

SMS Budapest partvédő páncélos 1896

SMS Budapest partvédő páncélos (toronyhajó)

(Testvérhajói SMS Monarch és SMS Budapest)

Vízkeszoritása: 5636 tonna, 5878 tonna maximális terheléssel

Hossza: 99,22 m

Szélessége: 17 m

Merülése: 6,66 m teljesen feltöltve

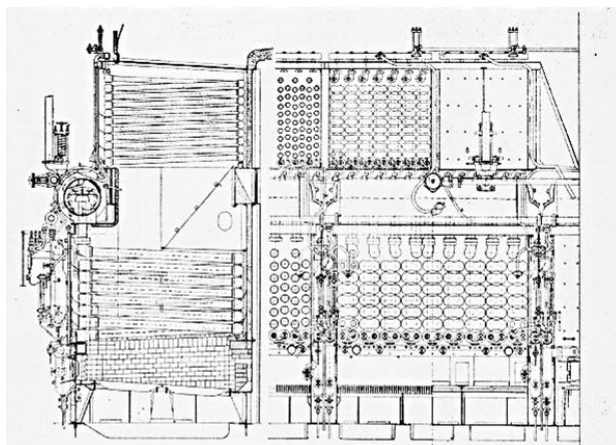
Meghajtása: 12 db Belleville-kazán (Máshol 16 db Belleville-kazán szerepel.)

2 db 2 db álló 3 hengeres háromszoros expanziójú gőzgép.

2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel

1 db kormánylapát

Korszerűbb meghajtása révén, végsebessége nagyobb volt testvérhajóinál. A gőzgépek súlya 800 tonna. „A mi tengerészetünkben a «Budapest» hadihajón talál hozunk legelőször Belleville-kazánal. A «Budapest» kazánja annyiban tér el az ábrában feltüntetett kazántól, hogy a felső elemcsoport az u. n. Előmelegítő (Economiser) hiányzik róla. Amint látjuk az ábrából, a kazán elemcsoportozatokból áll, minden elem U alakú és egy könyökcsővel bír. Minden elemcsoport az alsó gyűjtőből indul ki és a felső gyűjtőbe torkollik. A felső gyűjtő hengeres, erre van szerelve az elzáró szelep a két biztonsági szelep, a manométer, a légszelep és a tápfej. Kétoldalt tágasabb ejtőcsövek vannak, melyek közlekedést létesítenek az alsó gyűjtővel. Az alsó gyűjtő, szekrény alakú aczélöntvény, melyből az egyes elemek elágaznak. Minden elem kúpos toroknyílással bír, mely kb. 80 mm. széles, és mely igen gondosan egy kúpos nikkelgyűrűvel van tömítve. A csövek belvilága 4'5", falvastagsága 3/V', míg a felsőbb és az economiser csövek vastagsága 5/is—3/16". A vízállás teljesen állandó és ezt egy önműködő tápszerkezet által érjük el. E szerkezet a kazán oldalára van szerelve, összeköttetésben áll az economiserrel, ill. a tápszivattyúval, másrészt a tápfejjel. A Belleville kazánhoz különös Belleville-tápszivattyút kell alkalmazni, melyet az automata szabályoz. Az automatán van a vízmutató üveg, iszapgyűjtő, búvóluk és a salinomometer szelep, valamint egy nagyobb szelep, mely arra való, hogy a kazán terét a tengerrel köthessük össze. A tápvíz finom sugárban a gőztérben elhelyezett lemezbe ütközik. Minden elem biztonsági dugaszszal van felszerelve. Ha egyes elemek eldugulnak és a víz belőlük elpárolog, túlságosan felmelegedhetnek. Ezért egyes helyeken lágy öntvényből biztosítót alkalmaznak. Ezek kiolvadásával kitóduló gőz figyelmessé tesz bennünket a bajra. E kazán szerkezete igen sok érdekes részlettel bír és konstrukciójával sok éven át gyűjtött tapasztalatok vannak figyelembe véve. Gondos kezelés mellett, igen jó kazán. Hátránya, hogy az elemekben a víz sűrűsége kissé nagy (sok könyök), bár a cirkuláció így is elég élénk. A menedékes elemek közt azonban sok korom és repülő hamu torlódik meg, melyet időnkint gőzfúvóval kell eltávolítani. A kazán kompresszorral van felszerelve, mely a rostély alá komprimált levegőt fűjtat. Rendesen 21 kg. túlnyomásra szerkesztik és hármas expanzióval bíró gőzgépeknél 17,5 kgramra redukálják a gőzt Belleville redukáló szeleppel.”



