel dúsított acélt előállítania. A Harvey-féle eljárás ezt követő hozzáadása ekkor vezetett el a híres „cementált” nikkelaacél kifejlesztéséhez, ami hamarosan a páncéllemezek világszabványává vált. A Monarch osztály Krupp AG acélból készült. A Monarch osztályt Siegfried Popper hajóépítész tervezte. Állítólag az angol HMS Royal Sovereign (épült 1892-

1702 Magyar Honvédt, 2. évfolyam, 1991-02-15 / 7.

1703 <https://steamcommunity.com/sharedfiles/filedetails/?id=1855609068>

1909 között) terveit vette alapul és kicsinyíttette le. Viszont az SMS Monarch osztály sokkal közelebb áll az HMS Majestic pre-dreadnought (épült 1895)-hoz.<sup>1704</sup>

1893-ban Maximilian Freiherr Daublebsky von Sterneck 1,5 millió forint rendkívüli hitelt kapott új csatahajók, az úgynevezett partvédők építésére. Ezek meglehetősen hosszú ideig épültek, az utolsó – a Budapest – 1898-ban készült el. A Monarch osztály az Osztrák-Magyar Monarchia első olyan hajóosztálya, ami már teljesen acélból épült. A korábbi hajók fából épültek és utólag borították be őket fém páncélzattal.

A másik kettőt Monarch-nak, illetve Wien-nek nevezték. Közülük a Budapest kapott először a cs. és kir. flottában vízcsöves kazánokat. Nem voltak nagy hajók, vízkiszorításuk mindössze 5600 tonnát tett ki. Azért épültek a korabeli csatahajókhoz viszonyítva kisebbre, mert a költségvetésből többre nem telt, viszont a taktikai, technikai és számbeli flottaszükséglet legalább három azonos típusú egységet igényelt. Ennek ellenére 250–270 mm-es páncélt és 24 cm-es Krupp lövegeket kaptak. Sterneck parancsnokságának ideje alatt több csatahajó nem épült. Még az ő munkálkodásának köszönhető további három csatahajó építési terveinek elfogadása, jóváhagyása. Viszont még 1897–98-ban kezdték építeni azt a három missziócirklót, amelyek jeles csatahelyekről kapták nevüket: Zenta, Aspern és Szigetvár. 1895-ben fektették le a hajóhad második páncélos cirklójának a gerincét, amelyet Kaiser Karl VI-ra kereszteltek.

Még a római, később arab számokkal jelzett kis II. osztályú torpedónaszádok építésével egyidőben kezdték el az ugyancsak II. osztályú, inkább a parti vizekre alkalmas, de már névvel ellátott, Adler és Falke nevű naszádok, továbbá a Sperber, illetve Elster típusú egységek építését, amelyekből 1885–1891 között 22 darab készült. Ezeknél nagyobbak voltak az 1897–1899 között épült Kígyó-típus naszádjai (4 egység) és az 1895–1896-ban épített Viper és Natter. 1892-ben és 1896-ban két nagy torpedóhajó is elkészült, a Satellit és a Magnet.<sup>1705</sup>

## 1895

1895.06.06.

„Bécs, június 6. Ma délután Kielmansegg-Lebedeh grófnőnél tartottak előkészítő bizottság ülését, amelyen a július 6-án San Roccóban vízre bocsátandó "Wien" hadihajó díszzászlójának adományozásáról döntöttek. A következő napokban a bizottság a bécsi nőkhöz fordul, hogy hozzájáruljanak ennek a tiszteletbeli zászlónak a megvásárlásához.”<sup>1706</sup>

1895.07.06. „Triesztben ma bocsátották vízre a Wien hadihajót. A vízrebocsátás ünnepére talpon volt az egész város, bár a szertartás csak tíz óra felé kezdődött, nyolc órakor már nagyszámú közönség gyűlt egybe San-Roccóban. A tribünöket Trieszt és a vendégek előkelőségei foglalták el. A tribünöktől a diszoltárig a hajógyári munkások képeztek sorfalat, maga a diszoltár az ünnepi pavilion és a hajó között volt felállítva. A Spaun báró altengernagy parancsnoksága alatt álló hajóraj már reggel horgonyt vetett San Roccóban és nagy zászlódísz telt. A hajót ekkor szentelte fel a tengerészeti plébános. Az ünnepély terén a tengerészek kilenc óra után kezdtek gyülekezni, élükön a Stabilimento tecnico igazgatóságával, Conte Cassini ellentengernaggyal, Spaun báró ellentengernaggyal és a tisztikarral. Negyed tízkor érkezett meg a Pelikán hajó Kielmannsegg grófnéval, aki a keresztanya tisztet viselte és Sterneck báró, kiket a néphimnusz hangjaival fogadtak. Ezután Sterneck tengernagy a plébánost felszólította, hogy a hajót másodszor is szentelje be, mire Sterneck báró hazafias beszédet tartott, melyben üdvözölte Bécs város jelenlevő képviselőit, kiknek eljövetele jelzi azt a szoros viszonyt, mely a szárazföld és a tenger között fennáll. Sterneck beszédére Wilcek gr. felelt, mire a tengernagy Kielmannsegg grófnéhez beszédet intézett, amelyben a többi közt azt mondotta, hogy a Wien hajó a Monarch és Budapest hajókkal kifejezésre fogja juttatni dicsőségest uralkodó királyunk jogara alatt álló birodalom hatalmát és nagyságát. Sterneck báró erre felkérte a grófnét, hogy keresztelje meg a hajót és adja meg a jelt annak vízrebocsátására. Erre Kielmannsegg grófné hazafias beszédben válaszolt, amelyben kiemelte, hogy a mai békeünnep a birodalom minden népeinél hatalmas visszhangot fog kelteni. Beszéde végén a grófné a következőket mondta: Ő felsége, legkegyelmesebb Urunk parancsára

<sup>1704</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó I. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1705</sup> Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

<sup>1706</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 42, 1895-06-07 / nr. 137

a hajónak »Wien« nevet adom. Ezután a grófné a villamos vezeték billentyűjét megnyomta, mire a hajó orrára helyezett pezsgős palaczk eldurant, a mely megadta a jelt a vízrebocsátásra! Midőn a hajó megindult, a katonai zenekar a néphimnuszot játszotta és a levegőt viharos éljenzés reszketette meg. A hadihajók szabályszerű üdvölvésekkel tisztelegtek az új hajónak. A hadihajó vízrebocsátása után a hajóépítésnél működött magasabb hivatalnokok bemutatása következett. Ezután Kielmannsegg grófné. Sterneck b. tengernagy és a többi hivatalos vendég ismét g >Pelikán< hajóra szálltak és a hadihajók tisztelgő ágyúlövései mellett visszaindultak Triesztbe. A »Pelikán« ról postagalambokat bocsátott Pólába, hírt adva a szerencsés vízrebocsátásról,»<sup>1707</sup>



„A „Wien“ vízrebocsátása. Holnap délelőtt tíz órakor megy végbe San Roccoban (Trieszt mellett) a Wien hadihajó vízrebocsátó ünnepe. Atechnika legújabb vívmányai érvényesültek e hajó építésénél, amely minket különösen azért érdekelhet, mert a most készülő Budapest páncélos hajó ugyanoly rendszer szerint épül. Az olasz Róma hadihajón kívül a művelt világ tengerészete sehol sem mutat rá példát, hogy hadihajókat metropolisok után neveztek el; az angol hadihajók közt nincs London, a német tengerészeten nincs Berlin, és mikor azt az olasz hajót Rómára, keresztelték, ennek politikai vonatkozása volt, mert az örök város akkor még a pápa király székhelye volt. Hatalmas egy hajó ez a Wien. A fedélzetről kiindulva magas acéltorony emelkedik, amely kupolaszerűen végződik. Páncéla nikelacélból készült, amely kerek tízmillió bécsi fontot nyom. Az óriás kormányzó keréknek tizenhét négyszög méter a felülete s mégis egy gyermek tudna vele bánni. Az árboc még csak ideiglenes. Azelőtt el sem lehetett volna képzelni hadihajót tölgyfa és vászon nélkül. A modern hajóépítőtechnika ezen már régen túl van jegy és tölgyfa nem sok, de annyi sincs a legújabb hadihajókon; vitorlavászon nincs egy négyzetméternél több rajta. Minden része acél, orrától az árboc csúcsáig, amelyre holnap felvonják a bécsi hölgyek diszlobogóját.»<sup>1710</sup>

### Szolgálati idő az I. világháború előtt:

#### 1896

A Budapest vízrebocsátásának beharangozására írt német nyelvű cikk kivonatos fordítása.

A Wien és a Monarch fegyverzete nagyban erősítette a légvédelmet. Igen fontos, hogy a két hajó hazai acélból készült. Ez az új hajóosztály nagy támadó és védekező képességekkel rendelkezik; az előbbi nagy sebesség, 17, 1/4 tengeri mérföldes haladási sebessége teszi lehetővé, utóbbit 5 500 tonna vízkiszorítása és 8 500 lóerős teljesítménye, 4 db 24 centiméteres páncélozott barbette (forgatható lövegtorony) lövege, 15 cm-es gyorstüzelő lövegeik, 16 db (valójában 14 db) 47 milliméteres gyorstüzelő ágyúja és 2 db csónakágyúja, valamint puskák és torpedók teszi lehetővé. Védelmét cseh Breitfeld páncél biztosította. A hajó még kos-sal (döfőorr) készült.

Mindkét hajó (SMS Wien és Monarch) rozsdamentes acél páncélzattal rendelkezik, amely a hosszának nagy részét fedi, azonos páncélzattal rendelkezik a két lövegtoronyhoz, beleértve azok alépítményeit is, egy könnyű rozsdamentes acél páncélzatot a felépítmény, amelyben a gyorsan tölthető ágyúk el vannak helyezve, továbbá egy folyamatos övpáncéllal, amely minden létfontosságú, víz alatti részt lefed. A szilánkok ellen külön védelmet kaptak a falak, a torpedók ellen pedig kiterjedt cellaszerkezetet építettek, valamint nagy teljesítményű szivattyúkat alkalmaztak, amelyek eltávolítják az esetleg behatoló vizet a hajóttestből.

<sup>1707</sup> Magyar Hírlap, 5. évfolyam, 1895-07-08 / 183. szám

<sup>1708</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Wien](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien)

<sup>1709</sup> <https://hu.pinterest.com/pin/620370917408384129/>

<sup>1710</sup> Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-07-06 / 182. szám

A rendkívül ellenálló rozsdamentes acél páncélzatként való felhasználása, valamint a szerkezetek és egyéb berendezések működtetéséhez szükséges elektromosság olyan térbeli elrendezést tett lehetővé, hogy a szén- és lőszerkészlet bőségesen elegendő a hajók feladataik ellátásához.

A „Wien” elindítása után a haditengerészeti parancsnokság azonnal egy nagyobb páncélozott cirkálót kezdett el építtetni a Stabilimento Tecnicóban.

A külföldi haditengerészet kedvező tapasztalataira inspirálva tavaly megkezdődött a vízcsöves (kazános) hajók alkalmazása, amelyek ezentúl minden új hajóban felváltják a régebbi rendszereket: „Budapest” már kap ilyen kazánokat. Ezek az addig alkalmazottaknál jobb hatásfokúak és nagyobb teljesítményűek.

A hadművelati flotta jelentős részének fegyverzetét a gyorstüzelő ágyúk számának növelésével jelentősen megnövelték, ugyanakkor az új, változatosabb felszerelésekkel nagyobb pontosságot és tűzgyorsaságot valósítottak meg, jelentősen növelve ezzel az össztűzérési teljesítményt.

Nagyon intenzív kísérleteket végeztek új tűzéréssel, lövedékekkel és löportípusokkal, és a tűzérési terén jelentős előrelépés történt.

A szeptember közepéig tartó üzembe helyezéssé (próbaútak) a parancsnokoknak és az állományok teljes lehetősége nyílt a hajók átvételéhez feltétlenül szükséges részletes eszközök megismerésére, a taktikai és hadművelati feladatok megoldására, valamint a megoldásokhoz szükséges anyaggyűjtésre. A legénységnek, bár nagyrészt először jártak modern hajókon, a korábbi kiképzésüknek köszönhetően ritkán kellett alkalmazkodniuk az új körülményekhez.

Végül az SMS Wien nem 1896. szeptemberében lép hadrendbe, hanem 1897.05.13-án és az SMS Monarch is csak 1898.05.11-én állt hadrendbe.<sup>1711</sup>

A cikk azt sugallja, hogy az SMS Wien, Monarch és Budapest merőben új technikai és hajózási megoldásokat tartalmaztak. Olyanokat, amikkel eddig a tisztek és tengerészek nem találkoztak eddig. Ez az új hajóosztály, egy ugrásszerű technikai újítást jelentett a flottában. Az ez után épülő hajók, már ezen osztály tapasztalatai alapján készültek.

„Új hadihajóink elektromos berendezése.) Az új, készülőfélben lévő partvédő hajókon (Monarch, Wien Budapest), valamint a tervezett többi új hadihajón az elektromosságnak az eddiginél jóval nagyobb szerep jutott. A haditengerészet hatóságai e kérdésben az 1894. év folyamán döntöttek, s a kitűzött feladat megoldására több tekintélyes elektrotechnikai céggel kezdék meg a tárgyalást. Elsősorban a hajókra tervezett elektromos központi telepek gépegységeinek nagyságát határozták meg, s abban állapodtak meg, hogy a központi telepekben 45000—50000F munkabírású, közvetlenül kapcsolt, gőzgépektől hajtott 100 — 110 F-os egyirányú áramú dynamógépeket (percenként kb. 320 fordulattal) fognak alkalmazni. A megállapodásból folyólag felszólították a cégeket ilyen gépcsoportok szerkezeti rajzainak, illetőleg próbagépeknek beküldésére. A versenyben részt vettek a Bellis and az angol cég (Bellis-féle gép Siemens Brothers két pólusos gépével kapcsolva); a Ganz és Tsa cég 6 pólusos dinamógép a Brüner Maschinenfabriksactien Ges. gőzgépével kapcsolva) és a Binghoffer cég (Binghoffer-féle gőzgép Siemens és Halskeféle köpenyarmaturás géppel kapcsolva). A múlt év december havában a pólai arzenálban megejtett próbák legjobban a Ganz és Tsa cég dinamógépe és az evvel kapcsolt gőzgép felelt meg. Az említett cégtől bemutatott szárny- és kerékventilátorokkal közvetlenül kapcsolt egyirányú és három fázisú motorok ugyancsak beváltak, úgy hogy a tengerészeti hatóságok a fent említett három új hadihajó elektromos gépeinek szállításával a Ganz és Tsa céget bízták meg. Mindegyik hajó elektromos központi telepeit hat darab, egyenként 45.000 W. munkabírású Ganz-féle dinamógép képezi, e gépeket a brüneri gépgyár közvetlenül kapcsolt gőzgépe hajtja. A gőzgépek tolattyús vezérműves, tengelyszabályozós kompaund gőzgépek, s oly módon méretezték, hogy 70 — 76 légkör admiszió feszültség mellett, percenként 320 fordulattal, az 50000 IF-nyi hasznos elektromos munkának megfelelő effektív munkát gazdaságosan szolgáltatassák. A nagynyomású henger átmérője 270 mm., a kisnyomású hengeré 400 mm. , a löket 200 mm. A gőzbeömlésztő és kiömlésztő nyílás átmérője 80 illetve 115 mm. A szabályozót kívülről minden nehézség nélkül állíthatják be. A gőzgép a terheletlen mágnesezett dynamógépet hajtva percenként 340 fordulattal, teljesen megterhelve 320 fordulattal jár; a fordulatszám csökkenése tehát 6<sup>o</sup>/0; a szabályozó 12 000 fő-nyi terhelés lökéseket avagy hirtelen tehermentesítést képes egyensúlyozni anélkül, hogy ingadoznék. A gőzgéppel mereven kapcsolt hat pólusos dinamógép mágnesrendszerét martinaczelekből öntött hatoldalú köpeny, (három

<sup>1711</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 43, 1896-04-26 / nr. 101

rövidebb és három hosszabb oldallal) az ebből sugarasan kiinduló, beillesztett mágneses áram és az ezekre szerelt ferde saruvasak képezik. A soros kapcsolású dobarmatura meneteit lapos négyszöges keresztmetszetű elektrolit rézrudak s az ezeket a dob homlokfelületén összekötő vastag rézlemezekből készült vörösrézvillák alkotják; a dob testének mikonittal bélelt mindegyik csatornájában egy-egy ilyen rúd fekszik. A kommutátor szelvényei igen kemény vörösrézből készültek, s csillámlemezek szigetelik el őket egymástól. A gép armatúrája egyidejűleg háromfázisú áramot is szolgáltathat; e célból a dob tekercsrendszerének három pontjával megfelelően kapcsolt három szigetelt aczélból való kontakt gyűrűt szereltek a géparmatúra mögé. E dinamógép percenkint 320 fordulattal járva, állandóan 45000 JF-nyi elektromos munkát, azaz 100 F-nyi egyirányú elektromos erővel 450 .4-nyi áramot avagy három fázisú áramok alakjában 61 F-nyi váltakozó elektromotoros erővel 35 000 TF-nyi munkát szolgáltathat (percenként 6 X 320 X 1920 váltakozással). A gép természetesen háromfázisú áramot s egyirányú áramot egyidejűleg szolgáltathat. A pólai arzenálban e gépet hat napig tartó folytonos üzempróbának vetették alá, mely idő alatt a gép állandóan 45.000 IF-nyi elektromos munkát szolgáltatott. E kísérlet folyamán az armatúra 35° C-szal a mágnesetekercsek 30° C-szal melegedtek; a dinamógép összes hatásfoka 93%, a gőzgép lóerő óránként 10 kg gőzt fogyasztott. A dinamógép, gőzgép és alaplap összes súlya 5941 kg, a gőzgép magassága az olajozó szelencék legmagasabb pontjától a földszinig 1870 mm., a dinamógép magassága az emelő karikákat beleértve 1218 mm. (!), a gépek tengelymagassága 530 mm. (!), a földszin feletti szélességben a legnagyobb méret 1230 mm., hosszúságban 2765 mm. A hajó központi telepének 6 gépe közül kettő a lövedékfelvonókat mozgató két egyirányú áramú motornak és az ágyútoronyokat és ágyukat mozgató 4 egyirányú áramú motornak hajtására szolgál. A hajó központi telepének többi négy gépe a hajó világítására és a szellőzőket hajtó motorok táplálására szolgál. A kisebb szélkerekeket mindegyik hajón 12 db, a 60 TF-tos egyirányú áramú motor, a nagyobb centrifugális szellőzőket pedig mindegyik hajón a szélkerékkel közvetlenül kapcsolt 4 db két lóerejű, 7 darab 1/2 lóerejű és 2 db 1 lóerejű háromfázisú motor hajtja (percenként 960 fordulattal). Az elektromos munkaátvitelnek ily nagyobb mértékben való alkalmazása nagyszámú, sok helyet elfoglaló és költséges gőzvezetéket tett fölöslegessé, és a kisebb, sok gőzt fogyasztó és sok helyet elfoglaló gőzmotorokat elektromotorokkal pótolva gazdaságosabb üzemet tesz lehetővé. A tengerészeti hatóságok rövid idő múlva a hajó fedélzetén lévő összes gépeket és felvonókat hajtó gőzmotorokat és a kormánylapátot hajtó gőzmotort elektromotorokkal szándékoznak pótolni.<sup>1712</sup>

1896-ban több tengeri próbautat is végzett. A navigációs funkciók megfelelőek voltak és a kormányzási képessége is jónak bizonyult.



*Az SMS Wien 1896-ban<sup>1713</sup>*

## 1897

1897.05.13-án lett teljesen felszerelve és feltöltve.<sup>1714</sup>

Szolgálatba állása után a hajó első útja Angliába vezetett. 1897.05.20-án hagyta el Póla kikötőjét,

**Hermann Freiherr von Spaun admirális** parancsnoksága alatt.

Az angliai út:

1897.05.24-30-án Algír.

1897.06.01-én szénégázrobbanás történt az egyik szénraktárban, nyílt láng használata miatt. Egy ember meghalt és három tengerész könnyebben megsebesült. A károk jelentéktelenek voltak.

<sup>1712</sup> Magyar Gépipar, 5. évfolyam, 1896-09-15 / 18. szám

Gazdasági Mérnök, 20. évfolyam, 1896-09-27 / 39. szám

<sup>1713</sup> [https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class\\_coastal\\_defense\\_ship](https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship)

<sup>1714</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

1897.06.03-án már Lisszabonban volt. „Szerencsétlenség egy osztrák-magyar páncéloson.) Lisszabonból telegráfozzák nekünk. A Wien nevű osztrák-magyar páncélos toronyhajó, mely az angol királynő jubileumára Angliába megy, tegnap az itteni kikötőben üdvlövéseket váltott. E közben történt, hogy az egyik ágyún a töltést elzáró készülék hátrafelé tódult s e szerencsétlenség következtében egy tüzerkáplár meghalt és néhány ember megsebesült. A hajó páncélos tornya is megsérült. Brandis gróf osztrák-magyar követ a Wien fedélzetére sietett. A hajó már elindult Anglia felé. Bécsi tudósítónk telefonjelentése szerint a közös hadügyminisztérium haditengerészeti osztálya megerősíti azt a hírt, hogy a Wien hajón történt baleset következtében egy tüzerkáplár meghalt és az ágyú személyzetéből többen megsebesültek. De a baleset nem lövés közben történt s a hajó páncélos tornya cseppet sem sérült meg. Valószínű, hogy az egyik töltés, még mielőtt az ágyúba került, eddig ismeretlen okból szétrobbant.<sup>1715</sup>”

„(A Wien hadihajó balesete.) Jelentettük, hogy az angol királynő jubileumára küldött osztrák-magyar hadihajón, a Wien-en, a lisszaboni kikötőben szerencsétlenség történt. A szerencsétlenség azonban nem ágyúval történt, mint először jelentették, hanem úgy, hogy a hajó szénrakományában valószínűleg az Algírban berakott friss szén által előidézett kisebb gázrobbanás volt, amely Kraus Ármin főgépész megölte.”<sup>1716</sup>

1897.06.06-án Lisszabon. Itt 1897.06.09-én Portugália királya és királynője, Porto hercegével együtt felszállt a fedélzetre. A hajó diszsz zászlóját húzták fel.

1897.06.14. – 07.01-ig Portsmouth-ban volt a Spithead horgonyzási helyen.

Lassan újabb külföldi hadihajók érkeztek, összesen 14. Mellettük ott volt 167 brit hadihajó, 130 jachtok és 34 nagy méretű kereskedelmi gőzhajó. Minden külföldi hajó fedélzetére egy brit tisztet küldtek.

1897.06.18-án az SMS Wien kapitánya Londonba ment, ahol találkozott Ferenc Ferdinánd főherceggel.

1897.06.26-án volt a flottaszemle Spitheadben Viktória királynő trónra lépésének 50. évfordulójára. A hajó ebből az alkalomból kitűzte díszzászlóját. Ferenc Ferdinánd főherceg csodálatát fejezte ki hajón. Este felkapcsolták a reflektorokat.

1897.06.30-án várták az SMS Wien-t Kielbe<sup>1717</sup>.

1897.07.05-08-ig Cadiz-ban volt. Ekkor igen rossz volt az időjárás.

1897.07.12-15-ig Palermo-ban volt.

„— (Rövid hírek.) Tengeri posta. A Wien hadihajó számára a csomagokat és leveleket naponta reggel hét óra húsz perckor a bécsi első számú postahivatal továbbítja Palermóba.”<sup>1718</sup>

1897.07.16-án a Tarantói-öbölben egy zászló nélküli szkúner-brig a nagyon erős szél ellenére minden vitorláját felhúzta, és megelőzte őt. SMS Wien-t. A szkúner-brig elülső árboca, két matrózzal együtt kidőlt a vízbe. A Lussin-ban lajstromozott Carattere (Saratere) kénzállító vitorlás most első alkalommal kitűzte az osztrák-magyar kereskedőzászlót, és „Igen”-nel válaszolt a érdeklődik: "Segítségre van szüksége?" A tenger meglehetősen durva volt, de el tudták vontatni a sérült hajó. Két 10 cm-es kenderkötelet használtak a vontatáshoz. A vontatás sebessége elérte a 4-6 csomót és 100 m hosszú vontatókötelet fizettek ki. A Santa Maria-foknál a nehéz hullámok csökkentették a vontatási sebességet, így nem lehetett Brindisibe vontatni a vitorlást. A szkúner-brig nagyon sok vizet vett fel, és több tengerészt is átküldtek egy csónakkal hogy segítsen kiszivattyúzni a vizet. Körülbelül két óra kínlódás után nyilvánvalóvá vált, hogy a szivattyúzás reménytelen, és a matrózok visszatértek a hadihajóhoz, miközben a szkúner-brig legénységének egy része a fedélzeten maradt. Körülbelül egy órával később, amikor besötétedett, megkérték a kapitányt, hogy vegye fel őket is. Abban az időben a hajó megközelítése nagyon veszélyes lehetett, ezért az SMS Wien fordult szél felé és mentőöveket kötélre kötve dobtak a vízbe. A vitorlás emberei elkapták őket és felemelték azokat a hadihajóra. A szkúner-

<sup>1715</sup> Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-06-04 / 155. szám

<sup>1716</sup> Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-06-05 / 156. szám

<sup>1717</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 44, 1897-06-30 / nr. 156

<sup>1718</sup> Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-08 / 188. szám

brig nyílásait közben elzárták. A hajó lassan süllyedt így szerencsével be tudták vontatni Cattaróba. 1897.07.18-19-én Castelnovo-ban volt az SMS Wien, majd 1897.07.19-én befutott Polába.<sup>1719</sup>

„Az osztrák-magyar monarchia a Stephanie és Wien csatahajókat, a Satellit torpedócsirkálót és három nagy torpedónaszádot küldött a krétai vizekre, ezeket ősszel még néhány kisebb egység követte. Időközben a nagyhatalmak számottevő hadiflottája gyűlt össze Kréta körül, Anglia egymaga 13 csatahajóval, 7 cirkálóval, 15 torpedónaszáddal és 3 vadással képviseltette magát. Az összeütközések a felkelők és a partra tett tengerészek közt mind hevesebbé váltak. A part mentén sokszor a hadihajók ágyúinak is be kellett avatkozniuk." Minthogy a sziget belsejében a rend helyreállítására a partra rakott tengerész-különítmények nem bizonyultak elégségeseknek, különben sem voltak hosszú szárazföldi harcokra, nagy menetek elvégzésére alkalmasan felszerelve —, a nagyhatalmak szárazföldi csapatokat is küldtek Krétába. A Monarchia 1898 március közepén Pólából, a tengerzöld hajtókás kitűnő 87. stájer gyalogezred egy zászlóalját indította Krétába különleges felszereléssel — tekintve véve Kréta éghajlatát — az Elektra Lloydhajón, amelyet a Tiger cirkáló kísért. Az egyes nemzeteknek területsávokat pedig Caneába került.<sup>1720</sup>

1897.08.18-án Pólában volt az SMS Zenta vízrebocsátásának alkalmából.<sup>1721</sup>

1897.09.02-án hagyta el Polát.

1897.09.03-04-én Tiodó-ban volt.

A Wien parancsnokává **Pott Szilárd (Konstantin)** sorhajó kapitányt nevezték ki, mert az eddigi hajóparancsnok, **Gebhardt Ferdinánd (Nándor)** sorhajó kapitányt a tengerészeti arzenál parancsnokának helyettesévé nevezték ki.<sup>1722</sup>

1897-ben a görög – török háború során részt vett Kréta nemzetközi blokádjában. Itt, heves polgárháború tört ki a görög és a török lakóság között. 1896 májusában a krétai görögök fellázadtak török uraik ellen. Kilenc hónappal később Görögország kihirdette Kréta bekebelezését, hajókat és „önkéntes” csapatokat küldve a hódítás védelmére. A hat nagyhatalom közös intervencióban állapodott meg; ma egy ilyen vállalkozást békefenntartói küldetésnek hívnánk.

A blokád célja, hogy megakadályozzák Kréta görög annexióját. Ezt hat állam közös flottája biztosította.<sup>1723</sup>

„Az osztrák-magyar monarchia a Stephanie és Wien csatahajókat, a Satellit torpedócsirkálót és három nagy torpedónaszádot küldött a krétai vizekre, ezeket ősszel még néhány kisebb egység követte. Időközben a nagyhatalmak számottevő hadiflottája gyűlt össze Kréta körül, Anglia egymaga 13 csatahajóval, 7 cirkálóval, 15 torpedónaszáddal és 3 vadással képviseltette magát. Az összeütközések a felkelők és a partra tett tengerészek közt mind hevesebbé váltak. A part mentén sokszor a hadihajók ágyúinak is be kellett avatkozniuk." Minthogy a sziget belsejében a rend helyreállítására a partra rakott tengerész-különítmények nem bizonyultak elégségeseknek, különben sem voltak hosszú szárazföldi harcokra, nagy menetek elvégzésére alkalmasan felszerelve —, a nagyhatalmak szárazföldi csapatokat is küldtek Krétába. A Monarchia 1898 március közepén Pólából, a tengerzöld hajtókás kitűnő 87. stájer gyalogezred egy zászlóalját indította Krétába különleges felszereléssel — tekintve véve Kréta éghajlatát — az Elektra Lloydhajón, amelyet a Tiger cirkáló kísért. Az egyes nemzeteknek területsávokat jelöltek ki a megszállásra, illetve pacifikálásra. Katonáinknak a Suda-Bay jutott, egy század pedig Caneába került.<sup>1724</sup>

<sup>1719</sup> Oedenburger Zeitung, (Jahrgang 30.)1897-07-27 / nr. 169

<sup>1720</sup> Uj idők, 47. évfolyam, 1941-07-06 / 27. szám

<sup>1721</sup> Vasárnapi Ujság –1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel)

<sup>1722</sup> Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-07-23 / 202. szám (Változások a haditengerészet körében)

Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-23 / 203. szám

Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-05-13 / 132. szám

Pesti Hírlap, 1897.. évfolyam, 1897-05-15 / 134. szám

<sup>1723</sup> Földi Pál: Az Adria királynője, Az Osztrák-Magyar haditengerészet története 1870-1918, Csengőkert Kiadó, 2015.

<sup>1724</sup> Uj idők, 47. évfolyam, 1941-07-06 / 27. szám

Kréta partjaihoz 1897 szeptemberében érkezett meg és az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia-t váltotta fel. **Johann Edler von Hinke ellentengernagy** 1897.09.09-én vonta fel lobogóját a hajón, majd az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia vissza indult Pólába.<sup>1725</sup> (Itteni kötelék: SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia, SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie toronyhajó, SMS Sperber, Kiebitz és Elster torpedóhajók, SMS Satellit ágyúnaszád. Továbbá az SMS Tiger torpedónaszád, SMS Blitz és a Komet torpedónaszád és még 5 torpedóhajó. 1897.12.13-án már csak 8 hajóból áll a kötelék, élén az SMS Wien-nel.<sup>1726</sup>)

Az SMS Wien hol a Szuda (Suda)-öbölben (Kréta) 1897.09.05-12.13-ig és 1897.12.28-1898.01.18-1898.03.15-ig, 1898.03.19-04.12 hol Szmirnában (Izmír – Törökország) 1897.12.14-27, vagy épp Candiában (Kréta) 1898.03.17-én állomásozott a küldetése alatt. A kötelék járt Syros és Szmirnában. 1897 karácsonyán az SMS Wien Szmirnában volt.

„A Merzina előtt kifejtendő akcióra ma (1897.11.16-án) a Leopard torpedó cirkálón és az I. Ferenc József torpedón kívül a Wien páncélos toronyhajót is kirendelték. Ez a monarchia egyik legtökéletesebb s legmodernebb berendezésű hajója. A Wien is, meg az I. Ferenc József hajó is nehéz ágyúkkal van ellátva; a Leopard-hajónak ágyúi nincsenek.”<sup>1727</sup>

„Az 1898-ik évi közös költségvetésbe felvett rendes és rendkívüli szükséglet aránylag csak igen kevéssel haladja meg a közös minisztériumok által a múlt évben előterjesztett költségvetés főösszegét.... A haditengerészet részére megszavazandó, rendkívüli hitelt egy nagyobb (7800) tonnás hadihajó építésére akarják fordítani. Az építendő hadihajó építésének költségei megközelítőleg 5 millió forintba fognak rúgni. Hogy mily részletekben fogjuk emez összegeket fizetni, azt nem említi a közös hadügyminiszter. Az 5 millió azonban csak építési költségekre megy fel, a hajó felfegyverzése és lőszerrel való ellátása még legalább másfél millióba fog kerülni, amit azonban a hadügyminiszter nem is említi a költségvetésben. Az új hadihajó tehát hat és fél millió forintba kerül, ami nagy összeg, ha meggondoljuk, hogy jelenleg több mint 30 millió forint ára hadihajó, tengerészeti fegyverzés- és lőszerért fizetjük a részleteket és még a jövő 1898-ik évre is tizenegy hadihajó- és naszádért fogjuk fizetni az építési felfegyverzési és felszerelési költségek részleteit. A Zentai hadihajó 1.500.000 forintnyi építési költségeinek most fizetjük a harmadik részletét Az épülőfélben lévő 2350 tonnás torpedó czirkáló 1.600.000 forintba menő építési költségeinek második részletét. Az 5500 tonnás »Wen« partvédő toronyhajó 3.500.000 forintnyi építési költségeinek hatodik részletét. Az 5500 tonnás Budapest< partvédő toronyhajó 3.500.000 forintba rugó építési költségeinek negyedik részletét. Hat síktengert járó torpedó naszád 1.080.000 forintnyi költségének 4. részletét. Egy építés alatt lévő 6100 tonnás torpedó kos hajó 3.800.000 forintnyi költségeinek 3. részletét. E hadihajók ágyúinak beszerzési költségeit még most is fizetjük. A »Monarch«, »Wien« és »Budapest« ágyúi 2.700.000 frtba kerültek, ennek most fizetjük az 5. részletét. A »Zenta« ágyúi 240.000 frtba, az épülőfélben levő 6100 tonnás czirkáló kishajó ágyúi pedig 730000 forintba kerültek. Ezeknek most fizetjük a második, illetve az első részletét. A 2350 tonnás hadihajó ágyúinak költségei még fel sincsenek véve a költségvetésbe. E költségeken kívül még a három említett partvédő hajó ágyúihoz 1,725.000 forint ára lőszer szükségeltetett, melyből most a negyedik részletet fizetjük. A »Zenta« ágyúihoz tartozó 260.000 forint ára lőszernek pedig csak az első részletét fizetjük. A 6100 tonnás és a 2350 tonnás hajók ágyúihoz tartozó lőszernek most még nincsenek felszámítva. A hajók torpedó- és fegyverszükséglete szintén óriási összegeket fog megemészteni. Az említett részletek már most meghaladják az öt milliót, az új rendkívüli hitellel együtt pedig a hat milliót. A hadügyminiszter jelentéséből azonban még az is kitűnik, hogy több hadihajót szándékozik — már legközelebb — a hadművelleti 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 hadművelleti 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

<sup>1725</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Kaiserin\\_und\\_K%C3%B6nigin\\_Maria\\_Theresia](https://de.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiserin_und_K%C3%B6nigin_Maria_Theresia)

<sup>1726</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Satellit](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Satellit)

<sup>1727</sup> Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-11-17 / 319. szám

harci értékük csekély is, még sem helyeselhetjük még kiselejtezésüket, mert ez által pótlásuk válna, szükségessé mely ismét 10—12 millió forint újabb terhet róna az államra, amelyek pedig tekintettel a pénzügyi viszonyokra, csaknem elviselhetetlenek lennének.”<sup>1728</sup>

Tisztek:

Constantin Edler von Pott sorhajókapitány  
Vladimir Ritter von Golkowski sorhajóhadnagy  
Gustav Kosarek hadnagy  
Anton Sanchez de la Cerda sorhajóhadnagy  
Karl Seidensacher hadnagy  
Karl Edler von Pflügl sorhajóhadnagy  
Leopold szász-couburgi herceg hadnagy<sup>1729</sup>

## 1898

1898.03.16-án Sitia-ban volt.

„A helyzet Krétán, Kanea, márc. 19. (Saját tudósítónktól.) A «Wien» nevű osztrák-magyar toronyhajót, mely az ottani lakosság kérésére Kiszamoba érkezett, nagy örömnnyilvánulások közt és ovációval fogadták. A város föl van dűlva, a házak egy része romokban hever.”<sup>1730</sup>

„Az osztrák-magyar csapatok távozása Krétából. Ma szálltak hajóra Kanéiban az osztrák-magyar csapatok, hogy hazatérjenek. Reggel levették a város bástyájáról az osztrák-magyar lobogót. A nagyhatalmak csapatainak részvételével nemzetközi csapatszemle volt a rakodóparton. Hinke ellentengernagy beszédet intézett a csapatokhoz és köszönetet mondott az idegen tiszteknek. A török hatóságok és a lakosság valósággal elárasztotta virággal a távozó tiszteket és katonákat. Délután 3 órakor Sziádban is levették az osztrák-magyar logót, mire a csapatok az Aurora Lloyd-gőzösre szálltak, amely a **Hinke ellentengernagyot vivő Wien tornyoshajótól** és a Magnet torpedónaszádtól kísérve, hazafelé indult.”<sup>1731</sup>

1898.04.16-án érkezett vissza Pólába a krétai vizekről.

„Pólából, mint onnan sürgönyzik, ma délelőtt érkezett vissza az osztrák-magyar hajóraj Hinke ellentengernagy vezetése alatt Krétából és pedig a Wien toronyhajó, a Magnet torpedónaszád, több cirkálóhajó és az Aurora Lloyd gőzösen a 87. gyalogezred zászlóaljja. A visszaérkezőket a közönség ovációkkal fogadta. Krieghammer báró hadügyminiszter iskolába utazott, hogy a csapatokat üdvözölje; a megérkezésnél Succovati altábornagy, gráci hadtestparancsnok szintén jelen volt. A zászlóalj a partraszállás után a Riván állott fel. Krieghammer hadügyminiszter átvette a jelentést azután végigment a zászlóalj arcvonala előtt és beszédet intézett a tisztekhez, amelyben legfelsőbb megbízásra kifejezte ő Felsege meglegedését a csapatoknak krétai missziójuk alatt tanúsított fegyelmével és m maguk tartásával. Erre átadta a hadügyminiszter Guzek ezredesnek az ő Felsege által adományozott III. osztályú vaskorona-rendet és Jedina lovag századosnak a katonai érdemkeresztet. A zászlóalj, amely pompás színben van, erre elvonult a hadügyminiszter előtt és a kaszárnnyába tért, ahol Sluka ezredes intézett beszédet a csapatokhoz.”<sup>1732</sup>

<sup>1728</sup> Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám

<sup>1729</sup> <https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm>

<sup>1730</sup> Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-03-20 / 79. szám

<sup>1731</sup> Magyarország, 1898. 5. évfolyam, 1898-04-14 / 103. szám

<sup>1732</sup> Alkotmány, 3. évfolyam, 1898-04-17 / 92. szám



1733



4. ábra: A 3 partvédő páncélos a háború előtt Dalmáciában. A BUDAPEST közepén áll, a hátsó légkürtője elterő a szabványostól

1734

1898.04.30-án a hajót Pólában leszerelték létszámhiány miatt. Erre azért került sor, mert a spanyol-amerikai háború kitörése után egy hónappal Ausztria-Magyarország sietve Kubába küldte a Kaiserin und Königin Maria Theresia páncélos cirkálót az ausztriai érdekeltségek védelmére, és szükség esetén a konzuli személyzet és más Habsburg-alattvalók kitelepítésére a háborús zónából. Az ebből következő dokkban töltött időszakban az SMS Wien kéményét megemelték és a légbeömlő nyílásokat megnövelték, hogy javítsák a huzatot.<sup>1735</sup> A tengelyek bronz perselyeit is lecserélték.

Az SMS Wien tisztkara 1897.09.07-1898.04.30 között.

Constantin Edler von Pott sorhajókapitány

Vladimir Ritter von Golkowski sorhajó hadnagy

Gustav Kosarek sorhajó hadnagy

Anton Sanchez de la Cerda sorhajó hadnagy

Karl Seinsacher sorhajó hadnagy

Karl Edler von Pflügl sorhajó hadnagy

herceg Leopold Saxe-Coburg sorhajó hadnagy<sup>1736</sup>

1898.05.15-én az Arzenálban Ferenc Ferdinánd főherceg felkereste a hajót. Ekkor egy hadgyakorlaton is részt vett.<sup>1737</sup>

<sup>1733</sup> Magyar Honvéd, 2. évfolyam, 1991-02-15 / 7.

<sup>1734</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó I. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 3. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1735</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1736</sup> <https://www.austro-hungarian-army.co.uk/oobcreta.htm> (A Krétai blokád minden hajójának tisztjeit felsorolja.)

<sup>1737</sup> Magyarország, 5. évfolyam, 1898-03-25 / 84. szám

Azután a szellőzői huzatjának javítása érdekében meghosszabbították a szellőzőkürtők magasságát és megnagyobbították azok nyílásait. Kicserélték a hajócsavar tengelyek bronzperselyeit.

1898.06.16-án Pólában az SMS Wien-t felkereste Tochinai japán sorhajóhadnagy.<sup>1738</sup>

## 1899

1899.05.28-án ismét aktivizálták és beosztották a Nyári Hajórajba. Ez a haditengerészet 1 csatahajóosztályának 1 divíziója volt. Az SMS Wien májusban az alább részletezett kötelék részeként egy hadgyakorlaton vett részt.

„Haditengerészetünk az idén ismét nagyobb szabású hadgyakorlatokat fog végezni. A három hajóosztályból álló — a mi viszonyainkhoz mérten mindenestre — tekintélyes hajóraj összeállítását most rendelte el a király. A hajóraj és az I. hajóosztály parancsnokává, Minutillo Ferencz báró altengernagyot neveztek ki. A II. hajóosztályt Becker Alajos lovag ellentengernagy, a III. hajóosztályt pedig Montecuccolli-Polinago Rudolf ellentengernagy fogja vezetni. A hajóraj a következő hajókból fog állani: Monarch pánczélos toronyhajó, mint a hajóraj parancsnok zászlóshajója, parancsnok: Kneissler sorhajókapitány: Wien pánczélos toronyhajó parancsnok: Pott Pál sorhajókapitány: Prinz Eugen kaszacsata hajó, mint a II. hajóosztály zászlóshajója parancsnok: Joppo Sándor fregattkapitány: Don Juan d’Austria kaszamata hajó parancsnok: Manner József lovag fregattkapitány: Kaiser Max kaszamata hajó parancsnok: Chiari Arthur fregattkapitány: Zenta torpedó czirkáló mint a III. hajóosztály zászlóshajója, parancsnok: Baimann lovag fregattkapitány Trabant torpedó hajó, parancsnok: Schukics Lázár korvettkapitány. Komet torpedó hajó, parancsnok: Golkovszky lovag korvettkapitány. A hajórajhoz osztják be még a következő első osztályú torpedó naszádokat: Viper, Bob, Cobra, Geier, Weiche, Reicher, Kranich, Bussard és Merabu, továbbá a XIII, XIV, XVII, XIX, XX, XXI és XXV. számú II. osztályú torpedó naszádokat, úgy, hogy a hajóraj összesen huszonnégy hadihajóból fog állani. A hajóraj felszerelése után az Adriai tengeren (Dalmácia déli partjai mentén) gyakorlatokat fog tartani. A Budapest pánczélos toronyhajót szintén teljesen felszerelik s parancsnokává: Jenik-Zasadsky Viktor lovag fregattkapitányt nevezik ki. A Budapest azonban valószínűleg nem csatlakozik a hajórajhoz, hanem valószínűleg hosszabb tengeri útra indul.”<sup>1739</sup>

A Nyári Hajóraj 1899.08.01-én érkezett meg Fiuméba.<sup>1740</sup>

1899.08.02-i esemény. „Említettük tegnap, hogy egy öt hadihajóból és három torpedóból álló hajóraj Fiuméba érkezett. A Fiumében horgonyzó hajóraj tegnap este 9 óráig szabadságot kapott. A legények ellepték Fiume oszteriai és mulatóhelyeit. A «Monarch» toronyhajó négy matróza erősen berúgott és csak 10 óra után gondolt a hajóramenetre. A delta-híd előtt találtak egy rozzant csónakot, amelyben két evezővel megindultak a «Monarch» felé. Ötven méternyire a «Wien» hadihajó előtt léket kapott a csónak és néhány másodperc alatt elsüllyedt. A berúgott matrózok és az evezősök segítségért kiabáltak. A «Wien» és a «Monarch» hajók leeresztették mentőcsónakjukat, az összes hadihajók villamos reflektorokkal világították be a tengert. Egy matrózt és egy evezőst megmentettek, a többi négy ember a vízbefuladt.”<sup>1741</sup>

A Nyári Hajórajban az SMS Wien legénysége 480 fő,<sup>1742</sup>

1899.08.10-e körül egy rövid útra Dalmáciába hajóztak.

1899.09.23-án a Gyakorló hajórajban az SMS Wien és az SMS Leopard torpedócirkáló összeütközött.<sup>1743</sup>

A három Monarch osztályú hajó és a Trabant romboló 1899.10.21-én elhajózott egy körútra a kelet-mediterrán térségbe, érintve Görögországot, Libanont, Törökországot és Máltát.

1899.10.22-24. Korfu, 1899.10. 25 – 02.11. Pireusz, 1899.02-07-11 Szaloniki, 1899.11.11-20-ig Smyrna és Mersine (Törökország). 1899.11.23-25–12.03. Bejrút, 1899.12.06-07 Syra (Siros –

<sup>1738</sup> Budapesti Hírlap, 1898. 18. évfolyam, 1898-06-17 / 166. szám

<sup>1739</sup> Magyar Hírlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám

Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-08-02 / 212. szám

<sup>1740</sup> Pesti Hírlap, 1899. 21. évfolyam, 1899-08-02 / 212. szám

<sup>1741</sup> Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-08-03 / 185. szám

<sup>1742</sup> Budapesti Napló, 1899. 4. évfolyam, 1899-08-05 / 214. szám

<sup>1743</sup> Veperdi András: AZ OSZTRÁK-MAGYAR FLOTTA CIRKÁLÓI: <https://www.mateinfo.hu/oldmate/3cirkalok.pdf>

Görögország), 1899.12.07-10 Suda-öböl, 1899.12.12-16 Málta, 1899.12.18-20 Gravosa, 1899.12.21-én ért vissza Polába.

„Hogy mily felületesen állítják össze a haditengerészet költségvetését és hogy mily semmibe sem veszik azt, az már abból is kitetszik, hogy a «Monarch», «Wien» és a «Budapest» toronyhajók 5500 tonna belterjedelemre lettek engedélyezve, de a közös hadügyminisztérium 5600 tonnányira építtette a hajókat és midőn a hajók már készen voltak, a delegációk elé terjesztett beadványokban még mindig mint 5500 tonnásak szerepeltek, így tehát az országos bizottság elé terjesztett adatok éveken át valótlanúságot tartalmaztak.”<sup>1744</sup>

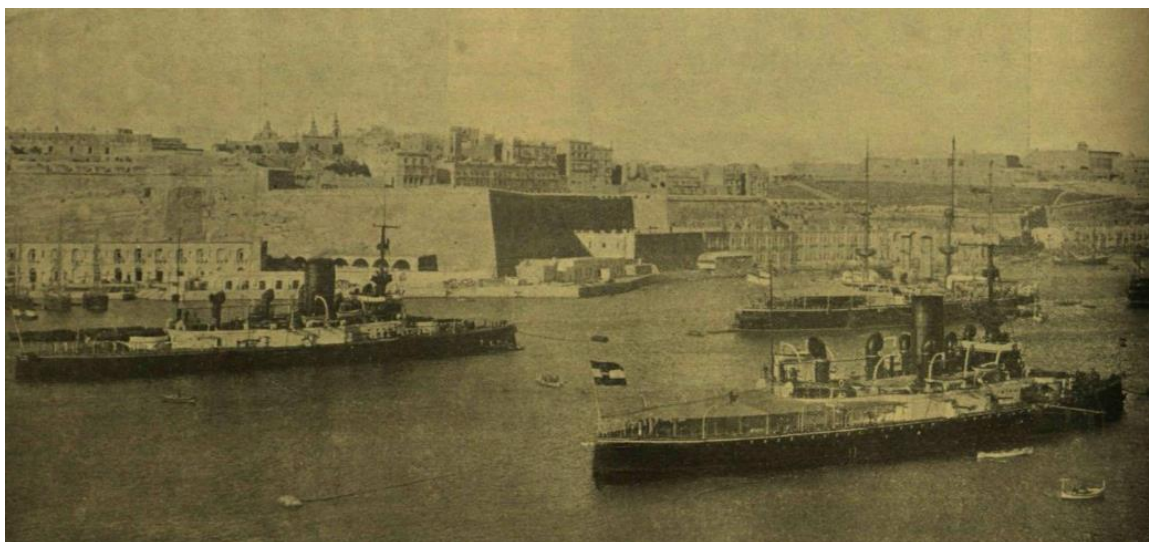
Az 1890-es években az SMS Wien, Monarch és Budapest felkereste az olasz vizeket. A látogatást az olaszok 1910-ig sem viszonzták. Ha a két flotta a tengeren találkozott, nem köszönti egymást, amit tengerészeti körökben természetesnek találnak.<sup>1745</sup>

## 1900

1900-ban az I divízióban szolgált.

„Triesztből jelentik: Három nap óta itt erős bóravihar uralkodik. Az egész kikötői forgalomnak szünetelnie kell. Több gőzös a »Budapest«, »Monarch« és »Wien« hadihajók kénytelenek voltak a muggiai öbölben horgonyt vetni”<sup>1746</sup> 1900.01.13-án.

Hadihajóink téli gyakorló osztálya, a Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt levő három páncélos partvédő: Monarch, Budapest és Wien páncélosok és a Trabant torpedóhajó Máltára érkezett 1900 februárjában. Itt ekkor egy angol kötelék is tartózkodott. Máltán a kötelék negyedfélnapig volt. Szalonikiben, Smyrnában és Beirutliban szintén barátságos fogadtatásban részesültek hajóink. Meglátogatták a kis-ázsiai parton fekvő Mersinát is.



*Az SMS Budapest és az SMS Wien Máltán*<sup>1747</sup>

„Lussinpiccolo (Mali Losinj, a mai horvátországi Losinj szigete), (1900) márc. 30. A Monarch, Budapest, Wien és Leopold hadihajókból álló hajóraj Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt tegnap ideérkezett.”<sup>1748</sup> Fiuméba érkeztek 1900.04.04-én.<sup>1749</sup>

<sup>1744</sup> Magyar Hírlap, 9. évfolyam, 1899-01-31 / 31. szám

<sup>1745</sup> Budapesti Hírlap, 1910. 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám

<sup>1746</sup> Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-01-14 / 13. szám

<sup>1747</sup> Vasárnapi Ujság –1900-02-11 / 6. szám / Hajórajunk Máltában (képpel). Reményi Antal

<sup>1748</sup> Alkotmány, 1900. 5. évfolyam, 1900-03-31 / 77. szám

<sup>1749</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-04-03 / 92. szám

1900.04.04.: „Fiuméből jelentik: Az úgynevezett téli hajóraj, mely gróf Montecuccoli Polinago Rudolf ellentengernagy parancsnoksága alatt Lussinpiccolo környékén vasárnap és hétfőn gyakorlatokat végzett, ma este fut be kikötőnkbe. A flotta a következő hadihajókból áll: Monarch, parancsnoka Kneisler sorhajókapitány; **Wien, lovag Bless Viktor sorhajókapitánnyal**; Budapest, lovag Jenit Zadasky sorhajó-kapitánnyal; Leopard, parancsnoka Remig Henrik fregatt-kapitány; továbbá a Trabant és Komet torpedóhajók s néhány torpedónaszád. Az ellentengernagy a Monarchon van- A flotta tisztjeinek tiszteletére Szapáry László gróf kormányzó nagy ebédet rendez.”<sup>1750</sup>

1900.04.24-én leszerelték.