*Belleville-kazán*¹⁸⁷⁰

Teljesítménye: 9180 LE (6750 kW)
6—8500 lóerejű gőzgép

Sebessége: 17,8 csomó (32,5 km/h)

Üzemanyaga: 300 – 500 tonna szén

Hatótávolság: 2200 tmf/12 csomó
3500 tmf/9 csomó

Legénysége: 26 tiszt és 397 tengerész

Páncélzata nikkelt acél Harvey páncél:

Öv: 220-270 mm, 2,1 m magasan

Fedélzet: 40-60 mm

Vezérlőtorony: 220 mm

Fő lövegtornyok: 203-250 mm

Kazamata ütegek: 76-80 mm

Az SMS Monarch páncélzata, helyenként erősebb volt az SMS Habsburg osztályú hajóknál.¹⁸⁷¹

Fegyverzete:

4 db 24 cm/L40 (9 hüvelyk) Krupp löveg (lőtáv 16 km)

6 db 15 cm/L40 (6 hüvelyk) Skoda löveg, (máshol Krupp löveget írnak¹⁸⁷²)

10 db 4,7 cm/L44 (1,9 hüvelyk) Skoda löveg

4 db 4,7 cm/L33 (1,9 hüvelyk) gyorstüzelő Hotchkiss löveg,

1 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) MG géppuska

2 db 7 cm (66 mm)/L1 Uchatius csónaklöveg

2 db vízvonaltól alatti, 45 cm-es torpedócső

1918 júniusában az éllövegtorony helyére egy 38 cm-es L/17-es 16M mozsarat építettek be, hogy a piavei támadást a tengerről támogatni tudja.

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino, Trieszt

Építési költsége: 10 058 157 korona

¹⁸⁷⁰ Polytechnikai Szemle, 7. évfolyam, 1903-01-25 / 3. szám

Magyar Gépípar, 12. évfolyam, 1903-05-01 / 5. szám

¹⁸⁷¹ Linzer Volksblatt, Mai 1903-05-05

¹⁸⁷² Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914–1918.) 126. p.

Építés kezdete: 1893.02.16. (Az SMS Wien építése is ekkor kezdődött.)

Vízrebocsátás: 1896.07.27. (Máshol 1896.07.24-e szerepel, de ez rossz dátum.)

Hadrendbe állt: 1898.05.12.¹⁸⁷³

Mivel a Monarch hajóosztály három egységét, a Wien-t, Monarch-t és Budapest-et általában egyszerre vetették be, nem minden eseményt emelek itt ki, ami a Wien és a Monarch lapján már szerepel, de igyekszem megjeleníteni azon eseményeket, ahol az SMS Budapest egyedül volt jelen, vagy kifejezetten rá vonatkozik az adott történés. Ebben a részben azonban a három hajó közös külföldi útjai és nagyobb hadgyakorlatai azért meg kell, hogy ismételten jelenjen.

1895.

„Az épületében levő „Budapest“ nevű páncélos partvédónaszád részére, mint tudósítónk írja, Belleville-féle új szerkezetű, vízcsöves kazánokat szereznek be, míg a másik két naszád, a „Monarch“ és a „Wien“ gőzkazánjai hengeresek lesznek. A Belleville-féle gőzkazánok 8500 lóerőnek megfelelő gőzerőt fognak fejleszteni s a híres Maudslay Soha & Field cégnél már meg is rendeltettek. Szakértő körökben kíváncsiak az elérendő eredményre.”¹⁸⁷⁴

1896.

Bemutatta ezután K. Steineck haditengerészeti főparancsnok átirata kapcsán a maga előterjesztését a „Budapest“ páncélos hadihajó vízrebocsátása ügyében, indítványozva, hogy a főváros küldöttségileg képviseltesse magát az ápr. 27-ére kitűzött vízrebocsátási ünnepélyen. A keresztanyas tisztre a szokott formában Mária Terézia főhercegnő lesz felkérendő. A küldöttség az elnökség vezetése mellett hat tagból állna. Steiger Gyula közbekiált: — Hat tag az sok! — Miért sok? kérdi az elnök. — Mert pénzbe kerül. Költséges. — Azt hiszem, a bizottsági tagok legnagyobb része saját költségén fog utazni, jegyezte meg az elnök, aki aztán elmondta, hogy a „Budapest“ hajón a vízrebocsátáskor már az a díszzászló fog lengeni, amelyet a főváros adományoz a fővárosi látképfestménnyel együtt.¹⁸⁷⁵