## 1901

1901-ben lengéscsillapító bordákat és 2 db 4,7 cm-es gyorstüzelő löveget kapott.

1901.10.14-én a hajórajjal a Dalmáciába hajózott, és itt egy kételtű partraszálló gyakorlatot támogattak Bocche di Cattarónál.

„Pénteken reggel Fiuméba érkezett (1901.12.06.) haditengerészetünk téli flottája, mely a múlt hét óta Salona mellett gyakorlatozott. A flotta a »Monarch«, »Wien«, »Budapest«, »Panther«, »Magnet« és »Planet« páncélos hajókból és kilenc torpedónaszádból állt. Az escadre parancsnoka Ripper Gyula ellentengernagy. A hajóraj hétfőig (1901.12.09) marad Fiumében s azután visszatér Polába.”<sup>1751</sup>

Salona = Solin Horváthországban a mai Split-Dalmácia megyében.

## 1902

1902 januárjában az SMS Wien, Budapest és Monarch Triesztben volt. Itt fogadták 1902.01.17-én a német Charlotte iskolahajót, amely fedélzetén volt a német császár második fia, Adalbert herceg.<sup>1752</sup>

1902.01.25.: „Fiuméből jelenti tudósítónk. Tegnap reggelre volt jelezve a téli flotta megérkezése, de a nagy köd miatt nem hajnalban, hanem délelőtt indult el Pólából s délután négy órakor érkezett meg Fiume elé. A nagy páncélosok, a Budapest, Monarch és Wien a szabad tengeren, a Mária Terézia-móló előtt vetettek horgonyt, úgyszintén a két kosezirkáló, a hat torpedónaszád és három torpedóhajó a Baross- és a belső kikötőben helyezkedett el. Ripper ellentengernagy, a hajóraj parancsnoka a Monarchon van. A flotta február 2-áig marad Fiumében, s ez idő alatt a tisztikar hivatalos lesz a kormányzó és a Casino patriottkco báljára.”<sup>1753</sup>

„A tengeren óriási hullámok nyargalnak. A tengerészeti hatóság mentőgözösei készenlétben vannak. A flotta tisztikarának ma délutánra tervezett mulatsága a Wien hadihajón elmaradt.”<sup>1754</sup> A vihart az erős bóra okozta. A mulatságot két nappal később megrendezték.

1902.02.04-én Fiumében az SMS Wien fedélzetén egy mulatságot rendeztek, ahol közel 300 előkelőség jelent meg, köztük Fiume kormányzója gróf Szapáry László is. A vendégeket **Julius von Ripper ellentengernagy** és neje fogadta. A hajót erre az alkalomra remekül földiszitették és minden részében szalonná alakították át. A mulatság este 7 óráig tartott.<sup>1755</sup>

„A trieszti munkásforradalom. Budapest, (1902) február 17. Bár Triesztben ma már csaknem teljes volt a nyugalom, a hatóságok mégis a legmesszebb menő intézkedéseket tették meg, amiből arra lehet következtetni, hogy még mindig nem lehetetlen, hogy a zendülés újra kitör. Nemcsak az ostrom állapotot s a statáriumot hirdették ki, hanem az elrettentésnek más eszközeihez is hozzányúlt a kormány. A bécsi hóhér már tegnapelőtt este oda érkezett Trisztbe, tegnap és ma pedig négy hadihajó is megjelent a kikötőben: a Wien, a Monarch, a Budapest páncélosok és egy torpedónaszád.” A

<sup>1750</sup> Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-04-04 / 93. szám

<sup>1751</sup> Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-12-07 / 338. szám

<sup>1752</sup> Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-17 / 16. szám

Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-01-17 / 16. szám

<sup>1753</sup> Magyarország, 9. évfolyam, 1902-01-26 / 23. szám

<sup>1754</sup> Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-02-02 / 29. szám

<sup>1755</sup> Hazánk, 9. évfolyam, 1902-02-05 / 31. szám

Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-02-05 / 35. szám

munkámegmozdulásnak több halottja és súlyos sebesültje volt, úgy a munkások, mint a rendőrök oldalán.<sup>1756</sup>

1902.03.01-én Polából kifutott a Földközi-tenger felé az I. Sorhajóosztály kötelékében. Ekkor az SMS Monarch és az SMS Budapest társaságában körutat tett Földközi-tengeren. Ekkor felkeresték Algériát, Spanyolországot, Franciaországot, Olaszországot, Korfut és Albániát. (1902.03.02-án az isztriai Lussin-ban állt meg a rossz időjárás miatt. 1902.03.03-04 Korfu, 1902.03.08-12 Algír, 1902.03.14-19-én Cartagena, 1902.03.20-25-én (Barcelona), 1902.03.26-29-én Toulon, 1902.03.30-04.02 La Spezia, 1902.04.04-10-én Nápoly<sup>1757</sup>, 1902.04.12-16 Taranto (Trentó – Olaszország), 1902.04.04.17-19 Zante (Jón-tenger – Görögország), 1902.04.20-24 Valona (Albánia), 1902.04.24-28 Durazzo. A kötelék 1902.04.29-én ért vissza Pólába.)

„Folyó évi márczius hó 7-én 16.445. sz. a. kelt rendelet kapcsán (1. „P. és T. R. T.“ 1902. évi 10. szám) értesítem a kir. posta- és távirdahivatalokat, hogy a „Budapest“, „Monarch“ és „Wien“ nevű cs. és kir. hadihajók idegen tengerről visszatérvén, e hajókkal utalványok többé nem válthatók.”<sup>1758</sup>

„A Monarch, Wien és Budapest osztrák-magyar hadihajók postáját a bécsi I. postahivatalból és a trieszti I. postahivatalból e hó 18-áig bezárólag Barcelonába, 19-től 25-éig Toulouseba és 23-ától 31-ig Spezziába indítják és pedig Bécsből naponkint reggel 7 óra 40 perckor, Triesztből naponkint délután 4 óra 35 perckor.”<sup>1759</sup>

„Hadihajóink látogatásai. Toulon, márcz. 22. (S. t. t.) Itt már nagyban készülődnek a Barcelonából ideérkező osztrák-magyar hadihajók ünnepélyes fogadtatására. A Budapest, Wien és Monarch hadihajókból kombinált hajóraj Ripper ellentengernagy parancsnoksága alatt vasárnap érkezett ide. Lanessan tengerészeti miniszter parancsot adott, hogy a tartalék hajóraj, valamint a jelenleg Korzikában horgonyzó aktív hajóraj erre az alkalomra a touloni kikötőbe jöjjen.”<sup>1760</sup>

Friedrich Beck vezérkari főnök 1897-től Albánia felé szeretne terjeszkedni. Ennek jeleként, illetve a Monarchia erődemonstrációjaként 1902-ben az SMS Monarch, Wien és Budapest befutott az albániai –be (Durazzo), Albánia legnagyobb kikötőjébe.<sup>1761</sup>

„Az osztrák-magyar hajóraj három nagy hadihajója látogatott el, e hó 20-án tengeri hadgyakorlat közben Barcelonába. Amint most — Barcelonából írják — a «Wien», «Budapest» és «Monarch» hadihajók érkezése valóságos ünnep volt Barcelonában. A barcelonai magyar kolónia élén óriási széptömeg várta már kora reggel óta a hajók megérkezését. A kikötőt és az egész várost fellobogózták. A kikötő fokára spanyol nemzeti zászló mellett ott diszlett a magyar trikolor és az osztrák zászló; gyönyörű égben való zöld gall koszorúkkal körülövezett oszlopokon pedig ott volt "Budapest és Bécs városának címere, fölötte pedig két angyal közt a magyar czimer, mellette az osztrák kétfejű sasos címer, s ezek fölött mintegy körülövezve a két társállam alkotmányos jelképét: a monarchia egyesített címere. Pontban 11 órakor messze hallható ágyúlövések jelezték a hajók érkezését. A megjelentek hangos üdvivalgással viszonzták az üdvözlést. A partra szálló tengerésztiszteket a városi hatóság üdvözölte elsősorban. Megjelent üdvözlésükre a barcelonai tengerészeti tisztikar teljes számban és a spanyol osztrák-magyar követség küldöttsége. 21-én a barcelonai tengerészeti főparancsnoknál volt az ünnepélyes fogadás fényes ünnepély közepette. Huszonhetedikén a városház dísztermében, a Salon de Giente termében nagyon fényes ebédet adott a város a vendégek tiszteletére. Másnap Logholetti gróf főkonzulnál nagy estély volt, melyen az osztrák-magyar hajóraj admirálisa Ripper, a tisztikar, a városi hatóságok, a követség tagjai és a magyar kolónia színe-java vett részt. A fényes estélyen, melyet hangverseny előzött meg, Barcelona város katonai parancsnoka mondta az első fölköszöntőt I. Ferenc Józsefe. Majd Ripper admirális Alfonz királyt éltette. A társaság legkedélyesebb hangulatban oszlott szét. A spanyolok

<sup>1756</sup> Pesti Napló, 1902. 53. évfolyam, 1902-02-18 / 48. szám

<sup>1757</sup> Magyar Génius, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám

<sup>1758</sup> 1902, Távirtda és Posta (Magyar Királyi Posta és Távirtda Rendeletek Tára, 1902-05-27 / 17. szám

<sup>1759</sup> Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-03-14 / 72. szám

<sup>1760</sup> Magyarország, 9. évfolyam, 1902-03-23 / 71. szám

<sup>1761</sup> Krisztián Csaplár-Degovics: Austro-Hungarian Colonial Ventures: The Case of Albania: Hungarian Historical Review 11, no. 2 (2022): 267–304

annyira megszerették tengerésztisztjeinket, hogy táviratilag kérték a bécsi közös hadügyminisztériumot, hogy hosszabbítsák meg a hajóraj ottmaradását.<sup>1762</sup>  
Ekkor, feltehetőleg az SMS Wien volt **Julius von Ripper ellentengernagy** zászlóshajója.

Az út során megmentette a Carnelo olasz szkúnert.

1902.04.01-04-között I. Ferenc József császár és király megszemlélte a flottát.

A „Magyar Géniusz” cikkírója már ekkor megjegyezte, hogy az Osztrák Magyar Monarchia ezen új hajói mennyire eltörpülnek az olasz hajókhoz képest, amelyek között már ekkor voltak 16 000 tonnások is. „A Budapest, Wien, Monarch típusú hajók főleg partvédők és nem hasonlíthatók össze más hatalmak 10.000 tonnás hajóival. A tengerészeti kormányzatnak mindenesetre kellemesebb volna, ha szintén építhetne ily nagy hajókat, amelyeken a legénység is jobban elhelyezhető. Egyebekben ez a hajótípus igen sikerült.”<sup>1763</sup>

1902.06.24. „Pólából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári hajóraj szombaton indult ki a kikötőből a nagy hadgyakorlatokra, melyek egész szeptember közepéig fognak eltartani. A nagy hadgyakorlatokon részt vesznek a «Budapest», «Monarch», «Wien» toronyhajók, a «Ferencz József» partvédő-koscirkáló, a «Tiger», «Panther» és «Leopard» torpedó-k és cirkálók, a «Satellit» és «Planet» torpedó-vadászhajók, továbbá 16 torpedóhajó. A hajógyakorlatokat augusztus végén a király is meg fogja szemlélni, aki az eddigi terv szerint Fiumében fog hajóra szállani. A király kíséretében lesz Ferencz Ferdinánd főherczeg trónörökös is.”<sup>1764</sup>

A hajógyakorlatot Ripper ellentengernagy vezeti. A gyakorlatok augusztusban értek véget.

„Zára, 1902. aug. 15. Csütörtökön este három hajóosztályból és pedig a Monarch, Wien, Budapest, Tieger, Panther, Leopárd, Ferenc József, Satellit és Magnet hadihajókból álló hajóraj érkezett ide négy napra.”<sup>1765</sup>

1902.09.01-03-ig Cuje közelében egy kétéltű hadgyakorlaton vett részt a kötelék, I. Ferenc József császár és király jelenlétében.<sup>1766</sup>

1902.09.08-án leszerelték, majd 1902.12.31-én ismét felszerelték.<sup>1767</sup>

„Téli hajóraj-gyakorlat. A pólai tengernagyi hivatal, mint Fiuméből jelentik, parancsot kapott a téli hajóraj felszerelésére. A rendelet értelmében ezúttal csak négy hajót, a «Budapest», «Wien» és «Habsburg» csatahajón át, azonkívül három torpedó vadászhajót, két nagy torpedót és nyolcz kis torpedó hajót szerelnek fel. A flotta parancsnokává Kaisler ellentengernagyot nevezték ki, aki egyúttal arra is megbízást kapott, hogy a hajórajjal tavasz idején több keleti kikötőbe ellátogasson.”<sup>1768</sup>

„Téli flottagyakorlatok. A három nagy toronyhajóból és egy torpedóflotillából álló téli hajóraj, mint egy ízben említést tettünk róla, Kneiszler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alatt legközelebb megkezdí gyakorlatait az Adrián. A «Budapest» toronyhajót Bázeli Viktor sorhajókapitány, a «Wien»-t **Schukics Lázár fregatakapitány** és a «Habsburg»-ot Chiari A. sorhajókapitány vezeti. Egy fiumei híradás szerint, februárban vagy márcziusban egyik kisebb hadi flottánk a levantei vizekre indul.”<sup>1769</sup>

<sup>1762</sup> Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-29 / 76. szám

<sup>1763</sup> Budapesti Hírlap, 1902. 22. évfolyam, 1902-05-11 / 128. szám

<sup>1764</sup> Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-06-24 / 147. szám

Magyarország, 9. évfolyam, 1902-08-30 / 206. szám

<sup>1765</sup> Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-08-17 / 225. szám

<sup>1766</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó II. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 33. évfolyam, 1999 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1767</sup> András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: <https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf>

<sup>1768</sup> Magyar Szó, 1902. 3. évfolyam, 1902-12-02 / 284. szám

<sup>1769</sup> Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-12-30 / 306. szám



*Az SMS Monarch, Budapest és Wien<sup>1770</sup>*

### 1903

1903.01.01-től a Nyári hajóraj tagja. Ekkor felszerelték a Monarch osztály hajóit és a Habsburg-ot egy Siemens–Braun-féle rádióállomással. Ennek hatótávolsága több mint 116 km volt.<sup>1771</sup>

„A gyakorlatok most, január hóban kezdődnek az Adrián és február végéig tartanak. Hadiflottánk március elején a Földközi tenger keleti részére indul és három hónapig ott marad. Csatahajóink ez alatt az idő alatt a következő levantei kikötőkbe látogatnak el Korfuba, Zanteba, Patraszba, Pireuszba, Szirába és Szmirnába. A szolgálatba helyezendő hajóraj, melynek maixdorfi Kneiszler Leodogar ellentengernagy lesz a parancsnoka, egy hajóadosztályból és egy torpedóflotából áll. A hajóadosztály viszont három páncélosból áll, és pedig a » Budapest melynek süssenborgi Vasegti Viktor sorhajókapitány a parancsnoka, a »Wien«-ből, melyet Schukics Lázár fregattkapitány fog vezényelni és a Habsburg-ból, melynek Chiari Arthur sorhajókapitány a parancsnoka. A torpedó-flotillába a „Szigetvár“ (parancsnoka gróf Lantos Károly fregattkapitány) és a „Magnet“ (parancsnoka Gassenmayr Oszkár korvett kapitány) csatahajókon kívül még a következő torpedónaszádokat osztják be: „XIV.“ (parancsnoka Luxardo Károly sorhajó-zászlós), „XV.“ (parancsnoka lovag Pechman Vilmos sorhajóhadnagy), „XVII.“ parancsnoka Wiltan Ferenc sorhajóhadnagy), XVIII.“(parancsnoka Burstyn Miksa sorhajóhadnagy), „XXI “ (parancsnoka Wünschek Alfonz sorhajóhadnagy), „XXII.“ (parancsnoka Hirsch Károly sorhajóhadnagy), „XXIII.“ (parancsnoka Wilde Emil sorhajóhadnagy), „XXXI.“ (parancsnoka Dragojlov Sándor sorhajóhadnagy) és „XXXII.“ (parancsnoka Dassenbacher Gusztáv sorhajóhadnagy.)”<sup>1772</sup>

1903 februárjában „Fiuméből jelentik lapunknak. A Fiumében állomásozó helyőrséget készenlétebe parancsolták. A mozgósítás célját nem tudják, de lehet, hogy összefüggésben van hadiflottánk egy részének ideérkezésével. Az ideérkező osztály a következő hajókból áll: a Budapest, a Wien és a Habsburg páncélosok és 12 torpedó naszád. A napokban igen sok idegen tiszt járt Fiumében.”<sup>1773</sup>

(1903-ban Habsburg Károly István főherceg-tengernagy az SMS Wien fedélzetén körbe hajózta Afrikát. Feltehetőleg ez az SMS Wien nem a páncélos volt, bár egy időben két azonos nevű hajó nem szokott a flottában lenni. Szerintem a Wien gőzösről lehet szó.<sup>1774</sup>)

<sup>1770</sup> Uj Idők, 8. évfolyam, 1902-10-19 / 43. szám

<sup>1771</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó III. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 34. évfolyam 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

<sup>1772</sup> Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-01-15 / 15. szám

<sup>1773</sup> Pesti Hírlap, 1903. 25. évfolyam, 1903-02-07 / 37. szám

<sup>1774</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/Habsburg%E2%80%93Tescheni\\_K%C3%A1roly\\_Istv%C3%A1n\\_f%C5%91herceg](https://hu.wikipedia.org/wiki/Habsburg%E2%80%93Tescheni_K%C3%A1roly_Istv%C3%A1n_f%C5%91herceg)

1903 márciusában a dalmát vizeken volt.

1903 márciusában a hajókat Gravosában felkereste **Ferenc Ferdinánd főherceg, tengernagy, trónörökös.**

„(Drótnélküli táviró hadihajóinkon.) Nemrég jelentettük, hogy a pólai kikötőben horgonyzó «Habsburg», «Budapest» és «Wien» hadihajóinkon nagyban folynak a felszerelési munkálatok a drótnélküli táviratozás berendezésére. Az érdekes kísérletekről most a következőket jelentik nekünk Pólából: A felszerelés még pár napot fog igénybe venni és azután a három hadihajó előbb a nyílt tengerre, majd pedig a dalmát partok közelébe megy, hogy a drótnélküli táviratozással próbát tegyen. A drótnélküli táviratozásra csakis olyan tisztákat alkalmaznak, akik e tanfolyamot elvégezték. Most az altisztek részére is szerveznek ilyen tanfolyamokat az egyes hajókon. A drótnélküli távirókészülék felszerelése után a hadiflotta gyakorlatokat fog végezni az Adrián és aztán a levantei vizekre indul. Szaloniki elé, mint az tervbe volt véve, egyelőre nem mennek hadihajóink, nehogy a kikötést tüntetésnek tartsák. Háromféle készülékkel tesznek most kísérletet, melyek többé-kevésbé azonosak a Marconi-féle rendszerrel. Ez új készülékek a Slaby-Ares, Braun és a Rochefort-féle készülékek, melyeknek feltalálói haditengerészetünkhöz fordultak, hogy új találmányukkal kísérletet tehessenek. Nagy előnyei e készülékeknek, hogy sokkal könnyebben és gyorsabban felállíthatók, mint a Marconi-készülék és ami szintén igen előnyös, a készülékek sokkal olcsóbbak a Marconi-féle készülékeknél. Hadászati és hajózási szempontból is kiválóan fontos az új készülékeknek ez az előnye, hogy velük nyílt tengeren két hajó között 100—130 kilométer távolságra, míg a hajón és a parton felállított táviró állomás között 140 kilométer távolságra lehet táviratozni. A kísérletező bizottság jelentése szerint a Slaby-Ares-féle készülékek a legegyszerűbbek és a legkönnyebben kezelhetők, mindamelllett nem a legmegfelelőbbek, mert rendkívül érzékenyek. Sokkal alkalmasabb a Braun-féle készülék. Habár nem olyan egyszerű, mint az előbbi, de a legerősebb légtüneti változások semmiféle befolyással sincsenek reá. A Marconi-féle készüléknek az a nagy hátránya, hogy felállítása komplikáltabb és jóval költségesebb az előbbi kettőnél. A hadihajóinkon eddig megtartott kísérletezések hasznos tapasztalatokkal jártak, így a többek között konstatálták, hogyha az egymással táviratozó két hajó között sziget is fekszik, ami a partvidékünkön igen gyakran előfordul, ez egy cseppet sem befolyásolja a zavartalan táviratozást, ellenben fontos szerepet játszik a drótnélküli táviratozásnál a nap erősebb vagy gyengébb fénye. Ha nagyon erősen süt a nap, nem jó, ha nagyon gyengén, az sem jó. A drótnélküli táviratozásnál a gyorsaság tekintetében igen kielégítő eredményt értek el. Percenként ugyanis ötven-hatvan Morse-féle jelt tudtak leadni és miután egy betű jelzésére rendszerint minimum három jel szükséges, percnként 14—16 szóból álló táviratot adhattak le. A költségek tekintetében a bizottság jelentése szerint legdrágább a Marconi-féle kettős rendszerű készülék. Egy ilyen szerkezetű közép nagyságú készülék ugyanis körülbelül hatvanezer koronába, a Slaby-Ares-féle 13,680 koronába, míg a Braun-féle csak 12 ezer koronába kerül. A haditengerészeti szakbizottság még nem határozott, hogy a fent említett készülékek közül melyiket fogják tengerészetünk részére véglegesen elfogadni és alkalmazni.”<sup>1775</sup>

1903-ban a Wien, Monarch, Budapest és a Magnet romboló körútra indult a Földközi-tenger keleti medencéjébe.

„Pólából táviratozzál, hogy flottánk, melynek még a múlt év november havában kellett volna cirkálómra mennie a Levantéra, a jövő héten indul csak a keleti vizekre. A cirkálóút, melyen a «Budapest» és «Wien» toronyhajók, a «Habsburg» parancsnoki hajó és a «Magnet» torpedóvadászahajó vesznek részt, három hónapig fog tartani. A flotta, melynek parancsnoka **maixdorfi Knyszler Leodegar ellentengernagy** lesz, ellátogat Szira, Szmirna, Rodosz és Pireuszba és végül valószínűleg horgonyt vet Hanak-Kaleszi török kikötőben, honnét a flotta tisztikara ellátogat Konstantinápolyba.”<sup>1776</sup> Végül úgy tűnik, hogy az SMS Habsburg nem velük hajózott ki és utólag csatlakozott a hajórajhoz. Ezért lehetett az SMS Wien a zászlóshajó.

Az **SMS Wien a hajóraj zászlóshajója**, 1903.05.13-ig. (A körút állomásai: 1903.03.30-án Teodó-ból Levant felé hajózott. 1903.03.31-04.02-ig az albániai Valona-ban voltak, 1903.04.02-07 között Korfun álltak meg. 1903.04.09-19-ig Pireusz kikötőjében voltak, 1903.04.20-án Rodoszt keresték fel.

<sup>1775</sup> Hazánk, 10. évfolyam, 1903-03-19 / 67. szám

<sup>1776</sup> Alkotmány, 8. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám

1903.04.21-25 között a görögországi Kafelonia szigetén lévő Makris-ban voltak. 1903.04.27-29-én a szamoszi Vathy (Vathi) következett. A kötelék 1903.04.30-án Khiosz-ban kötött ki. Khiosz-ból a kötelék Szalonikibe ment, hogy képviseljék az Osztrák-Magyar Monarchiát a városban elkövetett magyarok elleni terrorcselekmény kivizsgálásánál. Szalonikiben volt 1903.05.01-06.04-ig. 1903.05.13-én a Budapest és a Monarch kihajózott Szalonikéből<sup>1777</sup>, míg a Wien még ott maradt. Egyes hírek szerint a Habsburg és a Magnet Voloba, a Budapest pedig Szíriába mentek<sup>1778</sup>.) A Monarch és a Budapest 1903.05.25-én ért vissza Polába.

„A fehér torony közelében (Szalonikiben) horgonyoz (1903.05.19.) a Wien csatahajó, melynek parancsnoka Lukics sorhajó- kapitány. Igen barátságos úriember. Négy százyolcvan emberből áll a Wien személyzete. A parancsnokon kívül 13 tiszt, 11 kadét, 14 hajótisztviselő (gépész, segédgépész) van a hajón. A legénységből 150 magyar ajkú. Egy nógrádi önkéntest is találtam ott, aki nagyon megörült, mikor magyarul megszólítottam. A hajó parancsnoka megcáfolta előttem egy bécsi lapnak azt az állítását, mintha a tisztek között elégedetlenség keletkezett volna azért, hogy nem szabad a partra menniük. A tisztek naponkint kijárnak, valamint a kadétek is, csak a legénységnek tilos a partralépés.<sup>1779</sup> 1903.06.04-én hagyta el Szalonikit.<sup>1780</sup>

Az SMS Wien 1903.06.07-én Teodót-ban volt. Az SMS Wien 1903.06.10-én futott be Pólába és csatlakozott a hajórajhoz. **Itt ismét a kötelék (I. sorhajóosztály) zászlóshajója.** Később a Pólai Vergalora-i Tüzérségi Iskola gyakorlóhajója a Póla-öbölben.

A Nyári Hajóraj kötelékében 1903.07.19-24-én Fiumében/Rijekában voltak, majd 1903.08.14-22-én Triesztbe érkeztek.