„Budapest“ a tengeren. Budapest, április 16. Szép ünnepe lesz a trieszti kikötőben április 27-én az osztrák-magyar haditengerészetnek. Tengerre bocsátja rövid idő alatt már a harmadik hatalmaspartvédő hajóját, amely a Monarch és Wien mintájára remeke a modern hajóépítésnek. Örömrünk, telik majd az ünnepben magunknak is, mert a kiegyezés óta ez „»lesz az első és, egyetlen hadihajó, amely magyar név dicsőségét viszi ki a mérhetetlen tengerekre. Mintegy a dualizmus szimbólumaképpen, Budapest az új partvédő hajó neve a magyar fő- és székváros után, amely ennek öröme nagyszámú küldöttséggel vesz részt a büszke alkotmány vízrebocsátásán. Díszesebb helyiségei számára a fővárosi tanács olajba festette a főváros érdekesebb pontjait, díszes lobogót készítettett, számára a magyar, és a fővárosi színekben tündöklő szalagokkal és az ünnep napján fejedelmimédia megvendégeli a hajó legénységét és tisztjeit. Így válik a tengerészet ünnepe a magyar főváros ünnepévé is és mindannyian szívesen látjuk, hogy a hadihajók elnevezésében szakítottak a régi rendszerrel és Magyarországnak évek óta hangoztatott szerény kívánsága méltánylásra talál. A vízrebocsátás és felszentelés ünnepe, mint említettük, április 27-én lesz. Báró Steineck admirális, Rimidini helytartó, báró Reinelt, a kereskedelmi kamara elnöke, és dr. Pitteri, a trieszti podesta számos meghívót küldött a monarkia sok celebritásához. Reggel féltíz órakor kezdődnek a szokásos szertartások, melyek tartama alatt a hajóraj teljes zászlódíszben, az ünnepély helyére vonul. Az új hadihajót Urednicek Pál lelkész fogja felszentelni. A keresztanya tisztségét Mária Valéria, főhercegnő fogadta el, akit az ünnepen Széchenyi Andrásy Mária grófné fog képviselni. A vízrebocsátás alkalmával a katonazene rázendít a himnuszra, a többi hajó pedig a szokásos üdvölvésekkel köszönti legújabb társát. Az ünnepek estéjén Rimidini helytartó estét ad, másnap pedig a Breattest-villában lesz fényes sóirée. Ugyanaznap a trieszti podesta, dr. Pitteri a Villa Revoltellában fényes kerti mulatságra, hívja meg a vendégeket. Az új hajó típusa a legújabb szerkezetű part védő páncéloshajóknak. Popper Szigfrid hajóépítő-főmérnök terve szerint épült a Stabilimento Tecnico

¹⁸⁷³ Bak József, Csonkaréti Károly, Lévay Gábor, Sárhídoi Gyula: Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984

https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship

¹⁸⁷⁴ Pesti Hírlap, 17. évfolyam, 1895-12-27 / 355. szám

¹⁸⁷⁵ Pesti Hírlap, 18. évfolyam, 1896-03-05 / 64. szám

Triestinóban. Egészen modern elvek szerint szerkesztve: erős a felszerelése, nagy a gyorsasága, érzékeny részei jól védvék s alig süllyedhetik el. A hajó minden alkatrészét a monarkiában, magyar és osztrák munkásokkal készítették. Páncélja Siemens-Martin-féle acélból való, belseje rekeszekre van osztva, úgy hogy külső sérülések nem meríthetik el egyhamar a hajót. A fedélzeten levő szivattyúk baj esetén 1500 tonna vizet képesek óránként a fenyegetett hajórészekből kiszivattyúzni... Reméljük, hogy derekasan megállja majd helyét akkor is, ha nehéz körülmények úgy kívánják, hogy pusztító tüzével védje meg az árbocán lengő lobogót.”¹⁸⁷⁶

„Fővárosi küldöttség a „Budapest“ vízre bocsátásánál. A »Budapest« hadihajót, mint azt már megírtuk Triesztben, e hó 26-án bocsátják vízre, nagy ünnepek között, melyeken részt fognak venni az uralkodóház tagjai is. Az ünnepélyre a fővárost is meghívták s a főváros küldöttségileg fogja képviseltetni magát. A küldöttséget Ráth Károly főpolgármester vezeti s tagjai lesznek Gerlóczy Károly első alpolgármester, Radocza János, Schweiger Márton, Heltai Ferencz dr., Forgó István, Wagner Géza dr., Mérő János, Morzsányi Károly dr. és Medvey Zsigmond fővárosi bizottsági tagok. A küldöttség április hó 25-én — szombaton — este indul el Budapestről, a déli vasút gyorsvonatával. A főváros küldöttei mindnyájan fényes díszmagyarban fognak az ünnepélyen megjelenni. Megemlítjük ezúttal, hogy Budapest székesfőváros törvényhatósága, a nevére elnevezett hajó részére — udvarias viszonzásul — pompás dísz-zászlót készíttetett, a mely az aranyhímzés valódi remeke és egy olajfestményt is küldött, mely Budapestet ábrázolja. E kép a hajó szalonját fogja díszíteni. A székes főváros hatósága ezenkívül a vízrebocsátás alkalmával a hadihajó legénységét is meg fog vendéglenni.”¹⁸⁷⁷

„Ha békét akarsz, készülj fel a háborúra." A nagy európai államok háborús fegyverkezését évről évre lázasan folytatják...