1903.09.15-én leszerelték az aktív flottából.

1903.09.16-19 között Polában a három Monarch osztályú hadihajó fogadta a görög flotta 3 sorhajóját a Psara-t, Hydra-t és a Soetsai-t.

1903.09.30-án a Monarch osztály egységei részt vettek az SMS Erzherzog Karl trieszti vízrebocsátásán.

„Itt említjük meg, hogy a gyakorlatozásokra kiküldött nyári hajóraj páncélosait szeptember 15-én szolgálaton kívül helyezik és leszerelik. Csupán a «Habsburg» admirális had marad felszerelésben, addig, míg a Triesztben épülő «Erzherzog Karl» nevű új toronyhajó vízrebocsátása megtörténik. Ez alkalomból ugyanis a «Habsburg» a pólai kikötő őrsőhajójának és az egyik tüzérsikolahajójának kíséretében Triesztbe indulnak, hogy a vízrebocsátásnál jelen legyenek és az új toronyhajót felszerelésre Pólába kísérjék. Az új hajóraj csatahajóit, melyek télire is akcióban maradnak már most kijelölték. A téli hajóraj tehát a következő hajókból fog állani: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bának.<sup>1781</sup>

1903. évben korvett-kapitánnyá előléptetve, Kailer Károly (utóbb, 1913-tól altengernagy) a „Wien” páncélos hajón összrészlet-tiszt (elsőtiszt) lett.<sup>1782</sup>

„Pólából jelenti (1903 szeptemberében) a Piccolo, hogy szombat éjjel váratlanul távirati rendelet érkezett Bécsből a Habsburg, Árpád, Wien, Szigetvár, Panther és Magnet azonnal való fölszerelésére. Rögtön rá lázas sietségű tevékenység indult meg az arzenálban úgy, mint a magánraktárakban és nagymennyiségű muníciónak a beraktározása körül. A hajóraj már szombat délután készen volt az indulásra. Nem zárkozhatunk el ama nézet elől, hogy ezek az intézkedések összefüggésben vannak az angol királynak bécsi látogatása alkalmával előfordult pourparlerkkel.<sup>1783</sup>

<sup>1777</sup> Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-05-15 / 417. szám

<sup>1778</sup> Magyar Polgár, 26. évfolyam, 1903-05-16 / 110. szám

<sup>1779</sup> Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-05-23 / 140. szám

<sup>1780</sup> Pesti Napló, 54. évfolyam, 1903-06-05 / 152. szám

<sup>1781</sup> Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám

<sup>1782</sup> Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917, Éves tartalomjegyzék / Dr. báró Wieland Aladár: Haditengerészetünk új vezetői

<sup>1783</sup> Pesti Hírlap, 1903. 25. évfolyam, 1903-09-16 / 253. szám

## 1904

1904-ben a Monarch osztályú hajókat a 2. csatahajó osztállyá szervezték át. 1904.06.15-09.14 között a Nyári Hajóraj tagja.

„Hadiflottánk huszonegy hajója, amelyek június 15-én kezdték meg gyakorlataikat a tengeren, most a fiumei kikötőben horgonyoznak, ahonnan holnap, vasárnap indulnak el a dalmát partok mentére, a hadgyakorlatok folytatására. A Fiumében horgonyzó hajóraj három hajóosztályból áll. Az első hajóosztályba három 8300 tonnás csatahajó: a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg» tartozik. Parancsnokuk Ripper Gyula ellentengernagy. A «Habsburg» tornyoshajó, melynek Ziegler Luczian sorhajókapitány a parancsnoka és amely egyúttal a vezérlő hajó, 1901-ben a trieszti Stabilimento Technicoban épült. Hossza 108 és szélessége 20 méter. Pánczélőve 22 czm. vastagságú. Tüzérségi felszerelése három 24 cm.-es Krupp-féle toronyágyúból, tizenkét 15 czm.-es és huszonnégy 7 czm.-es Skoda-gyorstüzelőágyúból és hat 7 mm.-es Maximágyúból áll. Személyzete 718 főnyi. Az «Árpád» és «Babenberg» ugyanilyen méretűek. Az előbbinek Goccardo Guido sorhajókapitány a parancsnoka. Személyzete 647 főből áll. A «Babenberg»-en 645 főnyi személyzet van. A második hajóosztályt Beck Gyula ellentengernagy vezetésével a Monarch, «Wien» és «Budapest» tornyos csatahajók alkotják és teljesen modern építmények, melyekről Európa szakemberei nagy elismeréssel nyilatkoztak. A «Monarch», melynek Schukics Lázár sorhajókapitány a parancsnoka, 1895-ben Triesztben épült. Hossza 93 és szélessége 17 méter. Tüzérségi felszerelése : négy 24 czm.-es Krupp-ágyú, hat 15 cm -es gyorstüzelő, hat kisebb gyorstüzelőágyú és tizenhat 37 mm-es Skoda-ágyú. **A «Wien» (parancsnoka Sobieczky Adolf fregattkapitány)** és a Budapest (Preradovics Dusan fregattkapitány a parancsnoka) ikerhajói a «Monarch»-nak és úgy a mértékben, mint a felszerelésben teljesen megegyeznek vele. A «Wien»-t 1895-ben, míg a Budapestjét 1896-ban, a millennium évében Pólában bocsátották vízre. Az előbbin 389, az utóbbin pedig 438 főből 1j személyzet van. A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottillája tartozik Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flotta hajói: a «Satellit», «Meteor», «Komet» és a «Zenta». Ez utóbbi a kisebb torpedócirkálók csoportjába tartozik. Tonnatartalma 2300. 1897-ben a pólai arsenálban épült. Hossza kilenczvenkét, szélessége 12 méter. Van rajta nyolcz 12 cm.-es Skoda-gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete 283 ember. — A másik három torpedózúzó hajó. Közölök a «Satellit», a legújabb. 1892-ben a schichau gyárban épült. Hossza 67, szélessége 81 méter. Tonnatartalma 540. Gépezete olyan, hogy óránként 23 tengeri mértföldet képes megtenni. Parancsnoka Cattarinich korvettkapitány. 79 főnyi személyzet van rajta. A «Komet» (parancsnoka Luis Linó korvettkapitány) és a Meteor (parancsnoka Sanchez de la Cerda Antal korvettkapitány) Németországban épültek 1888- ban, illetve 1887-ben. Az előbbi 59 m. hosszú és 68 m. széles. Tonnatartalma 360. Sebessége 21 mértföld óránként. Személyzete 56 emberből áll. A Meteor 57 méter hosszú, 68 m. széles, 350 tonnás és szintén 21 mértföldnyi sebességgel halad. 59 ember van rajta. A torpedónaszádok közül csak a »Kigyó« és a »Python“ vihartjáró (Hochseebote) naszádok modernek. (1899-ben épültek Angliában.) Sebességük 26 tengeri mértföld, tehát a leggyorsabban járók a Fiumében horgonyzó valamennyi hadihajók közül. Van rajtuk két-két 47 mm-es gyorstüzelő ágya. Személyzetük minimális: 18—18 ember van egyegy hajón. A többi elsőosztályú torpedónaszád, mint a »Flammingo«, »Gaukler«, »Harpie«, »Ibis«, »Kranich«, »Marabu“, »Reiher«, »Secretar« és a »Weihe« 78 tonnások és 19 tengeri mértföldnyi sebességgel haladnak. Két-két könnyű ágyúval vannak felszerelve. Hosszúságuk 39 méter, szélességük 4 és fél méter. A legújabb közöttük a »Flammingo« és a »Marabu«, amelyeket 1890-ben bocsátottak vízre. A többiek 1886—89. évek közt épültek. A hadihajók összes személyzete körülbelül négyezer főre rúg.”<sup>1784</sup>

„Fiuméből jelentik nekünk: Ma este ide érkezett a pólai flotta, amely a Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest, Zenta, Satellit, Meteor és Komet hajókból, és még nyolc torpedóhajóból áll. A flotta öt napig marad itt és azután Dalmáciába megy nyári gyakorlatra. A kormányzó (1904) június 30-án ebédet ad a tisztek tiszteletére.”<sup>1785</sup>

1904.07.11-én egy ismeretlen zátonyra futott a Salona-öbölben. A hajó súlyosan megsérült, ezért a Pólai Arsenál-ba ment javításra. 1904.07.23-án ismét bevethető volt.

<sup>1784</sup> Magyarország, 11. évfolyam, 1904-07-03 / 158. szám

Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-05-27 / 125. szám

<sup>1785</sup> Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-29 / 179. szám

1904-ben körutazást tettek az Adria és a Földközi-tengeren, feltehetően szeptemberben.

1904-ben közös hadgyakorlaton vettek részt az új SMS Habsburg osztályú pre-dreadnoughtokkal (SMS Habsburg, Árpád és Babenberg). Ezen Habsburg osztály hajói alkották ekkor az 1. csatahajó divíziót.

1904.08.15-én Zarába érkezett a Monarch, Wien, Budapest, Tieger, Panther, Leopárd, Ferenc József, Satellit és Magnet. Elvben 1904.08.19-ig maradnak Zarában.<sup>1786</sup> A jelek szerint azonban a kötelék hamarabb hagyta el Zárát.

„Triesztből jelentik (1904.08.17): A császári és királyi nyári hajóhad, mely Ripper Gyula ellentengernagy vezénylete alatt áll, szerdán reggel vet horgonyt Trieszt előtt. A hajóhad a Habsburg nevű csatahajóból mint a parancsnok zászlóshajójából, az Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest csatahajókból, a Zenta cirkálóból, a Meteor, Satellit és Komet nevű torpedóhajókból és 12 torpedónaszádból áll. A hajóhad valószínűleg három-négy napig horgonyoz itt. Ő felsége születésnapja alkalmából 17-én este nagy hajóvilágítás lesz. Hír szerint a hajóhad itt időzése alkalmából adják át ünnepiesen Goess Marian grófnő pompás ezüst asztaldíszét, melyet hajófelavatási ajándékképpen ad a Babenberg parancsnokságának.”<sup>1787</sup>

„Bécsből táviratozzák, hogy a király e hó 31-én (1904.08.31) este utazik el Ischből s egyenesen Pólóba, megy a hajóhadgyakorlatokra.” „Triesztből jelentik, hogy a kikötőben vannak már a tornyos hadihajók közül, a Monarch, a Wien és a Budapest igen sok torpedónaszáddal és torpedózuzóval. Tegnap egy amerikai nagy gőzös ékelődött a hadihajók csoportjába. A hétfőn Pólában kezdődő gyakorlatoknak felsőbb katonai körökben nagy jelentőséget tulajdonítanak, már abból a körülményből kiindulva is, hogy eddigelé sohasem volt annyi hadihajó, ágyú és katonaság összpontosítva hadihajógyakorlatra, amelyek partvédelemre szorítkoznak.”<sup>1788</sup>

„Fiuméből táviratozzák (1902.08.30). Ma este Pólából folytonos gyakorlatozás közben a közös haditengerészet három hadosztályból álló nyári flottája érkezett ide Ripper ellentengernagy parancsnokságával. A «Habsburg» vezérhajón kívül itt vannak az «Árpád», «Babenberg», «Budapest», «Wien», «Monarch» és «Kaiser Franz Josef» nagy csatahajók, négy torpedóromboló, két óceánjáró és kilenc elsőosztályú torpedónaszád. A flotta a miniszter új rendeletéből kifolyólag ezúttal is három-négy napig marad itt, hogy a most felveendő zsoldból a személyzet itt költsék.”<sup>1789</sup>

1904.09.02-án ért véget a tengeri gyakorlat és a hajók befutottak a fiumei kikötőbe. „...délután hat órakor a farasina-csatornán két hajóhadosztály gyors menetben közeledett Fiume felé. Utánuk jöttek a torpedónaszádok. A páncélosok a Mária Terézia és Baross mólók előtt vetettek horgonyt. A hajók a következők: Az ideérkezett hajóraj három hajóosztályból áll. Az első hajóosztályba három 8300 tonnás csatahajó: a «Habsburg», «Árpád» és a «Babenberg» tartozik. Parancsnokuk Ripper Gyula ellentengernagy. A «Habsburg» tornyoshajó, melynek Ziegler Lucian sorhajókapitány a parancsnoka és amely egyúttal a vezérlő hajó, 1901-ben a trieszti Stabilimento tecnico-ban épült. Hossza 108 és szélessége 20 méter. Páncélöve 22 cm.-es és Krupp-féle toronyágyúból, tizenkét 15 cm.-es és huszonnégy 7 cm.-es Skoda gyorstüzelőágyúból és hat 7 mm.-es maximágyúból áll. Személyzete 718 főnyi. Az «Árpád» és «Babenberg» ugyanilyen méretűek. Az előbbinek Couarde Guidó sorhajókapitány a parancsnoka. Személyzete 647 főből áll. A «Babenberg»-en 645 főnyi személyzet van. A második hajóosztályt Beck Gyula ellentengernagy vezetésével a «Monarch», «Wien» és «Budapest» tornyos csatahajók alkotják és teljesen modern építmények, melyekről Európa szakemberei nagy elismeréssel nyilatkoztak. A «Monarch», melynek Schukles Lázár sorhajókapitány a parancsnoka, 1895-ben Triesztben épült. Hossza 93 és szélessége 17 méter. Tüzérségi felszerelése: négy 24 cm.-es Krupp-ágyú, hat 15 cm.-es gyorstüzelő, két kisebb gyorstüzelőágyú és tizenhat 37 mm.-es Skoda-ágyú. A «Wien», parancsnoka Sobieczky Adolf fregattkapitány és a «Budapest» — Preradovics Dusan fregattkapitány a parancsnoka — ikerhajói a «Monarch»-nak és úgy a mértékben, mint a felszerelésben teljesen megegyeznek vele. A «Wien»-t 1895-ben, míg a «Budapest»-et 1896-ban a millennium évében Pólában

<sup>1786</sup> Budapesti Hírlap, (22. évfolyam,)1902-08-17 / 225. szám

<sup>1787</sup> Hazánk, 11. évfolyam, 1904-08-17 / 195. szám

<sup>1788</sup> Budapesti Napló, 7. évfolyam, 1902-08-30 / 238. szám

<sup>1789</sup> Pesti Napló, 1904. 55. évfolyam, 1904-08-31 / 240. szám

bocsátották vízre. Az előbbin 389, az utóbbin pedig 438 főből álló személyzet van. A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottillája tartozik, Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flottilla hajói: a «Satellit», «Meteor», «Komet» és a «Zenta». Ez utóbbi a kisebb torpedócirkálók csoportjába tartozik. Tonnatartalma 2300. 1897-ben a pólai arzenálban épült. Hossza 92, szélessége 12 méter. Van rajta nyolc 12 cm.-es Skoda gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete 283 ember. — A másik három torpedóúzó hajó. Közülök a «Satellit» a legújabb. 1892-ben a schichau gyárban épült. Hossza 67, szélessége 8,1 méter. Tonnatartalma 540. Gépezete olyan, hogy óránként 23 tengeri mértföldet képes megtenni. Parancsnoka Cattarinich korvettakapitány. 79 főnyi személyzet van rajta. A «Komet» (parancsnoka Luis Lino korvettakapitány) és a «Meteor» (parancsnoka Sanchez de la Cerda Antal korvettakapitány.) Németországban épültek, 1688-ban, illetve 1887-ben. Az előbbi 59 m. hosszú és 6.8 m. széles. Tonnatartalma 360. Sebessége 21 mértföld óránként. Személyzete 55 emberből áll. A «Meteor» 57 méter hosszú, 6.8 m. széles, 350 tonnás és szintén 21 mértföldnyi sebességgel halad. 59 ember van rajta. A torpedónaszádok közül csak a «Kigyó» és a «Python» vihart járó (Hochseebote) naszádok modernek, (1899-ben épültek Angliában). Sebességük 26 tengeri mértföld, tehát a leggyorsabban járók az itt horgonyzó valamennyi hadihajók közül. Van rajtuk két-két 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú. Személyzetük minimális: 18—18 ember van egyegy hajón. A többi elsőosztályú torpedónaszádok, mint a «Flamingo», «Gaukler», «Harpie», «Ibis», «Kranich», «Marabu», «Reiher», «Sekraetuer» és a «Weihe» 78 tonnások és 19 tengeri mértföldnyi sebességgel haladnak. S két-két könnyű ágyúval vannak felszerelve. Hosszúságuk 39 méter, szélességük 4 és fél méter. A legújabb közöttük a «Flamingo» és a «Marabu», amelyeket 1890-ben bocsátottak vízre. A többiek 1888—89. évek közt épültek. Itt van még a «Kaiser Franz József I.» torpedócirkáló tornyos hajó is, amely csak nemrég tért vissza haditengerészeti akadémiánk növendékeivel, akik a szünidei gyakorlati tanulmányúton voltak. A hajó parancsnoka Kohn báró sorhajókapitány. Ez a csatahajónk 1889-ben épült Triesztben, 4000 tonnás, hossza 98, szélessége 15 méter. Van rajta két 11 cmr.-es és hat 15 cmr.-es Krupp-ágyú, két könnyű ágyú és húsz gyorstüzelő. Személyzete majd 400 főből áll.<sup>1790</sup>

„Flotta-gyakorlatok Fiume mellett. A hadihajógyakorlatokat, melyek eddig Póla előtt tartottak, most Fiume mellett folytatják. Tegnap a második hajóhadosztály, mely a Monarch, Wien, Budapest hadihajókból és öt torpedónaszádból áll, a fiumei kikötőt védelmezte Beck ellentengernagy parancsnoksága alatt az első hajóhadosztály ellen. Ezt az osztályt, mely a Habsburg, Babenberg Árpád hajókból és öt naszádból áll, Ripper ellentengernagy vezette. A gyakorlatot a mólókról nagyszámú közönség nézte végig. Eredményéről távirati jelentés ment Bécsbe a hadügyminisztériumba.<sup>1791</sup>

1904.10.26-28-án Pólában a Monarch egységek fogadták a brit H.M.S. Bulwark, Furious és Speedy hadihajókat és a Sunrise jachtot.

## 1905

1905-ben az SMS Wien körutat tett Levantán, felkereste Görögországot, Törökországot, Egyiptomot és Albániát. (1905.03.23-04.05-én Pireusz, 1905.04.06/07-én Khiosz, 1905.04.09-21-én Szmirna, 1905.04.23-05.05 Alexandria, 1905.05.07-11 Capellonia, 1905.05.12-16 Valona.

1905.06.05-én állt ismét szolgálatba az SMS Wien, Monarch és a Budapest.<sup>1792</sup>

Miután visszaért Pólába, a 2. sorhajóosztály keretében, testvérhajóival együtt részt vett a nyári gyakorlaton. A Nyári Hajóraj tagja 1905.06.14-07.19. között.

„A hadi flotta a legközelebbi napokban Fiuméba érkezik és innen megy gyakorlatra az isztriai és a dalmát partok mentére.<sup>1793</sup>

1905.07.01. „Fiuméből jelentik, hogy a magyar-osztrák hadihajóraj egy része ma reggel fél kilenc órakor Ripper Gyula ellentengernagy vezetésével a fiumei kikötőbe érkezett. A hajóraj a Habsburg, Árpád, Budapest, Wien, Babenberg, Monarch és Szigetvár hadihajókból, a Satellit és Komét torpedóhajókból

<sup>1790</sup> Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám

<sup>1791</sup> Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-10 / 892. szám

Hazánk, 11. évfolyam, 1904-09-11 / 216. szám

<sup>1792</sup> Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-06-06 / 1156. szám

<sup>1793</sup> Pécsi Napló, 14. évfolyam, 1905-06-21 / 141. szám

és tizennégy torpedónaszádból áll. A hajórajnak már tegnap Fiuméba kellett volna érkeznie. A késést az okozta, hogy a Zenta jelzőhajó, amelyen a torpedóosztály parancsnoka volt, Zara- Vecchiánál zátonyra került és kisebb sérülést szenvedett. A hajóraj vasárnap hagyja el Fiumét. Ripper parancsnok ma meglátogatta a hatóságok vezetőit, akik a látogatást a Habsburgon viszonozták.”<sup>1794</sup>

1905.07.14-én Meleda (Mijet - Galiciak) szigete közelében a Mezzo Meleda (Sobra) zátonynál, farával zátonyra futott egy éjszakai gyakorlat során. Az SMS Budapest és az SMS Habsburg csak a második próbálkozásra tudta levontatni a zátonyról. Megsérült a hajó 12. bordája, ezért Polába vontatták.

Az SMS Wien ez után javításra szárazdokkba került. A sérült bordát gázhegesztéssel javították ki, és kicserélték a 3 hajócsavart is.

Helyét a javítás idejére az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia vette át.<sup>1795</sup>

1905 decemberében az SMS Wien ismét szolgálatba állt, **Obenmüller (Obermüller) Károly fregattkapitány** (a hajót decemberben vette át<sup>1796</sup>) vezetésével. Ekkor a Tartalék Hajóraj tagjai: SMS Monarch, Wien, Budapest. A hajóraj parancsnoka Haus Antal ellentengernagy lett. A törzskar főnökévé Hansa Oszkár korvetkapitányt, a Monarch parancsnokává Lanjus Károly gróf, sorhajókapitány, a Budapest parancsnokává pedig Kirchmayr György lovag fregatta-kapitányt nevezték ki. A tartalék hajóraj zászlóshajója a Monarch lesz.<sup>1797</sup>

„Triesztből jelentik, hogy május 21-én fogják vízrebocsátani a «Ferdinand Max» 10.600 tonnás csatahajót. A vízrebocsátásnál Ottó főherceg és Mária Jozefa főhercegnő lesznek jelen. Utóbbi végzi a hajó keresztanyai tisztet. E hajóval, mely a hozzá teljesen hasonló «Erzherzog Karl» és «Erzherzog Friedrich» csatahajókkal együtt Popper hajómérnök tervei szerint épült, haditengerészetünk az 1897-iki flottatervben megállapított nagyságot éri el. E három csatahajó a három 8400 tonnás «Habsburg», «Babenberg», «Árpád», valamint a «Monarch», «Wien» és «Budapest» partvédőkkel együtt haditengerészetünk legmodernebb osztályát képezi, amely együtt **73.620 tonna** tartalmú. A «főherceg» hajóosztály, így nevezik a három 10.600 tonnás hajót, a sorhajók és páncélos cirkálók kombinációja.”<sup>1798</sup>  
A méretekre legyen itt egy II. világháborús példa összehasonlítás végett. A japán Yamato csatahajó egymaga üresen 64 170 tonna, feltöltve 71 659 tonna.

## 1906

„ A tartalékflotta a Monarch, Wien és Budapest toronyhajókból fog állani és parancsnoka Hans ellentengernagy lesz. A fél tartalék-flottát egyelőre két hónapra a fasanai csatornában fogják felállítani. A tartalék-flotta szervezését máig régóta tervezték, de mert attól tartottak, hogy ez az Olaszországgal való szövetségi viszonyban félreértéseket idézhetne elő, elhalasztották. Minthogy azonban most maga Olaszország járt elől azzal, hogy az adriai tenger északi részében tartalék-hajórajt helyezett el, Ausztria-Magyarország sem tartozik többé Olaszországra, melynek csak a példáját követi, tekintettel lenni.”<sup>1799</sup>

1906.01.01-től a Tartalék Hajóraj tagja a Monarch hajóosztály. Őket csak az éves nyári gyakorlatra aktivizálták, mint a 2. Hajóraj tagjait.

1906.06.15-1906.09.20 között a Nyári Hajóraj 2. Divíziójának a tagja. Meghosszabbították a hátsó parancsnoki híd fedélzetét, kisebb gépjavításokat hajtottak végre a hajón, megvizsgálták a hajócsavar tengelyeket, 3,7 cm-es és 7 cm/L18-as lövegeket kapott, továbbá a 15 cm-es lövegekhez irányzóállásokat szereltek fel.

1906.08.16-án befutott az SMS Wien Fiuméba. A hajórajban „a következő csatahajók voltak: Wien, Budapest, Monarch, Erzherzog Karl, Árpád, Babenberg, Habsburg, St. Georg, Kaiser Karl VI. Ezenkívül a torpedóflotta vezető hajói: Szigetvár, Zenta és Aspern, a Trabant, Hemet, Huszár és Kaiman óceánjáró torpedók és még 9 elsősztályú torpedónaszád. A kikötőt ez alkalommal még körülbelül 30

<sup>1794</sup> Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-01 / 179. szám

<sup>1795</sup> Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-07-28 / 206. szám

<sup>1796</sup> Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-31 / 360. szám

<sup>1797</sup> Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-31 / 360. szám

<sup>1798</sup> Alkotmány, 10. évfolyam, 1905-03-07 / 57. szám

<sup>1799</sup> Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-12-19 / 350. szám

Vasárnapi Ujság – 1906-01-28 / 4. szám / Tartalék-hajóraj az Adrián (képekkel)

kisebb-nagyobb hajó kereste fel. A hajóraj három hadosztályból és a torpedóhajók osztályából áll. A flotta és az első hadosztály parancsnoka Jedina Lipót lovag ellentengernagy. Az első hadosztályba tartozik a Habsburg- csatahajó, amelynek Pánfil Alajos sorhajókapitány a parancsnoka, azután az Árpád Baselli sorhajókapitány parancsnoksága alatt; a Babenberg Grinczenberger Frigyes sorhajókapitány vezetése alatt; az Erzherzog Karl, Schwarz és Konstantin sorhajókapitánynyal az élén; továbbá az Aspern cirkáló Kellner Lipót fregattkapitány vezetése alatt. A második hadosztályba Hauss ellentengernagy parancsnoksága alatt tartoznak: a Budapest, a Monarch csatahajók; Lányius Károly gróf sorhajókapitány vezetése mellett; a **Wien, amelynek Obenmüller Károly fregattkapitány**; továbbá a Zenta cirkáló, amelynek Jehtner Mihály fregattkapitány a parancsnoka. A harmadik hadosztály, amelynek élén Pigler Lucian ellentengernagy áll, a következő hajókat foglalja magában: Szigetvár, St. Georg cirkálók, Pöschmann sorhajókapitány vezetésével, a Kaiser Karl VI. cirkáló Tebál Vince sorhajókapitány alatt, a Trabant torpedóhajó Janitzi Ármin korvettkapitány alatt; a Hémet topedóhajó Kail Ferenc korvettkapitány vezetésével; a Huszár torpedóhajó Raisz korvettkapitány vezetése alatt és a Kaimann torpedóhajó Topler Lajos korvettkapitány vezetésével. A látogatóba érkező hajóraj legénysége 5600 főből áll, 402 ágyúval. Az összes hajókat gróf Montecucolli Rezső tengerészeti főparancsnok vezeti, aki a Lakróna nevű yachton érkezik. A hajóraj tisztjei ma délután megérkezésük után előreláthatólag látogatást tesznek a kormányzónál. Holnap délután ebéd lesz a kormányzónál; utána 10 órakor gróf Nákó Sándor fiumei kormányzó nagy estélyt ad a kormányzói palotában. Az estély rendkívül fényesnek ígérkezik.”<sup>1800</sup>



1801

„— Elég volt a gyöngy életből! Fiuméből írják. A Fiumében látogatóban volt hajórajnak több tengerésze megszökött a hajókról. A „Sanct Georg"-ról Mihelics és Tulics nevű szakácsok oldottak kereket és velük szökött még egy Dellapietra nevű matróz is. A „Wien" hadihajó matrózai közül meg Schwanthaller Ferenc, 22 éves matróz szökött meg. A katonai hatóság a szökevényeket bejelentette rendőrségnél. Kettőt ma elfogtak. A másik kettőről azt tartják, hogy hozzátartozóikhoz menekültek. A „Wien"-nek még két tengerészkatona hiányzik.”<sup>1802</sup>

1906.09.12-15 között kételtű tengeri hadgyakorlaton vett részt a 2. Hajóraj, Gravosa közelében. az 1906 szeptemberi hadgyakorlat, amelyen részt vettek a Wien és testvérhajói Ferenc Ferdinánd tengernagy, főherceg flottaszemléjével zárult, a Sipan melletti Kolocepski (Calamotta)-csatornában. „A tengeri erő hét csatahajó lesz: Erzherzog Karl, Habsburg, Árpád, Babenberg, Monarch, Budapest és Wien, hat cirkáló: Sankt- Georg, Kaiser Karl VI., Elisabeth, Aspern, Zenta, Szigetvár, hat torpedóhajó: Trabant, Komet, Huszár, Kaiman, Ulan, Anaconda, valamint tíz kisebb torpedó jármű, két aknahajó, a Salamander és Basilisk, azonkívül a Lloyd-társaságtól bérelt két nagy csapatszállítóhajó és négy segédgőzös A flottán összesen száz, nehéz- és háromszáz könnyebb ágyú van.”<sup>1803</sup>

<sup>1800</sup> Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám

Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-23 / 204. szám

<sup>1801</sup> Vasárnapi Ujság – 1906-01-28 / 4. szám / Tartalék-hajóraj az Adrián (képekkel) 58. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

<sup>1802</sup> Népszava, 34. évfolyam, 1906-08-24 / 199. szám

<sup>1803</sup> Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

## 1907

1907.05.06.

„Pólából jelentik nekünk, hogy május 6-ától kezdve az Adria-tengeren nagy harcszerű gyakorlatok lesznek a tartalék hajóraj és a Levantéből visszatérő hajóraj között, amelyeken részt vesz Montecuccoli gróf tengernagy, főparancsnok is. A tartalék hajóraj, amelynek Hans ellentengernagy a parancsnoka, a „Babenberg“, „Budapest“, „Monarch“ és „Wien“ hadihajókból, a „VI. Károly“ pánczélos-czirkálóból és a „Trabant“ torpedóból áll. A levantei hajóraj Ziegler ellentengernagy parancsnoksága alatt az „Erzherzog Friedrich“, „Erzherzog Karl“ és „Babenberg“ hadihajókból, az „Ulan“ és „Streiter“ torpedózuzakból áll. Részt vesz a gyakorlatokon még a torpedó-flottilla is, amelyhez tartoznak az „Anakonda“, „Alligator“ és „Krokodil“ magasan járó torpedónaszádok és azonkívül még hat másodosztályú torpedónaszád. — Montecuccoli gróf tengernagy, aki a legközelebbi napokban Pólába utazik, a „Lacroma“ jachtról fogja szemlélni a hadgyakorlatokat.”<sup>1804</sup>

1907.06.15 – 09.15 között a Monarch osztály egységei a Nyári Hajóraj részét képezték, mint a 2. Hajóraj tagjai. Ekkor, különböző flottagyakorlatokat hajtottak végre Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt.<sup>1805</sup>

Utána a Tartalék hajórajhoz került. A hajó kiterjedt karbantartáson esett át.

1907.07.30. „Fiumei tudósítónk táviratozza: Gyakorlatozó hajórajunk mi délután fél hét órakor Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnoksága alatt ideérkezett. A hajóraj áll Erzherzog Karl vezérhajóból, a Babenberg, Monarch, Wien, Budapest, St. Georg, Kaiser Karl VI. és a Kaiserin Elisabeth hadihajókból, további az Aspern, Pelikan, Wolfgang, Után, Stretter, Magnet, Krokodil, Waldelphia és még hat kisebb torpedóhajóból. A nagy hadihajók a kikötő előtt vetettek horgonyt, a többi a kikötőben helyezkedett el. Az ellentengernagy az Erzherzog Kari hadihajón van. A parancsnokság még ma tisztelgő látogatást tett a városi és katonai hatóságoknál. Este a hajóraj tiszteletére a katonazenekar hangversenyt adott az Adamich-téren. A hajóraj augusztus másodikáig marad Fiumében. Nagyobb ünnepek ez alkalommal nem lesznek, mivel a kormányzó és helyettese távol van Fiumétől.”<sup>1806</sup>

1907 augusztusában A második osztály parancsnoka Kunst sorhajókapitány, a Monarch, Wien és Budapest csatahajókkal.<sup>1807</sup>

## 1908

1908.01.15-én a flotta hadgyakorlatot tartott látogatók (delegátusok) kedvéért.

„A flotta bemutatása különben igen érdekes és szép látványosság volt. Reggel 8 órakor indult el a trieszti kikötőből a három Erzherzog hajó és a 7300 tonnás Sankt-Georg vértés czirkáló. A delegátusok a három csatahajón voltak elosztva. Taktikai gyakorlatok között ért el 11 óra tájban a hajóraj Parenzóba, a rómaiak Parentumába, ahol a társaság az ősrégi dómot szemlélte meg. Félháromkor indult el a flotta Póla felé, hogy útközben megütközzék a Pólából jövő tartalékhajórajjal és azután a torpedóflottillával. Már három óra tájban észrevette a tengernagy éles szeme dél felé az ellenséges hajórajt, mely a Monarch, Wien, Budapest csatahajókból és a 6300 tonnás Karl VI. czirkálóból állott. Dr. Zechmeister hajóorvos (magyar ember) vattát, osztogatott ki a vendégek között, hogy a nemsokára bekövetkező nagy ágyúzás süketítő hangjai ellen védjék meg füleiket. A vendégek fűgőbbik része az alsó árboczkosárba mászott, hogy a kifejlendő ütközetet jobban áttekinthesse. Az ellenséges hajóraj mindig jobban kibontakozott, végre — Rovigno irányában — 6000 méter távolságra közeledett egymáshoz a két hajóraj, amely távolságnál kezdték a japániai Csuzimánál az orosz hajókat löni. A két hajóraj egyenes vonalban, egész oldalszélességüket mutogatva egymásnak, fejlett ki. A támadást az ellenség kezdte, annak vezérhajójáról, a Monarchról tűnt fel az első füstfelhő, mely ágyútüzet jelzett. A hat kilométernyi távolságról természetesen nem lehetett hallani az ellenség lövésének hangját, de annál jobban a miénket. Pokoli koncert keletkezett, amelyben a basszust a 24 centiméteresek dörgő hangja képviselte, így tartott ez mintegy félóráig, amikor Montecuccoli tengernagy a tüzet beszüntette és az «ellenségből jó barát lett, a két hajóraj egyesülten folytatta útját Póla felé.....”hogy a mi tengerészeti köreink bizonyos

<sup>1804</sup> Magyarország, 14. évfolyam, 1907-05-01 / 104.

<sup>1805</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám

<sup>1806</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-07-30 / 180. szám

<sup>1807</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-08-14 / 193. szám

idegességgel gondolnak a háború lehetőségére és különösen Olaszországnak a papiroson közel háromszor, de valóságban négyszer akkora tengeri hadijéreje.”<sup>1808</sup> A gyakorlat után a pólai kötelék visszahajózott Pólába. Más cikk szerint a hajók 4000 m-ről nyitottak tüzet.<sup>1809</sup>

1908.06.15 – 09.15 között a Monarch osztály egységei a Nyári Hajóraj részét képezték, mint a 2. Hajóraj tagjai, Müller ellentengernagy parancsnoksága (Monarch zászlóshajó) alatt, majd kivonták őket a szolgálatból és a Tartalék hajórajba kerültek.<sup>1810</sup>

Az I. Hajóraj az Erzherzog osztály, a 2. Hajóraj a Habsburg osztály.

Ebben az évben a dalmáciai Lessina (Lesina közelében érintett egy zátonyt, de önerőből le tudott jönni róla.

„Fiuméből jelenti tudósítónk. A tengerészeti hatósághoz érkezett hivatalos jelentés szerint a Kaiser Karl VI., St. Georg, Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Karl, Erzherzog Ferdinand Max, Kaiserin Elisabeth, Babenberg, Wien, Monarch, továbbá a Lacrema és Pelikán hadihattokból, továbbá hat óceánjáró és tizenkét kis torpedóhajóból álló nyári hajórajunk Ziegler Lucián ellentengernagy vezetésével július 29-ikén érkezik Fiuméba, ahol augusztus harmadikéig marad.”<sup>1811</sup>

1908.07.30-án „reggel érkeztek Lussinpiccolóból ide a Pelikán, Wildfeng, Uskoke, Lehrschütze, Klemet nevű sík-tengeri és az Aaal, Seehund, Delfin, Nervál, Sajt, Múve, Pythom, Cobra, Boa, Natter, Kígyó és Vipera nevű parti torpedónaszádok, amelyek augusztus 3-ig Fiumében maradnak. Kilenc csatahajó délután négy óra körül érkezik ide. — Fiuméből táviratozzék: A Karl VI., St. Giorgia, Erzherzog Ferdinand, Erzherzog Karl, Erzherzog Mag. Kaiserin Elisabeth.. Budapest, Wien és a Monarch csatahajók ma délután Fiuméba érkeztek Ziegler ellentengernagy vezetésével Az egyik hajóosztály Abbáziába megy, ahol a flotta-egyesület szombaton estét rendez a hajóhad tiszteletére.”<sup>1812</sup>

„A Cattaróból érkező hírekre (1908.11.21.) már tegnap hajnalban négy hadihajó : a Wien, a Budapest, a Monarch és a Zenta elindult. A hadihajók még ma Cattaró elé érkeznek és utána nyomban megkezdik a támadást a betört montenegrói bandák ellen.”<sup>1813</sup> Ennek hátterében Bosznia-Hercegovina 1908.10.05-én történő annektálása áll. A terület 1878.07.29-óta állt a Monarchia felügyelete alatt, de névleg a Török Birodalom részét képezte.

A Monarchia ellen Franciaország, Török-Szerb-Montenegrói szövetséget akart létrehozni. Az annektálás hátterében az 1907 óta meglévő, folyamatos montenegrói betörések álltak, továbbá az 1908-as török forradalom.

1878-óta a Novipazari Szandzsák is a Monarchia felügyelete alatt állt. Montenegró ezt is meg akarta támadni, de a Monarchia 1908.10.05-én ezt a területet átadta a Török Birodalomnak.

„Bécs, (1908) november 21. (Laj. tud.) A szolgálatba helyezett flotta programmszerű gyakorlatait mint minden évben, az idén is egészen a dél dalmát részekig ki fogja terjeszteni. A Monarch, Wien, Budapest és Delta hajók kiküldéséről nincsen szó, mert ezek tartalékos állományban Polában vannak és így szolgálaton kívül lévén, gyakorlaton nem vehetnek részt.”<sup>1814</sup>

## 1909

1909.03.15.–04.17-között a Tartalék hajórajhoz tartozott. A 24 cm-es fegyvereihez új optikai irányzékot kapott, továbbá új távolságmérőket kapott és lőszeremelőit modernizálták. A manőverfedélzet (sétafedélzet) faburkolatait kicserélték.<sup>1815</sup>

<sup>1808</sup> Magyarország, 15. évfolyam, 1908-01-18 / 16. szám

<sup>1809</sup> Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-01-16 / 14. szám

<sup>1810</sup> Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-06-14 / 143. szám

<sup>1811</sup> Budapesti Hírlap, 28. évfolyam, 1908-07-24 / 177. szám

Pesti Hírlap, 30. évfolyam, 1908-07-25 / 178. szám

<sup>1812</sup> Pesti Napló, 59. évfolyam, 1908-07-30 / 182. szám

<sup>1813</sup> Somogyvármegye, 4. évfolyam, 1908-11-22 / 269. (1037.) szám

<sup>1814</sup> Magyarország, 15. évfolyam, 1908-11-22 / 280. szám

<sup>1815</sup> <https://www.scribd.com/document/692470953/AZ-OSZTRAK-MAGYAR-FLOTTA-CSATAHAJOI>

1909 májusában az SMS Wien-t, Monarch-ot és Budapest-et már elavult hajónak tekintették.<sup>1816</sup>

## 1910

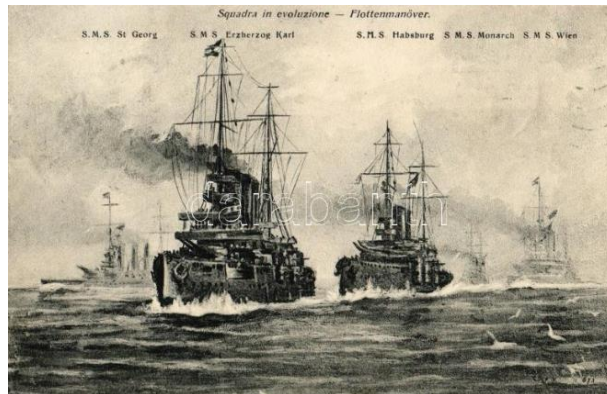
1910.08.30-án az orosz flotta egységei, a Rurik (Rjurik II.) páncélos cirkáló, Bogatir nagycirkáló és a Carevits (Cezarevics) sorhajó befutottak Fiumébe. Ebből két hajó részt vett az 1904-1905-ös orosz-japán háborúban. Az orosz kötelék az Osztrák-Magyar Monarchia flottáját kívánta felkeresni, de rosszul volt tájékoztatva, mert ekkor a Monarchia flottájának egyetlen nagyobb egysége sem volt Fiumében, így az SMS Wien sem. A flotta ekkor Triesztben és Pólában volt.<sup>1817</sup>

Ebben az évben igen feszült volt a helyzet az Adrián. „...az olasz-osztrák határon egymást érik az incidensek, Velencét és Veronát az olasz hadügyminisztérium katonai léghajózása bázisának szemeli ki s az olasz hajóhad a monarchia flottájával egyidőben tartja nagy gyakorlatait az Adrián. Ki tudja, hányszor megy el egymás mellett a két flotta az éj sötétjében lefedött lámpásokkal egyelőre lőtávolon kívül és csak a saját hajóinak markírozott torpedótámadásától tartva, de ki tudja, mikor jön Rómából és Bécsből a parancs és az acélszörnyek egymást fogják halálra keresni?”<sup>1818</sup>

## 1911

1911-ben a többi fedélzetén a lepusztult fa és linóleum burkolatait cserélték ki.

Az ekkori hadgyakorlaton részt vett az SMS St. Georg, SMS Erzherz. Friedrich, SMS Habsburg, SMS Monarch és a SMS Wien.



1819

„Bécsből jelentik: Az osztrák-magyar haditengerészet „Viribus Unitis“ nevű első Dreadnought-jának június 24-iki vizrebocsátása alkalmából az osztrák Flotta-egyesület selyem zászlót ajándékozott a hadihajónak. Ez a zászló nevezetes alkalmánál, nemzeti ünnepeken, az uralkodó család tagjainak a hajón tartózkodásakor és csata közben a hajón fog lobogni. A tengerészeti vezetőség elfogadta a zászlót és intézkedett, hogy mint diszlobogó mindig a parancsnoki kajütben őrzendő. A „Budapest“ és a „Wien“ csatahajóknak is van ilyen diszlobogójuk; az egyiket Budapest, a másikat Bécs városa ajándékozta nekik.”<sup>1820</sup>

## 1912

1912.11.10-én a 4. Nehézhajó Divízió tagja lett.

## 1913

1913 elején a második balkáni háború kitörésekor a Monarch osztályból megalakították a 4. csatahajó divíziót.

1913.03.10-én kivonták őket a szolgálatból és rádióállomásaikat is leszerelték.

„A tengerészeti vezetőség elrendelte a negyedik divízió leszerelését. A divízióba tartozott a „Monarch“, mely ezentúl instrukciójó lesz Szebenikóban, a „Budapest“, melyet Fiuméba küldenek

<sup>1816</sup> Pesti Hírlap, 31. évfolyam, 1909-05-23 / 121. szám

<sup>1817</sup> Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-08-30 / 205. szám

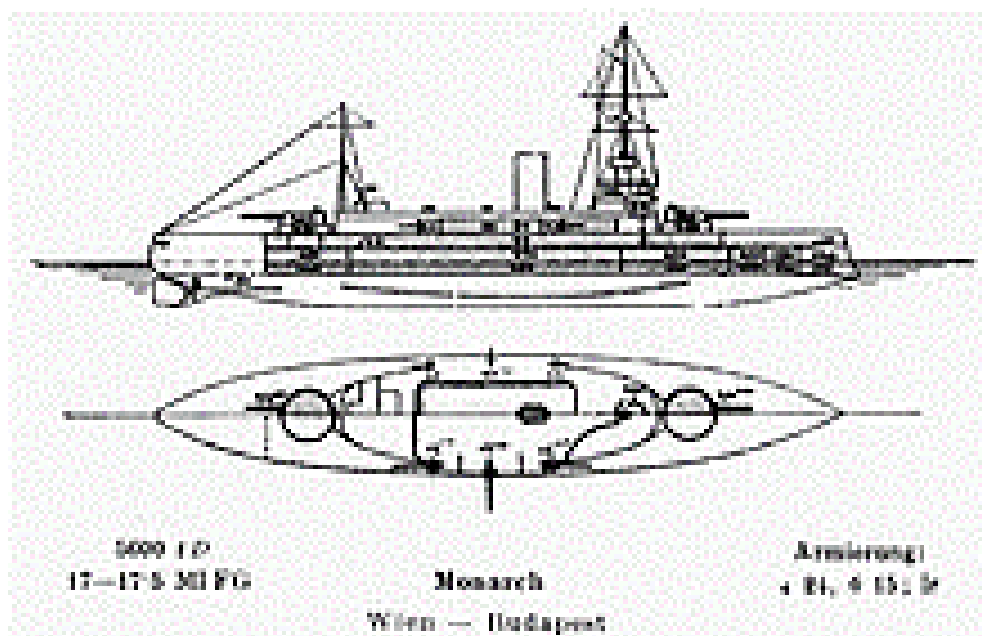
<sup>1818</sup> Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám

<sup>1819</sup> <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/369/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~1500067/1911-Flottenmanover-SMS-St-Georg-SMS-Erzherz-Friedrich-SMS-Habsburg-SMS-Monarch-SMS-Wien-KuK~II2151084>

<sup>1820</sup> Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-05-18 / 116. szám

állomáshajónak, és a „Wien“, mely az első rezervébe kerül az arzenálba. A divízió volt parancsnoka, Kaiser ellentengernagy Bécsbe kerül, a hadügyminisztérium tengerészeti osztályába. Habár a leszerelést csak a monarchia északi határán rendelték el, ez már az általános leszerelés előjele. A hazavonuló rezervisták között sok a magyar legény.”<sup>1821</sup>

1913.12.01-én ismét hadrendbe állt a Pólai Vergalora-i Tüzérségi Iskola gyakorlóhajójaként a Póla-öbölben.



A flotta bevetését nagyban befolyásolta a szénhelyzet.

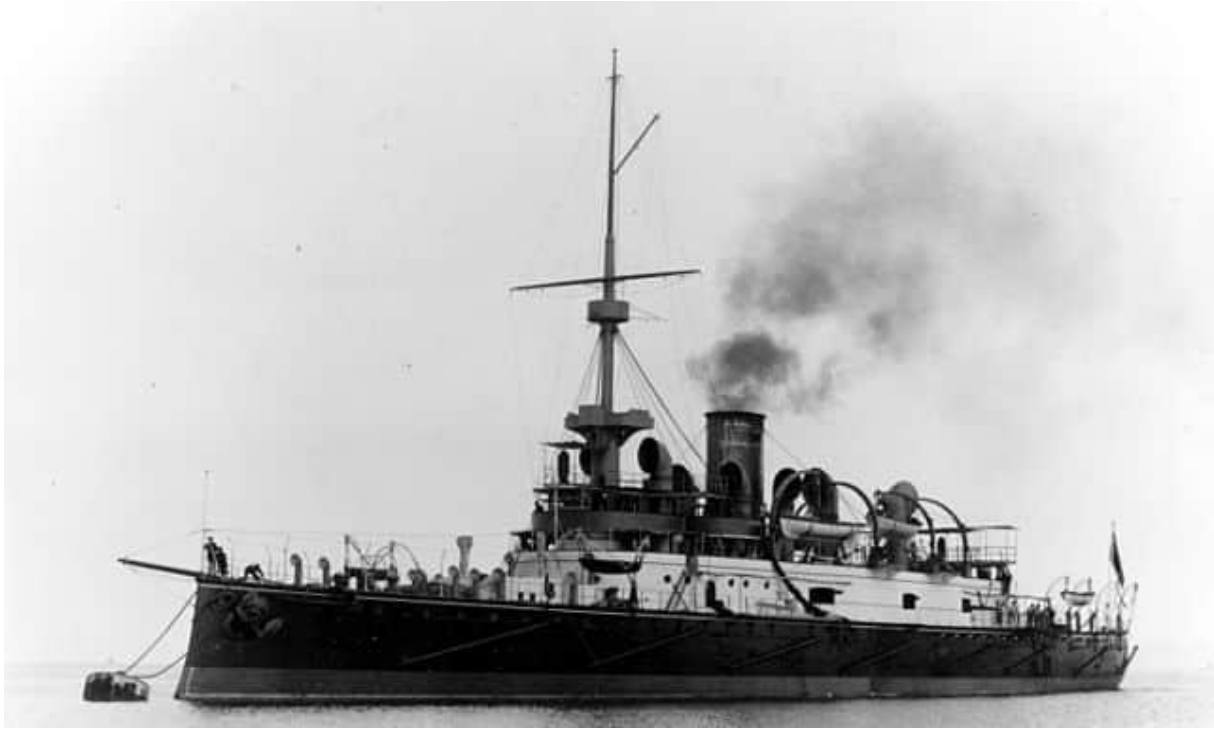
A Császári és Királyi Haditengerészet mindig is gondban volt, amikor a hadihajói meghajtásához szükséges szénkészletek beszerzéséről volt szó. 1876-ra készült el az a vasútvonal, amely Polát és Triestet összekötötte, ezzel lehetővé téve a hazai szén vasúti szállítását. Az Osztrák-Magyar Monarchia rengeteg szenet bányászott, 1913-ban 55 millió tonnát, amivel Európában a harmadik helyen állt Németország és Nagy-Britannia mögött. A hazai termelésű szenek minősége azonban nem volt megfelelő - nem étek elég magas hőfokon, illetve elég tisztán - ahhoz, hogy hadihajók felhasználhassák. Importálni kellett. 1889 és 1897 között a haditengerészet 307 803 tonna szenet vásárolt, s ennek 99%-a Nagy-Britanniából érkezett, további 0,8% Németországból, s mindössze 0,2% volt a hazai beszerzés aránya. Az utóbbit főleg a kikötőkben lévő kisebb egységek - gőzbarkák, tolohajók - használták. Spaun tengernagy parancsnokságának hét éve alatt a flotta 380 202 tonna szenet vásárolt, 98%-ban Nagy-Britanniából, 1% érkezett az amerikai Pocahontas bányából, és kevesebb mint 1% hazai tárnákból. A szénfelhasználás ugrásszerűen nőtt. 1904-ben még csak 56 967 tonnát, 1912-ben viszont már 153 284 tonnát vásároltak a haditengerészet számára. Hiába nőtt a más forrásokból történő beszerzés, maradt a brit dominancia. A máshonnan importált szén sokszor drágább is volt, ami az állandó költségvetési problémákkal küzdő Császári és Királyi Haditengerészet számára komoly problémát jelentett. A baráti források közül Németország volt a legfontosabb. 1909-ben a beszerzés 5,9%, 1910-ben 13%, 1911-ben pedig 9,8% érkezett német bányákból.

A flottaprogram sikereivel párhuzamosan gyorsan nőtt a szénfelhasználás is. 1895-ben még csak 31 279 tonna fogyott, 1900-ban már 50 906, 1905-ben pedig 66 023. A háborút megelőző években tovább folytatódott a tendencia: 1910-ben 112 907, 1911-ben 115 736, 1912-ben 117 468, 1913-ban pedig 130 037 tonna szenet égettek el a Császári és Királyi Haditengerészet egységei.