A hadviselés egyetlen területén sem történt azonban rövid időn belül olyan korszakalkotó felfordulás, mint a haditengerészetnél. Az osztrák-magyar flottát nem támadó fegyvernek szánják, de mindig elég erősnek kell lennie ahhoz, hogy bármilyen támadást vissza tudjon verni a part menti térségünk ellen.

Azok a hajók, amelyekkel Tegetthoff 30 évvel ezelőtt megnyerte a Lissa melletti örökké emlékezetes tengeri csatát, ma már aligha képesek ellenállni a legkisebb ellenséges cirkálónak is.

Mivel az amúgy is minimális partvonalunk megőrzése és megvédésének képessége nagyhatalmi pozíciónk és a külvilággal való kapcsolataink elengedhetetlen feltétele, a haditengerészeti adminisztráció kötelessége, hogy mindig eleget tegyen a jelen igényeinek.

Haditengerészetünk az utóbbi időben értékes gyarapodást élt át a partvédő hajók típusának megteremtésével, és bár továbbra sem mondhatjuk magunkat nagyhatalomhoz méltó flotta tulajdonosának. Miután hétfőn, 1896.07.27-én a harmadik partvédő hajót vízre bocsátották, el kell ismerni, hogy a viszonylag kis, évi 12 millió guldenes flottaköltségvetés mellett kiváló eredmények születtek, különösen rövid időn belül. Április 27-én, hétfőn a Trieszt melletti San Roccóban található Stabilimento tecnico partján hagyományos módon került sor az imént említett páncélos partvédők harmadik egységének a felszentelésére és vízre bocsátására. A „Budapest” nevet kapta, megjelenésében, méretében és berendezésében teljesen megegyezik a „Monarch” és „Wien” partvédőkkel. –Valójában a Budapest hajóművei teljesen mások voltak, mint testvérhajóié.- A keresztanyja Marie Valerie főhercegnő volt, akinek helyettese Széchenyi-Andrassy Mária grófnő volt. Az ünnepségen részt vett a magyar főváros Budapest küldöttsége is, amely egy igen szép díszlobogót adományozott a hajónak. A teljes elkészültével impozáns benyomást keltő hajó - mint képünkről is látszik - befejezetlen állapotban hagyta el a sólyát.

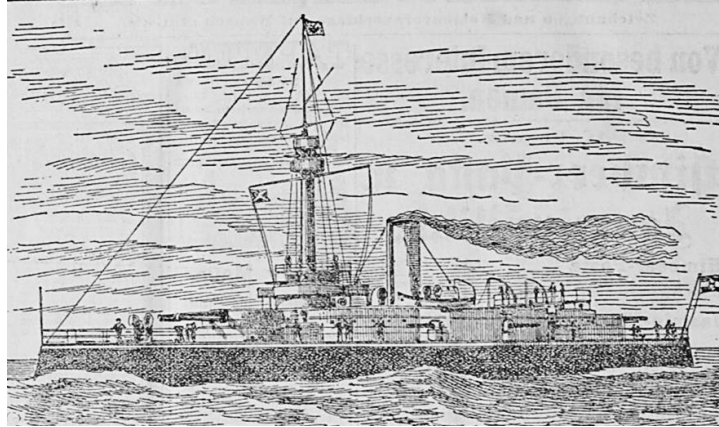
¹⁸⁷⁶ Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-04-17 / 106. szám

Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-04-28 / 117. szám

Fővárosi Lapok 1896-04-28 / 117. szám

Grazer Volksblatt, April 1896-04-28

¹⁸⁷⁷ Fővárosi Lapok 1896-04-19 / 108. szám



Csak a hajótest készült el, a lövegtornyok rögzítésére, a hajtóművek és a fegyverek beszerelésére csak később kerül sor, és valószínűleg egy évig is eltarthat. Annak érdekében, hogy olvasóink képet kapjanak egy ilyen modern páncéloskolosszus erejéről, itt röviden felsorolunk néhány további adatot. Erős páncélozás, jelentős sebesség, a létfontosságú részek védelme a nagyfokú elpusztíthatatlanság kiemelkedő jellemzői ennek az új hajónak, amely kizárólag hazai alapanyagokból készült és hazafias munkával jött létre a hazai hajógyárban.