A szénbeszerzések érdekessége, hogy 1889-1913 között Kínából tízszer annyi szenet szerzett be a flotta, mint a pécsi szénbányákból (6 450 tonna – 643 tonna). A hazai fajták szerepe elenyésző volt a Császári és Királyi Haditengerészet üzemanyagigényeinek fedezésében. 1912-ben mindössze 1381

<sup>1821</sup> Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám

tonna (kevesebb mint 1%), 1913-ban pedig 6463 tonna (kevesebb mint 2%) volt a belföldi beszerzés.<sup>1822</sup>



Az SMS Wien a háború előtt.<sup>1823</sup>

**Az Osztrák-Magyar Monarchia flottájának hadrendje az I. világháború kitörésekor:**

(Ekkor még számos hajó volt építés alatt, pl. a Szent István, Novara stb.)

**I. csatahajó-raj**

1. csatahajó-osztály (VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF, PRINZ EUGEN)
2. csatahajó-osztály (ERZHERZOG FRANZ FERDINAND, RADEZKY, ZRÍNYI)

**II. csatahajó-raj**

3. csatahajó-osztály (ERZHERZOG KARL, ERZHERZOG FRIEDRICH, ERZHERZOG FERDINAND MAX)
4. csatahajó-osztály (HABSBURG, ÁRPÁD, BABENBERG)
5. csatahajó-osztály (partvédelmi szolgálat) (MONARCH, WIEN, BUDAPEST)

**Cirkáló-flottilla**

1. cirkáló-osztály (KAISER KARL VI, KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA, SANKT GEORG, SZIGETVÁR, ZENTA, ASPERN)
2. cirkáló-osztály (partvédelem) (KAISER FRANZ JOSEPH I, PANTHER).

Kötéléken kívül: MARS (ex TEGETTHOFF páncélhajó) órhajó.

**1. torpedó-flottilla**

Vezérhajó: SAIDA gyorscirkáló

**1. torpedó-osztály:**

1. hajócsoport: CSEPEL, TÁTRA, BALATON torpedórombolók
2. hajócsoport: LIKA, OR JEN, TRIGLAV torpedórombolók
2. torpedó-osztály
3. hajócsoport: VELEBIŤ, DINÁRA, RÉKA torpedórombolók
4. hajócsoport: CSIKÓS, SCHARFSCHÜTZE, PANDÚR torpedórombolók
3. torpedó-osztály
1. torpedónaszád-csoport: 74 T, 75 T, 76 T, 77 T torpedónaszád
2. torpedónaszád-csoport: 50 E, 51 T, 73 F torpedónaszádok

<sup>1822</sup> Aetas, 29. évfolyam, 2014 / 3. szám / TANULMÁNY / Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban

<sup>1823</sup> [https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/monarch.php#google\\_vignette](https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/monarch.php#google_vignette)

3. torpedónaszád-csoport: 53 T, 54 T, 56 T, torpedónaszádok  
 Raktár- és műhelyhajó: GÄA  
 2. torpedó-flottilla  
 Vezérhajó: ADMIRAL SPAUN gyorscirkáló  
 4. torpedó-osztály  
 5. hajócsoport: TURUL, WILDFANG, HUSZÁR torpedórombolók  
 6. hajócsoport: STREITER, ULAN, USKOKE torpedórombolók  
 5. torpedó-osztály  
 4. torpedónaszád-csoport : 68 F, 55 T, 70 F torpedónaszádok  
 5. torpedónaszád-csoport: 61 T, 65 F, 66 F torpedónaszádok  
 6. torpedónaszád-csoport 64 F, 69 F, 72 F torpedónaszádok  
 Torpedóraktárhajó: IV. gőzös  
 6. torpedó-osztály  
 7. torpedónaszád-csoport: 52 T, 58 T, 59 T torpedónaszádok  
 8. torpedónaszád-csoport: 60 T, 62 T, 63 T torpedónaszádok  
 9. torpedónaszád-csoport: 57 T, 67 F, 71 F torpedónaszádok  
 7. torpedó-osztály  
 7. hajócsoport: PLANET, TRABANT, SATELLIT torpedóhajók  
 11. torpedónaszád-csoport: TB 1, TB 2, TB 7, TB 9 torpedónaszádok  
 13. torpedónaszád-csoport: 21, 24, 32, 39. számú torpedónaszádok  
 15. torpedónaszád-csoport: 20, 26 számú torpedónaszádok  
 16. torpedónaszád-csoport: 23, 45 torpedónaszádok, és öt kis gőzhajó  
 9. torpedó-osztály. Vezérhajó: MAGNET torpedóhajó  
 17. torpedónaszád-csoport: TB 3, TB 4 torpedónaszádok  
 18. torpedónaszád-csoport: TB 5, TB 6 torpedónaszádok  
 Torpedóraktárhajó: BETA (ex régi KAISERIN ELISABETH kerekcső gőzös)  
 10. torpedó-osztály. Vezérhajó: KOMET torpedóhajó  
 19. torpedónaszád-csoport: TB 8, TB 10, TB 11, TB 12 torpedónaszádok  
 20. torpedónaszád-csoport: 19, 22, 25, 31 torpedónaszádok  
 11. torpedó-osztály. Vezérhajó: BLITZ torpedóhajó  
 21. torpedónaszád-csoport: 13, 15 torpedónaszádok  
 22. torpedónaszád-csoport: 16, 17 torpedónaszádok  
 Vonat: CYCLOP, LACROMA, VESTA, NAJ ADE, GIGANT, METEOR, valamint a következő  
 számjelű vontató- és szállító gőzösek: I, II, III, V, VI, VII,  
 VIII, IX, XI, XIII<sup>1824</sup>

<i>Osztály</i>	<i>Darab</i>	<i>Szolgálatba állt</i>	<i>Normál vízkiszorítás</i>	<i>Fegyverzet</i>
MONARCH	3	1897–1898	5 600 t	4×240 mm-es és 6×150 mm-es ágyú
HABSBURG	3	1902–1904	8 300 t	3×240 mm-es és 12×150 mm-es ágyú
ERZHERZOG	3	1906–1907	10 600 t	4×240 mm-es és 12×190 mm-es ágyú
RADEZKY	3	1910–1911	14 500 t	4×305 mm-es, 8×240 mm-es és 20×100 mm-es ágyú
TEGETTHOFF	4	1912–1915	20 000 t	12×305 mm-es és 12×150 mm-es ágyú

*A Monarchia legfőbb egységei*

	<i>Brit</i>	<i>Német</i>	<i>Amerikai</i>	<i>Francia</i>	<i>Japán</i>	<i>Olasz</i>	<i>Orosz</i>	<i>Osztrák-magyar</i>
<i>Fő</i>	153 120	73 115	72 471	60 876	54 041	41 075	53 119	21 535

*A nagyhatalmak haditengerészeti állománya*

<sup>1824</sup> CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN: [http://epa.oszk.hu/00000/00018/00150/pdf/EPA00018\\_hadtortenelmi\\_1985\\_02\\_295-343.pdf](http://epa.oszk.hu/00000/00018/00150/pdf/EPA00018_hadtortenelmi_1985_02_295-343.pdf)

Darab/ vízkiszorítás (ezer tonna)	Brit	Német	Amerikai	Francia	Japán	Olasz	Orosz	Osztrák- magyar
Csatahajó és sorhajó	60/1030	43/590	44/598	24/382	18/257	17/254	12/156	15/181
Csatacirkáló és páncélos cirkáló	43/605	13/186	15/190	22/215	15/197	10/81	6/65	3/19
Cirkáló	73/373	41/157	17/70	12/55	18/76	11/32	8/50	9/25
Torpedóromboló és torpedónaszád	289/166	219/87	67/38	234/51	79/25	121/30	125/49	86/33
Tengeralttjáró	77/33	28/10	38/14	55/29	15/4	20/5	28/8	6/2
21 cm-esnél nagyobb űrméretű ágyúk	550	273	212	188	140	94	56	109
Összes vízkiszorítás	2 207	1 030	910	732	559	402	328	260

*Haditengerészeti erőviszony 1914 nyarán*<sup>1825</sup>

## 1914

„(Baleset a Wien csatahajón. 1914.01.19.) Utólag jelentik, hogy szombaton este kilenc órakor a hadihajók kivilágítása alkalmával a Zichy-moló végén fekvő Wien csatahajón súlyos baleset történt. Az egyik altiszt ugyanis a Villamos kábelekkel volt elfoglalva mely alkalommal oly helyhez ért kezével, hol a szigetelő-burkolat meg volt sérülve és így az áram az altiszt jobb karját, a könyökig csontig elérte.”<sup>1826</sup>

### A hajó bevetései az I. világháborúban:

1914.05.30-án ismét kivonták az aktív szolgálatból, de 1914.08.01-én ismét aktív szolgálatba állt a háború várható eszkalálódása miatt.

### 1914.08.04-én Franciaország és Nagy-Britannia is hadat üzen az Osztrák-Magyar Monarchiának és szövetségeseinek.

1914-ben, az I. világháború kitörésekor a Monarch osztály egységei alkották az 5. csatahajó divíziót. Ugyan a 4. divízió egységei, az SMS Habsburg osztály nagyobb és kicsit gyorsabb az SMS Monarch osztálynál, de fő tüzérsége gyengébb az SMS Monarch osztály egységeihez képest.

1914.08.01-én parancsot kapott arra, hogy Cattaróba menjen, és ott felvegye a harcot a montenegrói és francia tüzérséggel, amelyek a kikötőt támadhatták (utóbb támadják is) a 1749 m magas Lovcsen (Loven) hegyről. Cattaróba 1914.08.13-án futott be a Wien, Budapest és a Monarch. Mivel a montenegrói és francia lövegek túl magasan voltak, az SMS Monarch osztály nem tudta tűz alá venni őket. Itt van még ekkor az SMS Panther torpedócirkáló és az SMS Kaiser Franz Joseph I. védett cirkáló, a Kaiser Karl páncéloscirkáló, a Zenta és a Szigrtvár kiscirkáló, az Ulan, Uskoke, Streiter rombolók, valamint a TB 64, 68, 70, 72 torpedónaszádok és a Scharfschütze romboló is. A kötelék Bokában (Boka a Kotori öbölben van) állomásozott. A kötelékparancsnok Richard von Barry ellentengernagy.<sup>1827</sup>

A magyar flotta Cattarói jelenlétének másik oka, hogy a Montenegrót támogató francia flottának szüksége lett volna egy flottabázisra az Adriai-tengeren, amire Cattaro kiválóan alkalmas lett volna. Tehát, az 5. csatahajó divízió és kíséretének egyik fő feladata, Cattaro megvédése volt a francia és angol hajóktól. A kikötőt több erőd is védelmezte messze hordó tüzérséggel.

1914.08.15-én Buduánál a montenegrói hadsereg állásait lőtte.

(A Cattarói flottakötélék és egyben a Monarchia flottájának első veszteségét a Zenta kiscirkáló

1914.08.16-án történt elsüllyesztése jelentette. Az admirálisok közötti belharc áldozata Barry admirális lett.

Richard von Barry (1861-1939) ellentengernagyot a tengerészek árulónak tartották. Ennek okát abban keresték, hogy ő egykor Ferenc Ferdinánd trónörökös kegyeltje volt, de ambícióit Ferenc József császár nem támogatta. Avval vádolták, hogy a 5. divízióval azért hajózott ki sűrűn, hogy azokat a francia flotta elfoghassa. Állítólag titkos üzeneteket küldött evégett a franciáknak, de a franciák valószínű nem hittek

<sup>1825</sup> Aetas, 29. évfolyam, 2014 / 3. szám / TANULMÁNY / Kaiser Ferenc: A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban

<sup>1826</sup> Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-01-20 / 17. szám

<sup>1827</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Panther\\_\(1885\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Panther_(1885))

[https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a\\_zenta\\_elsullyesztese\\_es\\_a\\_francia\\_haboru](https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru)

neki, mert valami cselt láttak ebben, és ezért nem merték megkísérelni az elfogást. Állítólag, felelőtlenül küldte ki felderítésre a Szigetvár cirkálót, majd a Zenta cirkálót. A Zentát a franciák el is süllyesztették 1914.08.16-án.

Bari (Barry) admirális egy tenger alatti kábelrel tájékoztatta az olaszokat a hajók mozgásáról, s aztán üzelmei végre kiderültek, és végre leváltották.

A Zenta elvesztéséért Barryt vádolta Anton Haus (1851-1917) tengernagy (a Császári és Királyi Haditengerészet főparancsnoka), mondván, Barry nem sietett időben a Zenta megsegítésére. Ezért Barryt 1914 októberében leváltották, majd egy év múlva nyugdíjazták. Bukása azonban minden bizonnyal sokkal inkább volt köszönhető a flotta vezetésén belüli hatalmi harcoknak és rivalizálásoknak, mint gyászos cattarói szereplésének. Utóda Alexander Hansa (1863-1918) ellentengernagy lett. Barry, Haus halála után altengernagyi rangban visszatért a flottához.

A Zentát ért támadás napján, -, Antivári blokádjánál a Zenta, a Budapest, a Wien és a Monarch nevű csatahajók néhány torpedóhajóval vettek részt, amikor a láthatáron feltűnt 17 ellenséges csatahajó. Ezek közül a Budapest, a Monarch és a Wien elmenekültek. Menekülésüket a Zenta fedezte a haditengerészet történetében páratlan hősiességgel.<sup>1828</sup> „(Máshol a tengeren ekkor még kint volt Panther cirkáló, Monarch páncélos és a Streiter és a Scharfschütze rombolók, de egymástól külön-külön hajóztak.<sup>1829</sup>) - a Cattaróba visszamenekült hajók egész nap tétlenül lapultak az öbölben, várva, hogy a franciák mit fognak most csinálni? Barrynak eszébe sem jutott, hogy gyors rombolóiból és torpedónaszádjaiból kiküldjön néhányat felderítésre, hogy megállapítsák, hová tűnt az ellenség, és mi lett a Zentával? A támaszpontra visszatérő Ulan parancsnoka csak annyit jelenthetett, nem sokkal kilenc után látta utoljára az ekkor már füstfelhőbe burkolózó cirkálót, melynek további sorsáról semmit sem tudott. Valószínű volt, hogy a Zenta elsüllyedt, és Cattaróban nyilván azt feltételezték, úriemberhez illő módon az ellenség kimentette a cirkáló legénységét. De senki sem vágyott annyira a bizonyosságra, hogy kiküldjön dél felé legalább egy torpedónaszádot, állapítsa meg, mi történt a Zentával. Holott egy romboló vagy naszád Cattaróból egy órán belül elérhette volna Castellastua környékét, és kimenthette volna a hajótörötteket. Barry utóbb azzal védekezett, hogy nem ismerték az ellenség szándékait, súlyos kockázatot jelentett volna újabb hajók kiküldése, hiszen nem lehetett tudni, nem-e áll lesben a láthatár mögött az ellenség? A kockázat persze valós volt, csakhogy a rombolóknak és a torpedónaszádoknak éppen az lett volna a feladatuk, hogy ezt a kockázatot vállalva felderítést végezzenek, s valós vagy imitált támadásokkal zavarják az ellenség hadműveleteit. Hihetetlen, de még az is csak dél körül jutott eszébe valakinek, hogy legalább egy repülőgépet kiküldjön felderítésre! A légi felderítés megerősítette a franciák távozását, és hogy a Zenta sehol sem látható, tehát valószínűleg elsüllyedt. Az ekkor még a vízben úszó hajótörötteket a pilóta a magasból nem vehette észre.

Az ellenség távozásának megerősítése után sem hagyta el hajó Cattarót. A kis szigeten rekedt, elcsigázott, és minden ellenállásra képtelen hajótörötteket a késő délutáni órákban fogták el a csónakokon érkező montenegrói katonák. A foglyok korrekt bánásmódban részesültek, rendesen ellátták őket, a sebesültek pedig orvosi kezelést kaptak.<sup>1830</sup>) Ez egy tipikus újságírói tudósítás. Az ellenséget visszavertük, nagy károkat okoztunk, nekünk alig van veszteségünk. Én nem találtam nyomot arra, hogy ekkor francia hajó elsüllyedt volna.

<sup>1828</sup> Az Est, 1914. szeptember (5. évfolyam, 219-249. szám)1914-09-01 / 219. szám

<sup>1829</sup> [https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a\\_zenta\\_elsullyesztese\\_es\\_a\\_francia\\_haboru](https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru)

<sup>1830</sup> <http://elsovh.hu/egy-level-harom-tortenet/>

Komárom-Esztergom Megyei 24 óra - Dolgozók Lapja, 26. évfolyam, 1973-05-22 / 117. szám

[https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Kaiser\\_Franz\\_Joseph\\_I](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Kaiser_Franz_Joseph_I)

[https://htenger.blog.hu/2023/04/15/a\\_radetzky-osztaly\\_978](https://htenger.blog.hu/2023/04/15/a_radetzky-osztaly_978)

[https://htenger.blog.hu/2020/08/23/a\\_zenta\\_elsullyesztese\\_es\\_a\\_francia\\_haboru\\_494](https://htenger.blog.hu/2020/08/23/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru_494)



*Richard von Barry tengernagy*

„Az V. hajóosztálynak három egysége Krtole előtt állást foglalt, ahonnan a „Monarch” zászlóshajó (1914) augusztus hó 13-án a délelőtti órákban adta le az első lövést a Krstac nyergén felállított ellenséges lövegek ellen.

A következő hetek gazdagok voltak tüzérségi harcokban, egyrészt a Kuk, Krstac, Pestingrad és Solar-nál felállított montenegrói lövegállások, másrészt a Vermac, Garázda, Skaljari cs. és kir. erődök, valamint a hadihajók között. A „Budapest”, „Wien” és „Monarch” majdnem naponta lőtte a montenegrói ütegeket 24 cm-es gyújtó- és páncélgránátokkal, 15 cm-es shrapnellal. Miután a hajók időnként az ellenséges tűz hatáskörébe kerültek, később olyan állásokból viszonozták a tüzet, amelyek az ellenséges hatótávolságon kívül estek, azaz 11 kilométer távolságra a montenegrói ütegállásoktól, míg az ellenség a Vermac és Garázda erődöket csak 4,6 km távolságból vette tűz alá. A Lovcen által veszélyeztetett cattaroi öböl helyzete kritikussá vált akkor, amidőn a franciáknak sikerült a hegy nyugati lejtőjén egy rádióállomást létesíteni és hajóágyúkat felállítani. Amint ezek az ágyúk a Kuk nyeregben 1350 méter magasságban állást foglaltak, a franciák azzal a ténnyel álltak szemben, hogy az általuk megtámadandó erődök 900 méter mélyen fekszenek alattuk, 500 méter távolságra pedig a tágas teodói öböl terjed el. A francia lövegek az erődökre augusztus hó 19-én nyitották meg a tüzet, és pedig eredménnyel, amennyiben a Vermac erőd 100, a Gorazda erőd 21 és a teodoi tábor 10 találatot kapott.

A flottaparancsnokság erre elhatározta, hogy a cattaroi öbölbe egy korszerű tüzérséggel felszerelt csatahajót rendel ki, amely az ellenséges állásokat nagyobb távolságról is eredményesen tűz alá venni képes. A feladatnak megoldásra a „Radetzky” csatahajót szemelte ki, amely október hó 22-én érkezett Teodo elé, ahol 11 km távolságra az ellenséges állásoktól horgonyt vetett és 30,5 cm-es toronyágyúival megnyitotta a tüzet a Kuk nyergen elhelyezett ütegekre.

A „Radetzky” csatahajó feladatát eredményesen oldotta meg, amennyiben az ellenséges ütegeket október 27-én elhallgattatta. A Lovcen felett kivívott tüzérségi győzelem mélyreható következményekkel járt. Ettől az időponttól kezdve az ellenség a cattaroi erődök leküzdésére komoly kísérletet többé nem tett. A montenegrói ostromló csapatok ereje megtört. A Lovcen ütegek leküzdése 1 évvel később lehetővé tette, hogy az osztrák magyar csapatok a cattaroi öblöt uraló magaslatokat feltartóztathatatlan előnyomulásban birtokba vegyék.”<sup>1831</sup>

<sup>1831</sup> <https://www.elsovilaghaboru.net/2022/>



*Az SMS Monarch osztály, a Monarchia legrégebb, legelavultabb, és legtöbbet foglalkoztatott csatahajói*



*Cattaro korabeli térképe. Jól látható, milyen közel van az öbölhöz a montenegrói határ*

1914.09.08-09-én ismét lőtte a montenegrói állásokat.



*Az SMS Budapest, SMS Wien és SMS Monarch osztrák-magyar Monarch-osztályú partvédő csatahajók védik a Kotori-öblöt<sup>1832</sup>*

1832

<https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/329/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000023/SMS-Budapest-SMS-Wien-es-SMS-Monarch-osztrak-magyar-Monarch-osztalyu-partvedo-csatahajok->

1914.09.18-án az SMS Wien lötte az ellenséges állásokat.<sup>1833</sup>

„A francia középtengeri flotta, amely már napok óta az albán vizeken, Samana táján lavírozott, szeptember elsején, kedden reggel hirtelen megjelent a mi vizeinken, a cattarói öböl bejáratánál és körülbelül tíz-tizenkét kilométernyi távolságra a bejáratot őrző erődök egyikétől állást foglalt és 34 cm-es és 30.5 cm-es kaliberű ágyúival negyven lövést tett az erődre. A cattarói öböl bejárata ellen intézett támadásban a francia középtengeri flottának jelenleg a mi vizeinket fenyegető minden hajója részt vett. A flotta, amely tizenhat nagy egységből (dreadnoughtok és páncélos cirkálók) és számos torpedóútóból és torpedónaszádból állott, a következő volt: A parancsnoki flotta Boue de Lapeyrière admirális vezérlete alatt két **dreadnought: Courbet** és **Jean Bart** és az admirális parancsait ismétlő **Julien de la Gravare páncélos cirkáló**. A két dreadnought tonna-artalma egyenként 23.470, legénysége 1100 főből áll és sebessége óránként 20 csomó.

Az első escadre, amely Chochepratd tengernagy parancsnoksága alatt áll, két divízióra oszlik. Az első divízióban a **Diderot, Danton** és **Vergniaud páncélos cirkálók** 18.320 tonna tartalommal, 900 főnyi legénységgel és tizenkét 30.5 cm-es kaliberű ágyúkkal. Ennek az escadrenak második divíziója Lacaze ellentengernagy parancsnoksága alatt áll s hajói az előbbivel teljesen azonos típusú **Voltaire, Mirabeau** és **Condorcet –páncélos cirkálók**. Ezeknek a hajóknak a sebessége 19.3 csomó. A második escadre parancsnoka Le Bris altengernagy s az első divízió hajói a **Verité, Republique** és **Patrie**, a második divízió parancsnoka Tracou ellentengernagy, hajói a **Justice** és a **Democratic**. Ennek az escadrónak hajói 14.870 tonna tartalmúak, négy 30.5 cm-es ágyúval vannak felszerelve és legénységük mintegy 800 ember, sebességük 18 csomó. A kiegészítő divízió parancsnoka Guépratte ellentengernagy, hajói a **Suffien, St. Louis** és **Bouvet**, tonnatartalmuk közel 13.000, legénységük 700 főnyi, sebességük 18 csomó. Fedélzetük négy-négy 30.5 cm-es ágyúval van felszerelve. A fenti nagy hajók kíséretében számos torpedóúzó és torpedónaszád van. A **torpedóúzók vezérhajója a Bouchier**, amely óránként 65 kilométer sebességet tud kifejteni s amelynek parancsnoka Leray sorhajókapitány. A torpedóúzók első escadrójában a **Casque Dague, Boutefeu, Fourche** és **Faulx**. 1910-ben és 11-ben épült hajók vannak, amelyek tonnatartalma 700—750 közt váltakozik, két 10 cm-es kaliberű és négy, 5 cm-es kaliberű ágyúval és torpedólanszírozó készülékkel vannak felszerelve. A második escadre hajói jóval kisebbek, amennyiben csak 400 tonnatartalmúak s míg amazok sebessége 33 csomó, addig emezeké csak 28 csomó. Hajói a **Carabinier, Spahi, Lansquenet** és **Mameluk**, továbbá az 1910-ben épült **Aspirant Herbert**. Mint a fenti adatokból látható, a francia flotta igen nagy tengeri haderőt képvisel, de nagy ereje ellenére is bizalommal tekinthetünk az esetleges tengeri ütközet elé, mert a mi flottánk, noha számbelileg kisebb, felszerelése, tisztikara és legénysége a legkitűnőbb. A francia flottának ez második aktív szereplése a mi vizeinken, először Antivári előtt a hősi halált halt Zentát támadta meg s hogy a kis Zenta mily bámulatos módon harcolt a sokszoros francia túlerő ellen, azt legjobban bizonyítja, hogy a francia flotta egyik páncélos cirkálója, az **Edgar Quinet**, mely tizennégyezer tonna tartalmú, annyira megsérült, hogy kénytelen volt a flottát elhagyva, sérüléseit kijavíttatni.”<sup>1834</sup>

A francia hajórajnak Cattaro ellen tervezett támadásról a „Budapest“ haditudósítója a következő részleteket közli: 1914.09.18-án a cattarói öböl elő részében horgonyzó osztrák és magyar flottilla kifutott a nyílt tengerre, majd ötven percig bombázta Antivari kikötőjét, ahol több montenegrói parti üteget elhallgattatott. A flottilla ugyanakkor egy, a montenegrói hadvezetőségnek szóló marconigrammot is elfogott, amely felszólítja Montenegrót, hogy másnap reggel 7 órakor támadja meg Cattarót és erődjeit a szárazföldi oldalról, míg a franciák ugyanakkor a tenger felől intéznek támadást az öböl ellen. A francia támadás be is következett:

„1914.09.19-ikén a francia hajóraj 31 kisebb és 17 nagyobb egységgel csakugyan megjelent a Cattarói-öblöt elzáró Rondoni-sziget közelében, a parttól mintegy öt-hat kilométernyi távolságban. A mieink nem tüzeltek rájuk, mert azt várták, hogy az ellenséges hajók a beljebb fekvő aknákra fussanak. A francia hajók azonban nyilván megérezték a veszedelmet, mert hirtelen irányt változtattak. Ebben a pillanatban, amint a hajók hosszoldala párhuzamossá lett a parttal, a **Kobila-erőd** egyik ágyúütege alarmlövéssel jelt adott a tüzelésre. A következő másodpercben a **Lustica erőd ágyú- és mozsárütegei**, valamint a **Mamula-erőd** összes battériái, az előzetesen már

<sup>1833</sup> CSONKARÉTI KÁROLY: AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN, A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig: Hadtörténeti Közlemények

<sup>1834</sup> Az Est, 5. évfolyam, 1914-09-09 / 227. szám

beállított lövegekből gránát- és bombázóporával árasztották el a francia hajókat. Az első sortűz hatása rettenetes volt és végzetes az egyik francia páncélosra, amely legközelebb állott a parthoz s amelyre ennél fogva a legtöbb cső irányozódott. A hajót, szinte egyidejűleg, húsznál több nagykaliberű gránát és bomba érte s ezeknek pusztító hatása alatt a hajókolosszus hamarosan elsüllyedt, ütegeink körülbelül tizenöt-husz percig lőhettek még a teljes gözzel távolodó francia hajók után és sikerült még kettőnek nehéz havariát okozni. Egyiknek a parancsnoki hídját, másikkal Marconi-készülékét sodorták le a gyorstüzelőágyuk gránátjai. Egyéb kárt tenni bennük már nem volt idő, mert hihetetlen gyorsasággal eltűntek, miután hiába pazarolták lövedékeiket a klincsi rádió-állomásra.: A mi veszteségünk a következő: egy súlyosabb sebesült, aki azóta már gyógyulófélben van s egy másik, akinek jelentéktelen sebét tüzértársai a helyszínen kötözték be. Az erődítések egyáltalán nem szenvedtek kárt, aminek nyilván az volt az oka, hogy a francia lövegek speciális célja az erődök mögött fekvő rádióállomás elpusztítása volt. Veresége után a francia flotta ismét eltűnt az Adriából, ahol nincs bázisa, sem szénállomása, de egyetlen helye sem, ahol legalább élelmet szerezhetne magának.”<sup>1835</sup> Sajnos a cikk nem szól arról, hogy az ütközetbe beavatkoztak e a Monarchia hajói az erődök ágyúinak fedezete alatt.