A 93,1 méter hosszú – a merőlegesek között- és 17 méter széles. Össztömege 111 000 hüvelyk tonna, ami 5550 tonna vízkiszorításnak felel meg, és a vízvonalnál hosszának 2/-én a Witkovicei gyárból származó, legfeljebb 27 centiméter vastag rozsdamentes acél borítja, amely a leghíresebb külföldi cégek termékeit gyártja, meghaladta a lezajlott tesztek minőségét, így a hajó jól páncélozott. A hajó elején és hátulján két 24 centiméteres Krupp toronylöveg található forgó páncélos tornyokra szerelve, amelyek 215 kilogrammos lövedékei 88 centiméter kovácsoltvason hatolnak át.

A fedélzeten hat darab 15 centiméteres gyorstölthető ágyú is található, amelyek percnként 10 célzott lövést képesek leadni – máshol 8 lövést írtak-, 18 kisebb löveg és két mitrailleuse is van a hajónak. Az akár 8500 lóerős teljesítményt kifejtő, maximum 17 atmoszféra nyomású vízcsöves kazánokból gőzt fogadó gépek - ez az első alkalom, hogy ezt a kazánrendszert Ausztriában használják nagy hajón - óránkénti sebességet több mint 17 tengeri csomós (32 kilométer) óránkénti sebességet biztosítanak.

A büszke hajó megépítését szép hazánk magasan fejlett iparának remekműveként fogadják, a hajó minden használat során bizonyuljon hatékony fegyvernek dicsőséges zászlónk új dicsőségére e súlyos időkben!¹⁸⁷⁸

A hajó vázát Siemens- Martius-féle acélból építették, páncélja pedig nikkelacélból készült. Az egész hajót villamos fénnyel világítják, van a hajón összesen 380 izzólámpa és két 25.000 gyertyafényű ívlámpa. Az egyik dinamógép az éjjeli jelzőkészüléket is ellátja árammal.¹⁸⁷⁹

A »Budapest« hadihajó vizrebocsátása alkalmával fölmerült ünnepi költség 2.930 frt.¹⁸⁸⁰

Három partvédő új hajónk (Monarch osztály) által csatahajóink száma már nagyban növekedett, de a mind nehezebbé váló felderítő szolgálat teljesítése céljából a czirkáló hajók szaporításáról, valamint a már meglevő hajók teljes korszerűsítéséről kell gondoskodnunk és ezt annyival is inkább, mert csatahajóink száma és nagysága, költségvetésünk folytán, szűk határok közé lévén szorítva, azoknak támogatása számosabb és gyorsabb járatú czirkáló hajókkal kiváló fontossággal bír. A korszerű hajómunkát illetőleg a cs. és kir. haditengerészet vértezett és vértezetlen czirkáló hajók, valamint sík tengert járó torpedónaszádok építését tartja szükségesnek. A nikkel-aczél, mely a vértlanczok gyártásánál nagy sikerrel használtatott, a közeljövőben, mint hajóépítészeti anyag nagy jelentőséget fog nyerni.¹⁸⁸¹

¹⁸⁷⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, April 1896-04-30

¹⁸⁷⁹ Budapesti Hirlap, 16. évfolyam, 1896-04-17 / 106. szám

¹⁸⁸⁰ Fővárosi Közlöny, 7. évfolyam, 1896-11-24 / 91-92. szám

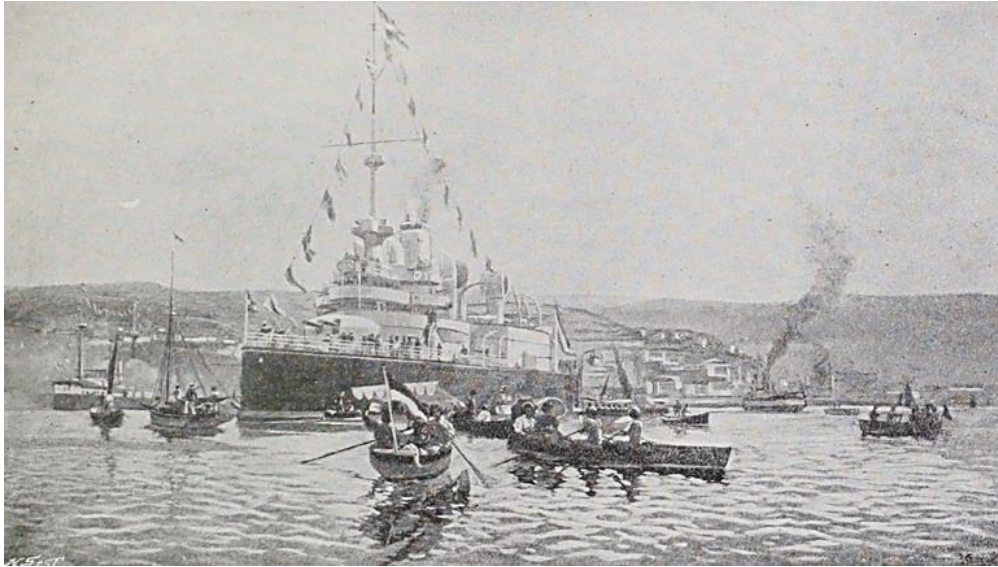
¹⁸⁸¹ Fővárosi Lapok 1896-06-13 / 162. szám

1897.

Az 5500 tonnás Budapest partvédő toronyhajó 3.500.000 forintra rugó építési költségeinek negyedik részletét hagyta jóvá ekkor a delegáció.¹⁸⁸²

A Budapest partvédő páncélos toronyhajó 8500 indukált löerős, 4 nehézágyú, 6 közepes, 2 közepes és 16 gyorstüzelő ágyúval van ellátva.¹⁸⁸³

Az a hír, hogy a krétai események következtében az ideiglenesen szabadságolt aktív tengerész tiszteket behívták és hogy a Budapest és Tegetthoff hadigőzösök s több torpedóhajó Pólában Krétába való indulásra készen állanak, hiteles értesülés szerint nem felel meg a valóságnak. A Budapest páncélos hajó, mely múlt évben épült, nem készült meg még annyira, hogy teljesen fölszerelhető legyen.¹⁸⁸⁴



„Kirscher Sándor trieszti festő tudvalevőleg megfestette a Budapest hadihajó képét és 5000 írtért följánlotta a fővárosnak. A tanács tegnapi ülésén elhatározta, hogy a képet nem veszi meg, mert nem éri meg az ötezer forintot, de különben is ha meg akarja festetni a hajó képét, talál elég magyar festőt, aki megfesti és nem adja a pénzt külföldi festőnek.”¹⁸⁸⁶

„(A „Budapest“ hadihajó próbája.) Fiuméből táviratozza tudósítónk. A san roccói hajógyár befejezte a Budapest nevű partvédőhajó fölszerelését. A hajó tegnap 1897.10.21-én tette meg az első próbautat. A gőzös gépei igen jól beváltak. Rövid időn belül megtartják a hivatalos próbát is s azután az új hadihajót átadják a haditengerészetnek.”¹⁸⁸⁷

A «Monarch», «Wien» és «Budapest» ágyúi 2.700.000 frtba kerültek. A három említett partvédő hajó ágyúihoz 1,725.000 forint ára lőszer szükséges.¹⁸⁸⁸

1898.

1898.05.11-1898.08.19 között a Nyári Hajóraj I. Nehézhajó Divíziójának tagja.

„(Hadgyakorlat az Adrián.) Az idei flotta-gyakorlatokat — mint Polából jelentik — májustól augusztusig tartják meg az Adrián. A játékháborúban részt vesz három nagy modern, tornyos hajó, továbbá a három partvédő hajó, — a Budapest, a Monarch és Wien — a három régiebb fajtájú hadihajó:

¹⁸⁸² Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám

¹⁸⁸³ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-05-07 / 126. szám

¹⁸⁸⁴ Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-02-15 / 46. szám

¹⁸⁸⁵ Fiume és a magyar-horvát tengerpart (Magyarország vármegyéi és városai, 1897) A magyar tengerészet / Révhivatalok

¹⁸⁸⁶ Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-04-17 / 107. szám

¹⁸⁸⁷ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-10-22 / 294. szám

¹⁸⁸⁸ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám

a Don Juan d’Austria a Kaiser Max és a Prinz Eugen, melyeket még 1875-ben bocsátottak tengerre. Ezekon a hajókon kívül még egy kis torpedó-hajóraj is részt vesz a manőverben. Az egész hajóraj parancsnoka eddigi intézkedések szerint Minutilla báró ellentengernagy, a torpedó-flotilla parancsnoka pedig Montecuccoli Polignano ellentengernagy lesz. A Wien hajó most még Kaneában 8kréta) van, de a manőverek idejére fölváltják a Kaiser Franz Josef torpedó partvédő hajóval.”¹⁸⁸⁹

Nádler Róbert kimutatta a »Budapest« páncélos hajó részére megrendelt fővárosi látóképet. A bizottság némi módosítást kíván a képen tétetni s ezért azt a művésznek visszaadják.¹⁸⁹⁰

Pola, 1898.11.26. (A Magyarország tud. táv.) Katonai körökben beszélnek, hogy mikor a német császár (II. Vilmos) ittléte alkalmával meglátogatta a Budapest és Mária Terézia hadihajókat, ezekről nagyon elismerőleg nyilatkozott. Különösen dicsérte a császár a «Budapest» hadihajót és ennek páncélozását. Az osztrák-magyar tengerészetről is elismerőleg beszélt.¹⁸⁹¹

1898.12.12-én a fiumei tudósítónk táviratozza, a Budapest hadihajó 420, matrózzal és a Mária Terézia hadihajó 500 matrózzal ma a fiumei kikötőbe érkezett.¹⁸⁹²

1899.