1914.10.17-én 26 francia hajó támadta a Cattarót védő erődöket (**Punta d’Ostro-i erőd**, Mamula erődített szigete, **Vermac vára**), és közben a Lovcen (Lovcsen) lövegei is tüzeltek.<sup>1836</sup>

Az ellenséges állásokat 1914.10.19-én a franciák 8 löveggel erősítették meg. Végül a lövegekkel az SMS Radetzky pre-dreadnought végzett. A Lovcseni lövegek 1914.10.27-én hallgattak el végleg.

„Az elesett katonák özvegyeinek és árváinak. Jószívú magyar fiúk az S. M. S- „Helgoland” csatahajóról (gyűjtés) 142.50 korona — A S. M. S. „Wien” csatahajó magyar tengerészeinek gyűjtése 54 korona,”<sup>1837</sup>

1914.12.01-én ismét szolgálatba állították, és Vergalorában a Tüzérségi Iskola kiképzőhajója lett Polában.<sup>1838</sup>

## 1915

A Léon Gambetta francia cirkálót (12 550 tonna, 4 db 194 mm-es löveg, 16 db 164 mm-es löveg, 22 csomó) 1915.04.27-én az U4 tengeralattjáró elsüllyesztette. Ettől kezdve nagyobb francia hadihajók már nem jelentek meg az Adrián.

### 1915.05.23-án üzent hadat Olaszország az Osztrák-Magyar Monarchiának és szövetségeseinek.

Az 1915.05.24-én az olasz partok ellen indított nagy folttá felvonulásban és támadásban az SMS Wien, Monarch és Budapest nem vett részt. Ebben a hadműveletben a flotta 49 egysége vett részt.<sup>1839</sup>

1915.08.25-én felderítést, majd partraszállást hajtott végre a Traste-öbölben, amely a Kotori - Cattarói öböl része. Egy ember megsebesült a gyakorlat közben.

<sup>1835</sup> Magyarország, 21. évfolyam, 1914-10-13 / 258. szám

<sup>1836</sup> Az Est, 5. évfolyam, 1914-11-25 / 305. szám

Népszava, 1914. 42. évfolyam, 1914-10-21 / 262. szám

<sup>1837</sup> Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-11-10 / 282. szám

<sup>1838</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Wien](https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien)

<sup>1839</sup> <https://hagibal.blogspot.com/2013/04/az-osztrak-magyar-hadiflotta-tamadasa.html>

1916



*Az SMS Wien tengerészei 1916-ban. Pirossal kiemelve Nagy István tengerész<sup>1840</sup>*

A tengerészek sapkájának felirata: Seine Majestets Schifs Wien, vagyis Őfelsége Wien (nevű) hajója.<sup>1841</sup>

1917

1917.08.22-én a Budapest-tel együtt Triesztbe vezényelték az ellenséges partraszállási kísérletek elhárítása céljából, illetve az olasz erődítések ágyúzására. A caporettoi csatában a hajóágyúknak jelentős szerepe volt.

Triesztbe 1917.08.26-án futottak be. Itt, légvédelmi ágyúval szerelték fel a Wien-t és a Budapestet. Ekkor mindkét hajó kapott 1 db 7 cm-es légvédelmi löveget.

1917.08.26-án olasz légitámadást vert vissza.

1917.09.05-én az egyik oldalcsónak találatot kapott és a hajón 6-7 m hosszú repedés keletkezett a vízvonala alatt. A fenékrekeszek (dupla hajófenékkal építették) egy része megtelt vízzel, a léket ideiglenesen eltömítették. A hajó már másnap ismét bevethető volt. Léghajó elhárító löveget szereltek fel rá.

1917.09.12-ben áthajózott Polába.

1917.10.30-án visszatért Triesztbe.

„Október 30.-án az Isonzó – arcvonaltámogatására a „Wien” és „Budapest” partvédő páncélosok Triesztbe indultak, ahová az „Admiral Spaun” cirkálón kívül még a 87., 96., 99. és 100. számú torpedónaszádok már előbb beérkeztek volt.

„Admiral Spaun”, „Budapest”, „Árpád”, „Triglav II.”, „Lika”, „Dukla”, „Turul”, „Scharfschütze”, „Streiter” és a 100., 99., 98., 94., 92., 84., 66., 65., 61., 37., 34., 30., 27., 23. és 20. számú torpedónaszádok, valamint a 34., 7., 6., 5. sz. aknakeresők. A támadásnak az volt a célja, hogy a 41. honvédhadosztállyal együttműködve az ellenséget a Piave – Piave Vecchia torkolat háromszögéből kiszorítsuk. Menetközben csoportunk aknamezőre bukkant, melyen át először utat kellett nyitni. Így egységeink csak 8 h 30-kor foglalhatták el tüzelőállásukat. A tűz megnyitásakor köd keletkezett, úgy hogy a repülőik által tervezett figyelés lehetetlen volt. A köd később olyan erős lett, hogy körülbelül egy órai lövetés után egységeinknek a céltalan tüzet teljesen be kellett szüntetni és kénytelenek voltak helyükön lehorgonyozni. Ebben a helyzetben védtelenek voltak mindennemű ellenséges tengeralattjáró- vagy torpedócsónak támadás ellen, de a megtámadásukra Velencéből kifutott egységek lekésték. Egységeink 11 h 50-kor – amikor a köd már engedett – visszatértek Triesztbe.”<sup>1842</sup>

<sup>1840</sup> [https://hatvantortene.blog.hu/2016/03/22/sms\\_wien](https://hatvantortene.blog.hu/2016/03/22/sms_wien)

<sup>1841</sup> Magyar Honvéd, 2. évfolyam, 1991-02-15 / 7.

<sup>1842</sup> A CSÁSZÁRI ÉS KIRÁLYI HADITENGERÉSZET MAGYAR HŐSI HALOTTAINAK EMLÉKÉRE 1914 - 1918  
<https://mateinfo.hu/oldmate/emlekkonyv.pdf>

Az osztrák hajók 10 000 m-ről indították a tüzelést és 6500 m-ig közelítették meg az olasz állásokat és 15 cm-es lövegekkel is tüzeltek.

Ez a nyomás megtorló intézkedések megtételére kényszerítette az olaszokat. Hét romboló és három torpedócsónak sürgősen elhagyta Velencét. Támogatásukra még az Amirapiodi San Bon és az Emmanuele Filiberto csatahajókat is kirendelték. Bár az egyik hajó motorhiba miatt hamarosan visszatért, a másik kettő eredménytelen torpedótámadást indított az osztrákok ellen. Az osztrákok, miután üzenetet kaptak a hidroplánpilótáktól az olasz csatahajók közeledtéről, sietve leállították hadműveletüket és visszatértek Triesztbe.<sup>1843</sup>

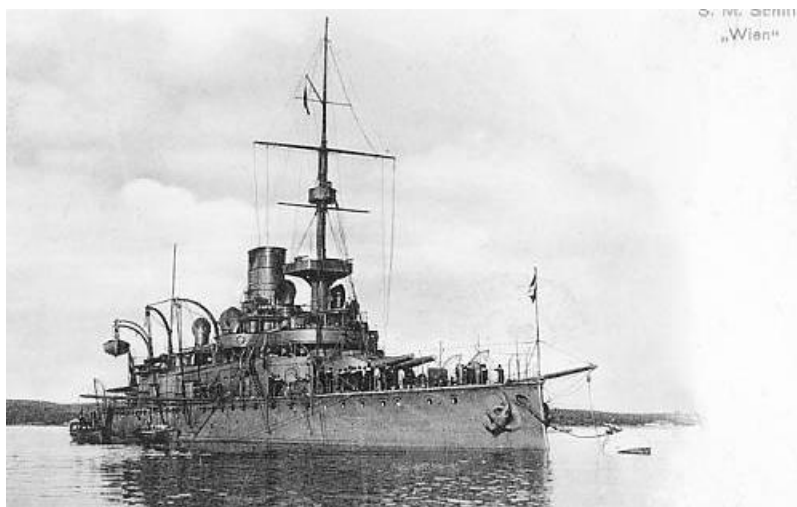
1917.11.16-án a Trieszti-öbölben a Piave folyó torkolatánál lévő Cortellazzo ütegekkel vívott tüzpárbaj során 7 találatot kapott, ebből egyet az övpáncélján. A Wien és a Budapest 10.35-kor nyitott tüzet a 9-10 km-re lévő célpontokra. Amikor 9000 méterre közelítették meg az olasz üteget, a Budapest és a Wien 15 cm-es ágyú is tüzet nyitottak. A Wien jelentése szerint a legnagyobb távolság, amelyről tüzeltek, 11,5 km volt. Ugyanezen jelentés szerint a Wien negyedik 24 cm-es sortüze eltalálta az üteget. Az olasz lövegeket kb. 30 perc alatt szétlőtték. Míg tüzeltek, több olasz légitámadást is visszavertek. 13 óra 30 perckor vették észre a cs. és kir. egységek, hogy két Mas és két romboló-osztag közeledik feléjük. A csatahajók a közeledők felé fordultak, és löni kezdték az olaszokat. A két Mas mintegy 900 méterre közelítette meg a csatahajókat, és miután kilőtt 2–2 torpedót, visszafordult. Ezalatt újabb öt (a csata során összesen nyolc) repülőgép támadta a cs. és kir. egységeket, de bombáik a vízbe hullottak.

A két páncélos 4 km távolságból nyitott tüzet 15 cm-es és a 4,7 cm-es lövegeivel. A Wien jelentése szerint az egyik 15 cm-es gránát közvetlenül az elől haladó Mas mellett csapódott vízbe, és a motorcsónakok elfordulva felhagytak a támadással. A Mas-ok távolságát ekkor 3-4 km-re becsülték. Ugyanekkor a Wien jelentése is megjegyzi, hogy fényes nappal ez egy igen bátor támadás volt.

10 óra 35 perckor kezdődött tüzpárbaj a csatahajók és a parti ütegek között 14 óra 30 perckor fejeződött be. A Budapest a vízvonaltól alatta kapott egy találatot, de az övpáncélon nem tudott áthatolni a lövedék. A Wien-t hét lövedék érte, de csak kisebb sérüléseket okozott. A Cortellazzo-ütegeknél három ember megsebesült.

14.30-ra újabb olasz ütegeket lőtték szét. Ekkor a Wien és a Budapest fedezetét 14 torpedónaszád (9 torpedónaszád és 5 aknakereső) és 3 hidroplán adták. A hidroplánok feladata a tűzvezetés irányítása volt eredetileg. Az ellenség részéről három, a saját részről egy gép kénytelen volt kényszerleszállást végrehajtani. Saját oldalán a kényszerleszállásra azért volt szükség, mert a légi csatában a pilóta – Röver tengerész zászlós – halálos fejlövést kapott. A gépet a sebesült Pintér repülőnegyedmester tette le a vízre.<sup>1844</sup>

Az SMS Wien kevés kárt szenvedett és az embervesztesége is minimális volt. Egyik tengerésze sem esett el.



<sup>1843</sup> <https://www.ah.org.ua/the-best-coastal-defense-battleships>

<sup>1844</sup> Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó  
Hadtörténelmi Közlemények, 132. évfolyam, 2019. év, 3. szám: Kráneli Mihály: AZ OSZTRÁK-MAGYAR HADITENGERÉSZET KÉT TÁMADÁSA A CORTELLAZZÓI ÜTEGEK ELLEN, 1917. NOVEMBER-DECEMBER

1917.12.10-én a Muggia-öbölben hajnali 02.30-kor az olasz MAS 9 (parancsnoka Luigi Rizzo, aki később a Szent Istvánt is elsüllyeszti) a kikötői záron egy hidraulikus vágóeszköz segítségével áthatolt, és két torpedóval elsüllyesztette az SMS Wien-t. A Wien-en a kazánházak közelében két 10,5 m széles lék keletkezett. A MAS 9 elektromotorral haladt, így a hajó őrei nem fedezték fel. Az SMS Wien 10 percen belül oldalra dőlt és orral előre elsüllyedt. 35 ember elesett, 2 eltűnt. (A hajóroncs kiemelése után így változott a végső mérleg: 46 tengerész meghalt, 17 megsebesült.) Gerinccel felfelé ült le a fenékre 15 m-es (16,5 m) vízmélységben.

Ugyanekkor a MAS 13 a közelébe horgonyzó SMS Budapest ellen lőtte ki a torpedóit, de nem találták el a célt.

Az SMS Wien gyors elsüllyedésében nagyban közrejátszott az a tény, hogy a hajó összes vízzáró ajtaja nyitva volt, illetve, hogy a hajót nem védelmezte háló a torpedók ellen.



*Az SMS Wien fara a velencei Museo Storico Navala múzeumban*

Nagy István éppen a fedélzeten tartózkodott, elmondása szerint még látta is a távozó olasz motorcsónakot, amely több méter átmérőjű sebet ejtett a k. u. k. csatahajó elülső oldalán. A hajó orra néhány perc alatt megtelt vízzel, ezért a fedélzetre menekülő haditengerészek a hajó egyre jobban kiemelkedő tatjához menekültek, majd innen ugrottak a december lévén alacsony hőmérsékletű vízbe. Nagy István és a vele együtt a tengerbe menekülő barátjának túlélését a kosárlabda nagyságú, ún. mentőlabdának köszönhetnék, amely a mentőövhöz hasonlóan a víz felszínén tartotta a bajba jutottakat.<sup>1845</sup> Próbálták az SMS Wien-t ellentétes oldali elárasztással megmenteni, de nem jártak sikerrel. Az elsüllyedéskor 32 tengerész esett el és 17 megsebesült.<sup>1846</sup>

1917.12.14-én elrendelték a hajó kiemelését, illetve az elsüllyedés körülményeinek kivizsgálására vizsgálóbizottságot hívtak össze.

A bizottság vizsgálta Alfred Freiherr von Koudelka altengernagy körzetparancsnok, a Wien és a Budapest kapitányának és a trieszti haditengerészeti bázis védelmi parancsnokának szerepét. A bíróság 1918.01.16-án mind a négy személyt elmarasztalta mulasztás miatt.

Koudelkát és a két hajóparancsnokot nyugdíjazták, míg a trieszti parancsnokot tartalék állományba helyezték. IV. Károly 1918.23-án hagyta jóvá a hadbírótság döntését.<sup>1847</sup>

Huber hibáztatható azért, hogy nem tett meg minden óvintézkedést a hajó elsüllyedésének megakadályozására<sup>1848</sup>.

**Leopold Huber Edler von Scheibenhain** fregattkapitányt az SMS Wien parancsnokát utóbb reaktiválták és a Cattarói matrózlázadást megtorló hadbírótság tagja lett.

1918.06.07-én a hajó kiemelési kísérleteit leállították.

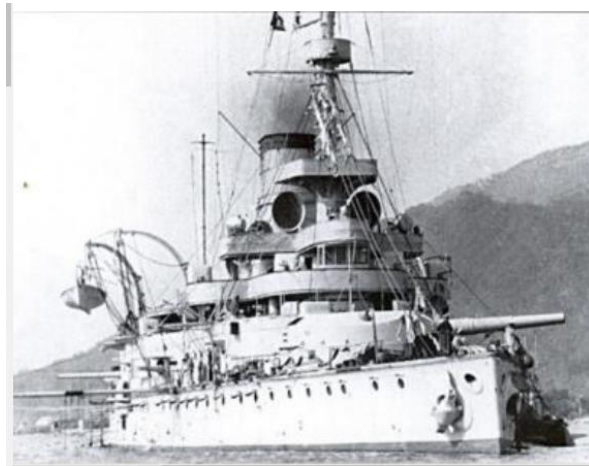
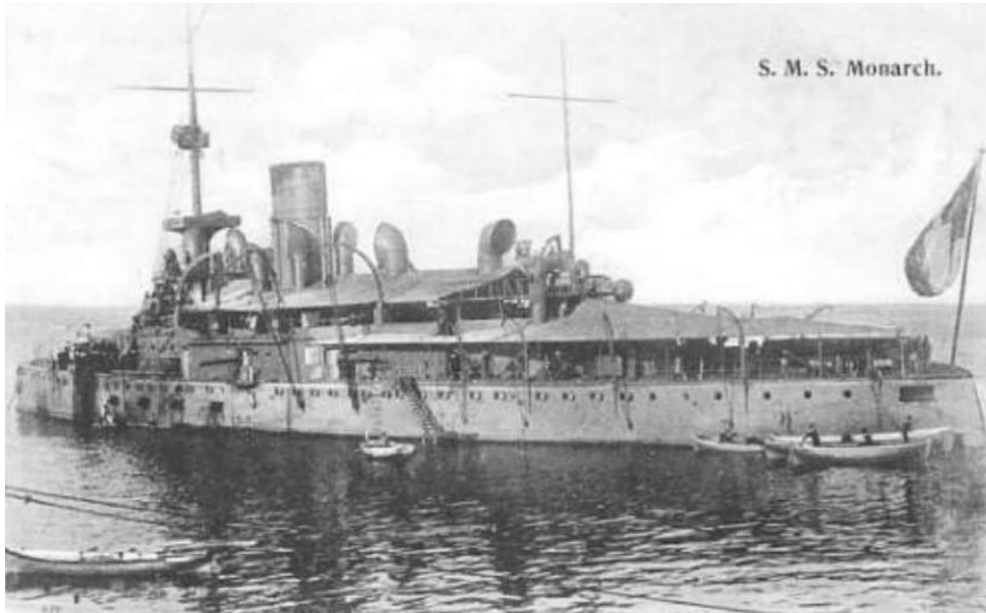
1925 májusában kiemelték a hajót, és fedélzetén 25 elesett tengerészt találtak. Őket a mai trieszti Központi Temetőben temették el egy tömegsírban.

<sup>1845</sup> [https://hatvantortenete.blog.hu/2016/03/22/sms\\_wien](https://hatvantortenete.blog.hu/2016/03/22/sms_wien)

<sup>1846</sup> <https://www.ah.org.ua/the-best-coastal-defense-battleships>

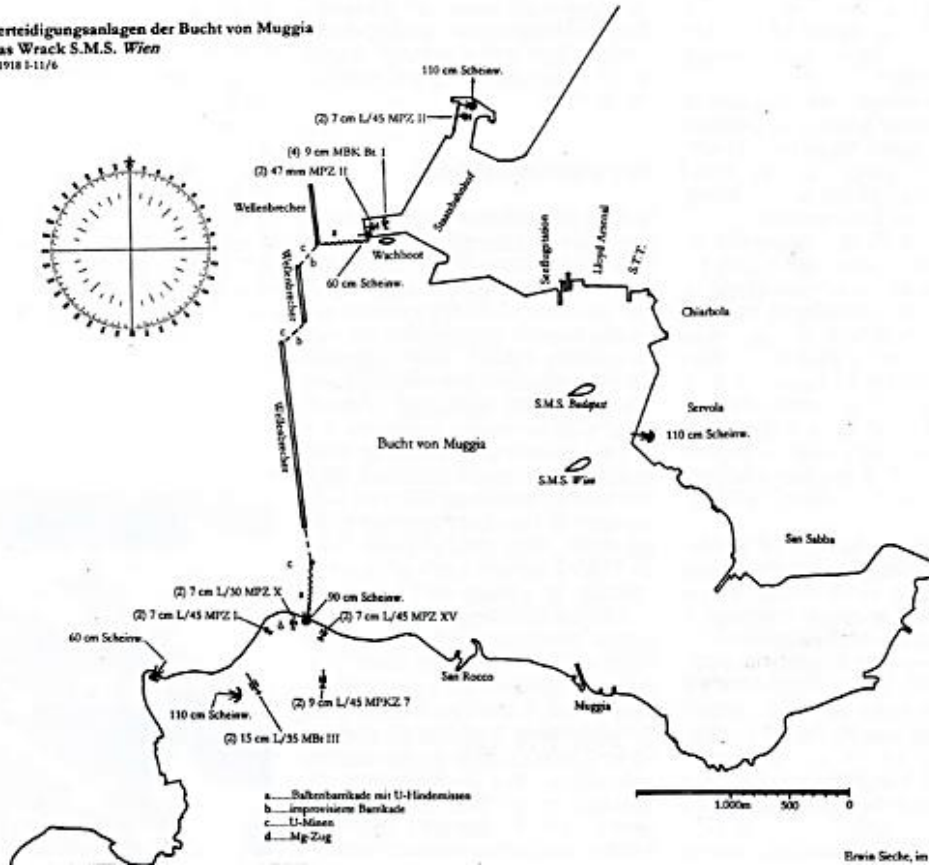
<sup>1847</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Wien](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Wien)

<sup>1848</sup> Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó III. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 34. évfolyam 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET



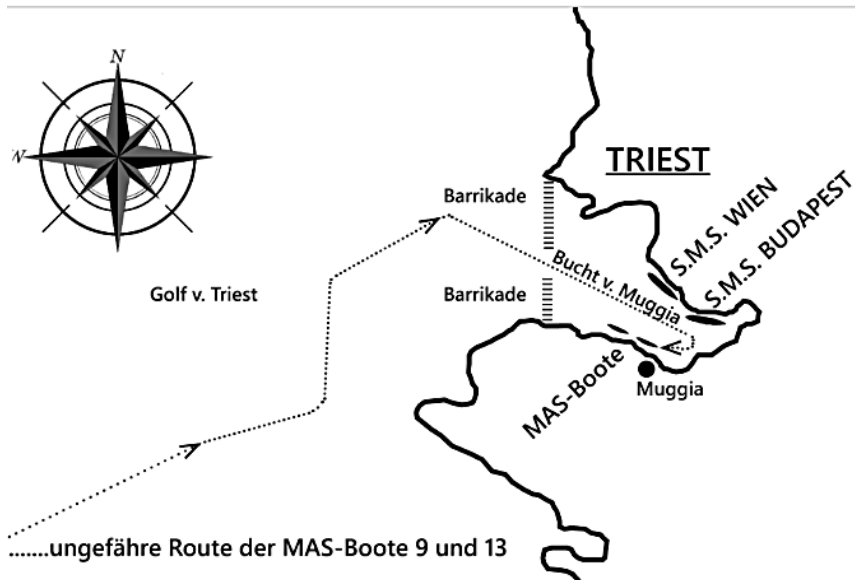
1849

Die Verteidigungsanlagen der Bucht von Muggia  
und das Wrack S.M.S. Wien  
FK/MS 1918 I-11/6



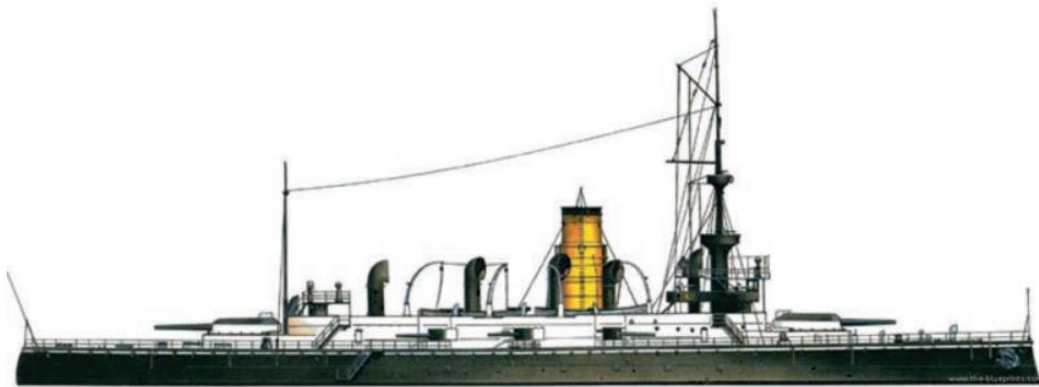
Erwin Secht, im Dezember 1998

A Muggia-öböl védelmi rendszerei és az SMS WIEN roncsának pozíciója - E. Lieche rajza