1899.02.28-án Ferenc Ferdinánd trónörökös felkereste a Pelikán, Mária Terézia és a Budapest hadihajókat Fiumében.¹⁸⁹³

„Fiume, márczius 30. (Ered. táv.) Az osztrák-magyar hajóraj, mely a „Mária Terézia“ és „Budapest“ hadihajókból, 2 torpedó hajóból és 12 torpedó csónakból áll, ma Fiuméba érkezett és keddig ott marad.”¹⁸⁹⁴

A Mária Terézia és Budapest hadihajók Minutillo báró ellentengernagy parancsnoksága alatt a fiumei kikötőbe érkeztek 1899.04.02-án. A hadihajókat két torpedó-boot és hét torpedó kísérte, melyek a Mária Terézia móló végénél helyezkedtek el. tízapály gróf fiumei kormányzó ma látogatást tett a hadihajókon.¹⁸⁹⁵

1899.04.06-i hír: Cattaroban a Budapest hadihajó fedélzetén nagy ünnepélyt tartottak a főherceg (Ferenc Ferdinánd) tiszteletére, nagy volt a vidámság a fedélzeten és mialatt hóvihar korbácsolta a tengert, a hajón még orfeumi előadásokat is tartottak.¹⁸⁹⁶

1899.08.06-hír: „— Hajószerencsétlenség Fiumében cím alatt egyik előző számunkban hírt adtunk ama négy tengerészaltiszt szerencsétlenségéről, akik a fiumei kikötőben e hónap 1-én a tengerbe veszttek. Az eset részleteiről most a következőket jelentik Fiuméből: Mikor a Budapest, Wien és Monarch hadihajókon a szerencsétlenség híre elterjedt, a legénységet azonnal mozgósították a tengerészek megmentésére, négy embert azonban már nem tudtak megmenteni. A megmenekült bárkást, Krassovich Andrást tegnap a hadihajók parancsnokai vallatóra fogták, hogy kinek a hibájából történt a katasztrófa. Krassovich a következőket vallotta: ő és vízbefúlt társa, Bacich Ernő bárkás, mindketten fiumeiek s miután állandó kenyérkeresetük nincs, szereztek egy meglehetősen rozszant bárkát s azzal a mólóval a hadihajókra szállították a kíváncsiakat. Ez a dolog elég jövedelmező volt s aznap este eléggé fáradtak voltak a napi evezés után, mikor 9 órakor a Mária Terézia-mólón kikötöttek. Egyszerre csak öt tengerész, köztük három altiszt tartott feléjük s bár a bárkások előbb szabadkoztak, később mégis beleegyeztek, hogy a tengerészeket a hadihajóra vigyék. Alig haladtak azonban 200 métert (a hadihajók még messze voltak), a csónak valami módon léket kapott s hirtelen süllyedni kezdett. A két bárkás kétségbeesetten kiáltozott a tengerészeknek, de ezekben lévén kissé csipve, nem hederítettek rájuk. Ennek következtében

¹⁸⁸⁹ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-03-30 / 89. szám

¹⁸⁹⁰ Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-04-29 / 118. szám

¹⁸⁹¹ Magyarország, 5. évfolyam, 1898-11-27 / 330. szám

¹⁸⁹² Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-12-10 / 342. szám

¹⁸⁹³ Budapesti Napló, 4. évfolyam, 1899-03-17 / 76. szám

¹⁸⁹⁴ Pécsi Napló, 8. évfolyam, 1899-03-31 / 74. szám

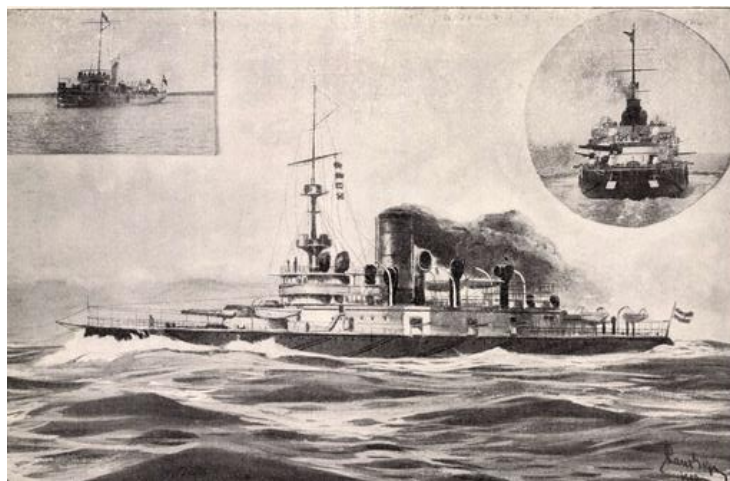
¹⁸⁹⁵ Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-02 / 92. szám