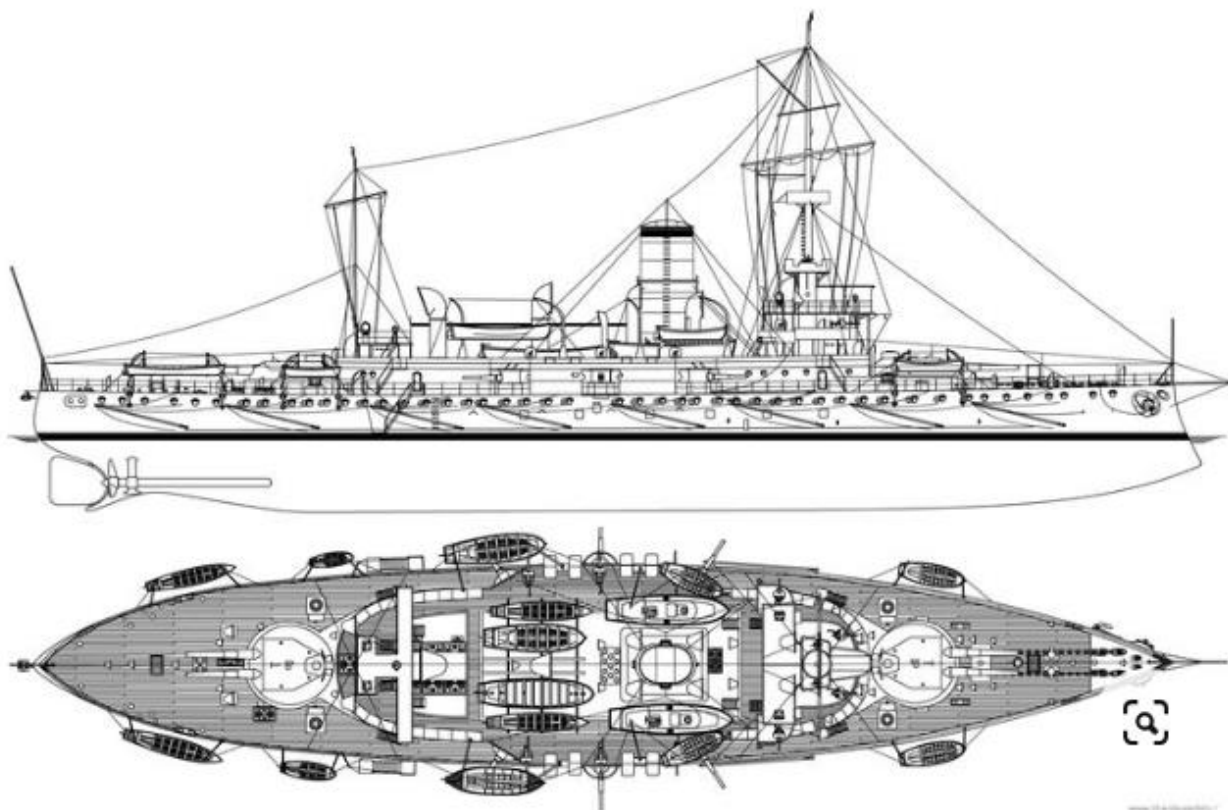


1850

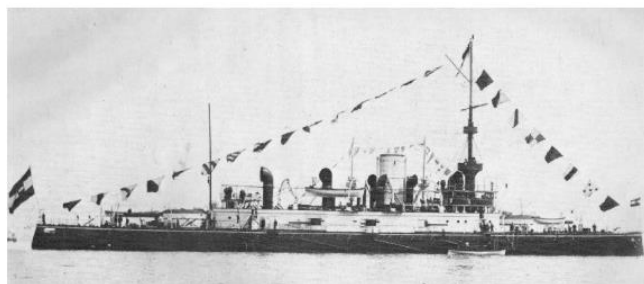
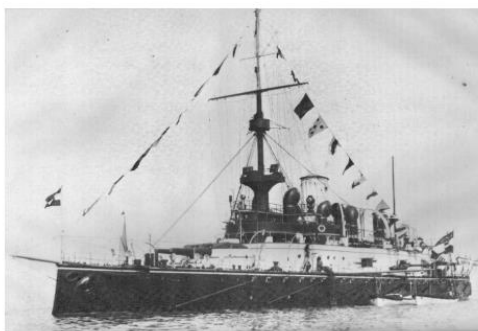
1850 Heinz Strauss: Ladislaus Rémy-Berzencovich von Szillás: Im Spannungsfeld der Geschichte als k.u.k. admiral adjutant vom Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand



1851



1852



1853

1851 [http://www.marineverband.at/downloads/flagge/Flagge\\_01\\_2018.pdf](http://www.marineverband.at/downloads/flagge/Flagge_01_2018.pdf)

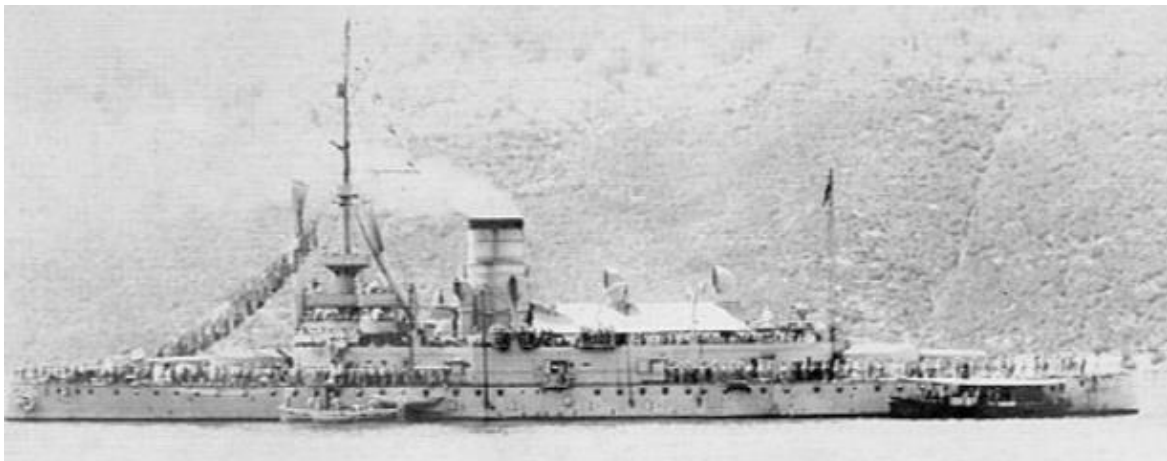
1852 <https://hu.pinterest.com/pin/620370917408403659/>

1853 András Veperdi: AUSTRO-HUNGARIAN BATTLESHIPS The following list contains all Austro-Hungarian battleships which were in commission during the Great War: <https://mateinfo.hu/oldmate/Battleships.pdf>



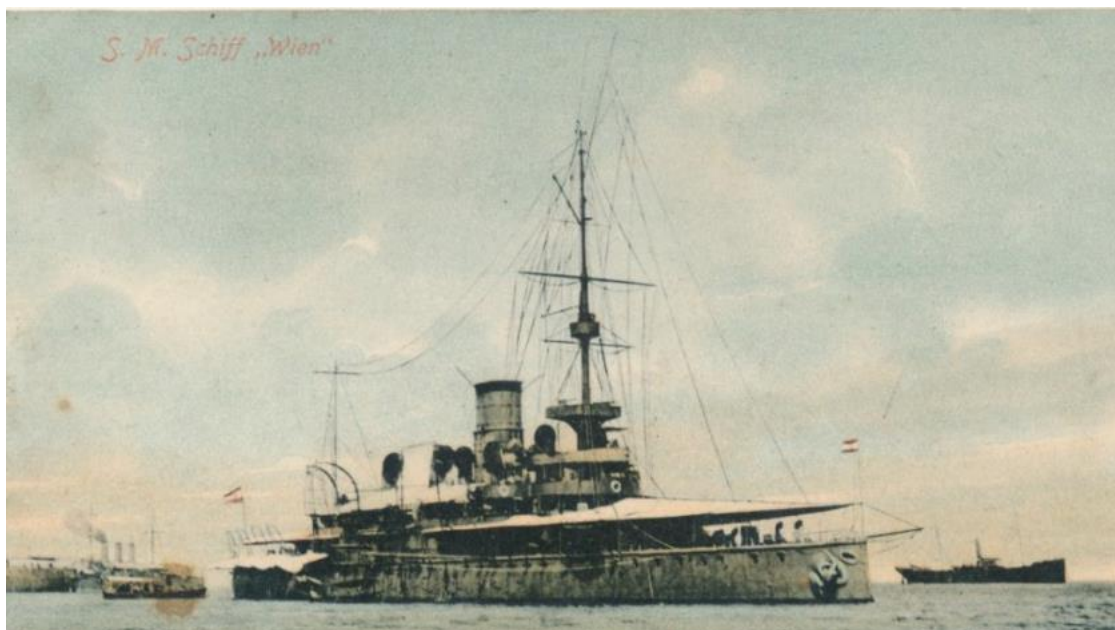


Osztrák-magyar partvédő SMS Wien (Bécs), valószínűleg a cattarói haditengerészeti bázison. Oldalán kiköt az U14, az elfogott francia tengeralattjáró, Curie, amelynek nagyon jellegzetes sziluettje volt. Az U14 parancsnoka Georg von Trapp, a Trapp család alapítója volt.<sup>1855</sup>

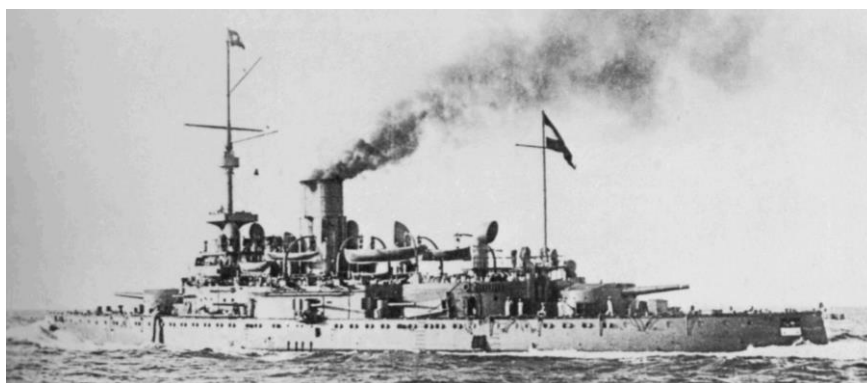


<https://www.ak-ansichtskarten.de/ak/90-Alte-Ansichtskarte/25661-Kriegsschiffe-oesterreich/12661845-AK-Kriegsschiff-SMS-Wien-auf-Reede>

<sup>1855</sup> <https://musingsonnaval matters.quora.com/The-hills-are-alive-with-the-sound-of-music-https-snapshotsofhistory-quora-com-Austro-Hungarian-coastal-defender-SMS>

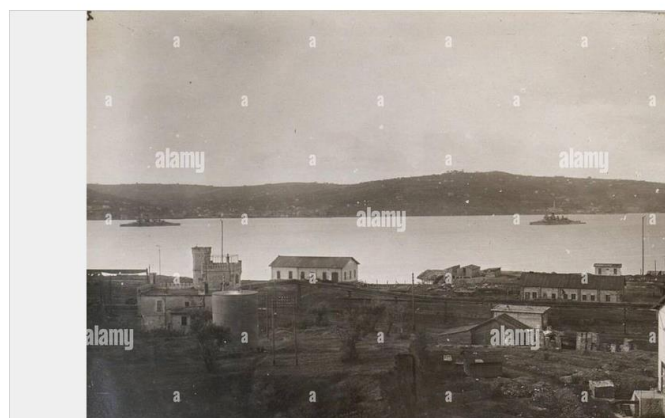


*Az SMS Wien színezett képe 1910-ból*<sup>1856</sup>



1857

S.M.S. "Vienna" u. "Budapest" in the port of Trieste.30.8.17. .  
Captions are provided by our contributors.



1858

<sup>1856</sup> <https://hu.pinterest.com/pin/620370917408384129/>

<sup>1857</sup> <https://www.worldnavalships.com/forums/thread.php?threadid=5717>

<sup>1858</sup> <https://www.alamy.com/sms-vienna-u-budapest-in-the-port-of-trieste30817-image418393559.html>

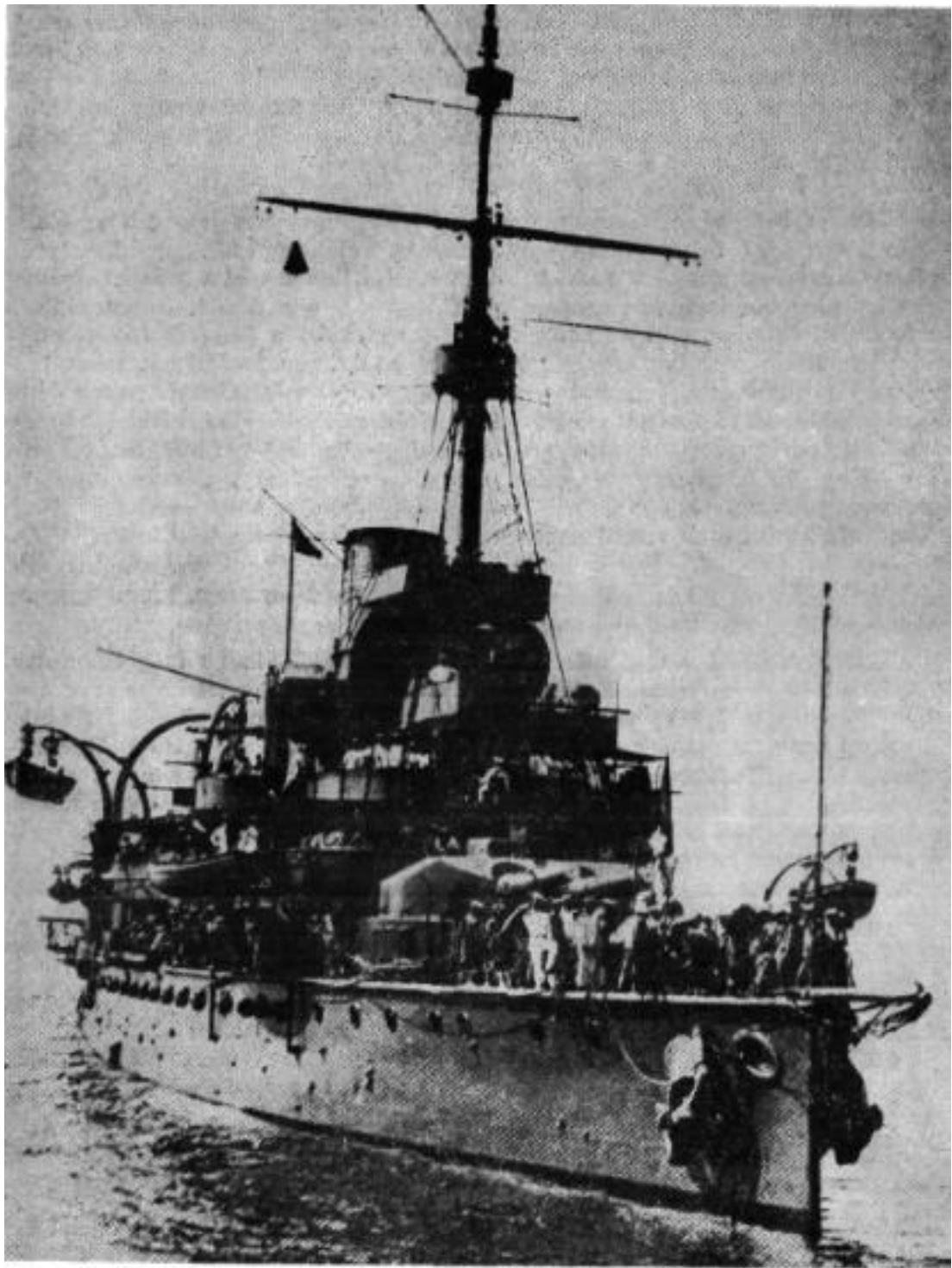


1859

A tűzoltóság bűváregységei szombaton a Trieszt melletti Muggia- öbölben dolgoztak, hogy felszínre hozzák a Habsburg haditengerészet "SMS Wien " csatahajójának maradványait. 1925-ben a felszínre hozták, de nem emelték végül ki. A hajót olasz MAS hajó torpedózta meg 100 éve - 1917. december 10-én. Az SMS Wien néhány perc alatt elsüllyedt, és 46 ember vízbe fulladt. A körülbelül 20 méteres mélységben fekvő roncs maradványait Triestben állítják ki – jelentette a helyi média. A bűváregységeket a tekintélyes friuli tengeri régész, Rita Auriemma vezeti . A roncs töredékeket az olasz, horvát és szlovén kulturális minisztérium égisze alatt rendezett, az adriai tengeri régészetről szóló kiállítás részeként állítják ki , amelyet 2017 december 17-én avatnak fel Triesztben. Az 1950-es években már történtek kísérletek a „Wien” roncsának napvilágra hozatalára, de ezek nem vezettek eredményre. Néhány éve a roncsot teljesen elrejtette az öböl iszapja.<sup>1860</sup>

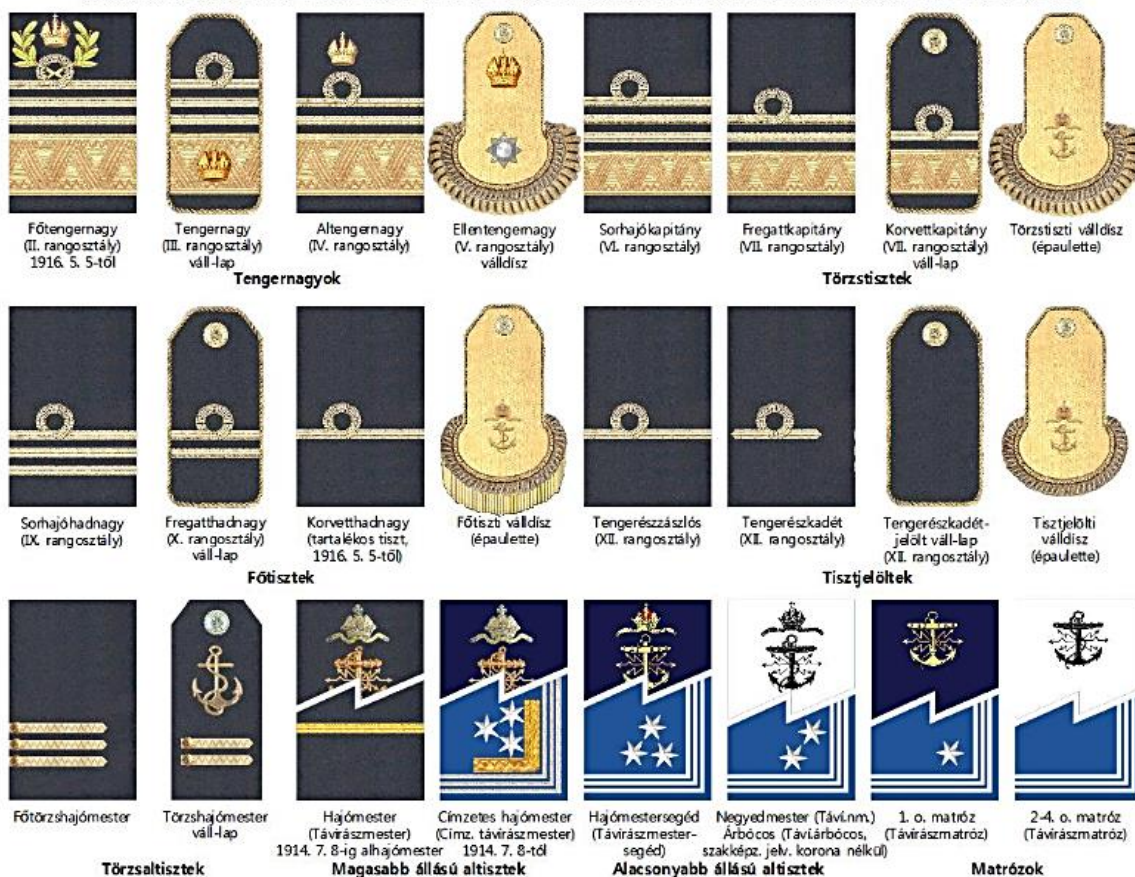
<sup>1859</sup> <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/297/kategoriak~Kiemelt-tetek-es-gyujtemenyek/Egyes-magyar-kiadasok-rendkivul-alacsony-kikialtasi-aron~100001/SMS-Wien-Osztrak-Magyar-Monarch-osztalyu-partvedo-pancelosa-KuK-Kriegsmarine-coastal-de~II1589776>

<sup>1860</sup> <https://kurier.at/chronik/weltchronik/triest-suche-nach-reste-des-kriegsschiffes-wien-im-gange/297.565.002>



*Az 1917. XII. 10-én elsüllyesztett WIEN partvédő páncélos csatahajó*

## A HADITENGERÉSZET RENDFOKOZATI JELZÉSEI



1861

### A hajó kapitányai:

**Gebhardt Ferdinánd (Nándor)** sorhajó kapitány 1897.05.13-1897.07. (22?) (utóbb ellentengernagy)

**Pott Pál (Szilárd, Konstantin)** sorhajó kapitány 1897.07.(22?)-1899-1900 (utóbb ellentengernagy)<sup>1862</sup>

**Sambuchi lovag Bless Viktor** sorhajókapitány 1900 (utóbb ellentengernagy)



(Bless)

**Pott Pál (Szilárd, Konstantin)** sorhajó kapitány ? - 1902.11.28. (másodszor)


**Schukics Lázár** fregatakapitány<sup>1863</sup> 1902.11.29-1904 (utóbb 1907-től ellentengernagy)

<sup>1861</sup> [https://www.puskashirbaje.hu/pdf/A\\_haditengeresztet\\_osszekottetesei.pdf](https://www.puskashirbaje.hu/pdf/A_haditengeresztet_osszekottetesei.pdf)

<sup>1862</sup> Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-07-23 / 202. szám

<sup>1863</sup> Magyar Nemzet, 21. évfolyam, 1902-11-30 / 285. szám

**Sobieczky Adolf** fregattkapitány/sorhajókapitány 1904. május<sup>1864</sup> - 1905. december (utóbb ellentengernagy)



**137. Adolf Sobieczky**

\* 02.11.1854 Mitrovica, Militärgrenze  
† 10.04.1934 Baden bei Wien

best.: 13.04.1934 Wien 19, Grinzinger Friedhof, Familiengruft der Freiherrn Potier des Echelles

katholisch

Vater: Ludwig Sobieczky, geb. Wien 1813, gest. das. 11.10.1870, k.k. Oberstleutnant-Auditor

Mutter:

verh.: Wien 19.10.1890 (Bewill. des RKM/MS v. 10.5.1889) Adele Freiin von Potier des Echelles, gest. Baden bei Wien 8.6.1969, 103 Jahre alt

Töchter:

1. Helga Emma Amalie Johanna Adele, geb. Pola 16.10.1896, gest. ... , heir. Ing. Josef Köstler;
2. Sigrid Johanna Maria Emma Adele, geb. Töplitz, Steiermark, 27.7.1898, gest. ... , heir. Cecil Bernard Oldman, Kurator des British Museum

1865

**Obenmüller (Obermüller) Károly** fregattkapitány/sorhajókapitány 1905. decemberétől, 1906. augusztus – 1907 (Márciusban még kapitánya a Wiennek.)

**Emanuel Haračich (magyarul Manó)** 1907- (1907.11.01-től sorhajókapitány, 1909-ben sorhajókapitányként saját kérelmére nyugdíjazták, 1917-től címzetes ellentengernagy)<sup>1866</sup>



(Haračich)

1909-1911-ben feltehetőleg tartalékban és felújítás alatt állt.

**Vitus von Vončina** (1911.05.01-től fregattkapitány) (utóbb tengernagy, orvos)<sup>1867</sup> (1914.03.08-1917.08.?? az SMS Radetzky parancsnoka)



(Vončina)

<sup>1864</sup> Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-26 / 145. szám

<sup>1865</sup> <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=7136.15>

<sup>1866</sup> <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=7136.105>

<sup>1867</sup> <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=7136.105>



*(Heinrich Seitz von Treffen)*

**Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen** sorhajókapitány **1916.01.21-1917.12.10-ig**<sup>1868</sup> az SMS **Wien parancsnoka** (1914.10.21–1916.01.20 –ig az SMS Helgoland parancsnoka Heinrich Josef Albert Seitz von Treffen, utóbb a Szent István csatahajó parancsnoka, majd ellentengernagy)  
**Leopold Huber Edler von Scheibenhain** (fregartkapitány) 1917.12.10-ig az SMS Wien összefegyvernemi tisztje (első tiszt, máshol a hajó kapitányának írják)

**Zászlóshajó:**

**Hermann Freiherr von Spaun** admirális 1897.05.20-1897.07.19.



1869

*(Spaun)*

**Johann Edler von Hinke** ellentengernagy 1897.09.09-1898.04.16.

**Julius von Ripper** ellentengernagy 1902



*(Ripper)*

**maixdorfi Knyszler Leodegar** ellentengernagy 1903

<sup>1868</sup> <https://hatvantorteneke.blog.hu/page/4?layout=1%3Fdesktop>

<sup>1869</sup> [https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a\\_radetzky-osztaly\\_235](https://htenger.blog.hu/2023/01/18/a_radetzky-osztaly_235)

Testvérhajói közül az SMS Monarch 1918.03.14-től lakóhajó, majd 1920-ban Olaszországban lebontották. Az SMS Budapestet 1918.03.11-én kivonták a szolgálatból, majd október 11-én fegyverzetét leszerelték. Végül 1920-ban Olaszországban lebontották.