¹⁸⁹⁶ Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-06 / 95. szám

a bárka velük együtt merült el s csak a bárkásnak volt annyi lélekjelenléte, hogy czipójét és ruháját lerúgva, úszni kezdjen. A nagy izgalomtól azonban a hajótól pár méternyire elvesztette eszméletét s így többre nem emlékszik. Mikor föleszmélt, a Budapest hadihajón volt, ahol megtudta a szomorú hírt, hogy két tengerész kivételével, a többi tengerész és a bárkás a vízbe fűlt. Krassovich vallomását jegyzőkönyvbe vették. Mint utólag kiderült, mikor éjjel a Monarch reflektora fényénél a négy holttestet keresték, báró Taxis fregatt-kapitány hallotta, amint valaki messziről kiabált duito ! duito! (segítség !) Mikor azonban a gőzbárkával a közelbe ment, senkit sem látott, s minden kutatás haszталannak bizonyult. A szerencsétlenségből kifolyólag, mely az egész városban nagy részvétet keltett, báró Minutillo ellentengernagy ma napiparancsban a legszigorúbban meghagyta a flotta tisztikarának és legénységének, hogy a szárazfölddel való közlekedésük alkalmával magánbárkákat egyáltalában nem szabad használniuk, hanem csakis a tengerészet tulajdonában lévő gőzcsónakokat, vagy a mentőcsónakokat használhatják.”¹⁸⁹⁷

„A tengerészek a két csónakossal együtt beleestek a tengerbe. Úszva akartak menekülni, de csak a matróznak és az egyik altisztnak sikerült elérnie a Budapest hadihajót, amely körülbelül ötven méternyire volt a szerencsétlenség helyétől. A három altiszt és a két csónakos belefutott a tengerbe.”¹⁸⁹⁸

A három Monarch osztályú hajó és a Trabant romboló 1899.10.21-én elhajózott egy körútra a kelet-mediterrán térségbe, érintve Görögországot, Libanont, Törökországot és Máltát. 1899.10.22-24. Korfu, 1899.10. 25 – 02.11. Pireusz, 1899.02-07-11 Szaloniki, 1899.11.11-20-ig Smyrna és Mersine (Törökország). 1899.11.23-25–12.03. Bejrút, 1899.12.06-07 Syra (Siros – Görögország), 1899.12.07-10 Suda-öböl, 1899.12.12-16 Málta¹⁸⁹⁹, 1899.12.18-20 Gravosa, 1899.12.21-én ért vissza Polába.



SMS Trabant, SMS Budapest (nagy kép), SMS Monarch¹⁹⁰⁰

Az 1890-es években az SMS Wien, Monarch és Budapest felkereste az olasz vizeket. A látogatást az olaszok 1910-ig sem viszonozták. Ha a két flotta a tengeren találkozott, nem köszönti egymást, amit tengerészeti körökben természetesnek találnak.¹⁹⁰¹

A főváros tanácsa a Budapest páncélos hajónak megküldte Budapest látképét és lobogóját. A hajó parancsnoksága most megleghangú levélben köszönte meg a főváros ajándékát.¹⁹⁰²

¹⁸⁹⁷ Magyarország, 6. évfolyam, 1899-08-06 / 215. szám

¹⁸⁹⁸ Budapesti Hírlap, 19. évfolyam, 1899-08-03 / 213. szám

¹⁸⁹⁹ Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-12-17 / 302. szám

¹⁹⁰⁰ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 28. kötet (Budapest,1900)

¹⁹⁰¹ Budapesti Hírlap, 1910. 30. évfolyam, 1910-09-18 / 222. szám

¹⁹⁰² Magyarország, 6. évfolyam,)1899-01-08 / 8. szám

A király megvásárolta Kircher Sándor tengerészeti festő hatalmas képét. A «Budapest» hadihajó Fiume kikötője előtt, és a pólai tengerésztisztek kaszinójának ajándékozta.¹⁹⁰³

1900.

Hadihajóink téli gyakorló osztálya, a Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt levő három 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. „Lussinpiccolo (Mali Losinj, a mai horvátországi Losinj szigete), (1900) márc. 30. A Monarch, Budapest, Wien és Leopold hadihajókból álló hajóraj Montecuccoli gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt tegnap ideérkezett.”¹⁹⁰⁴ Fiuméba érkeztek 1900.04.04-én.¹⁹⁰⁵

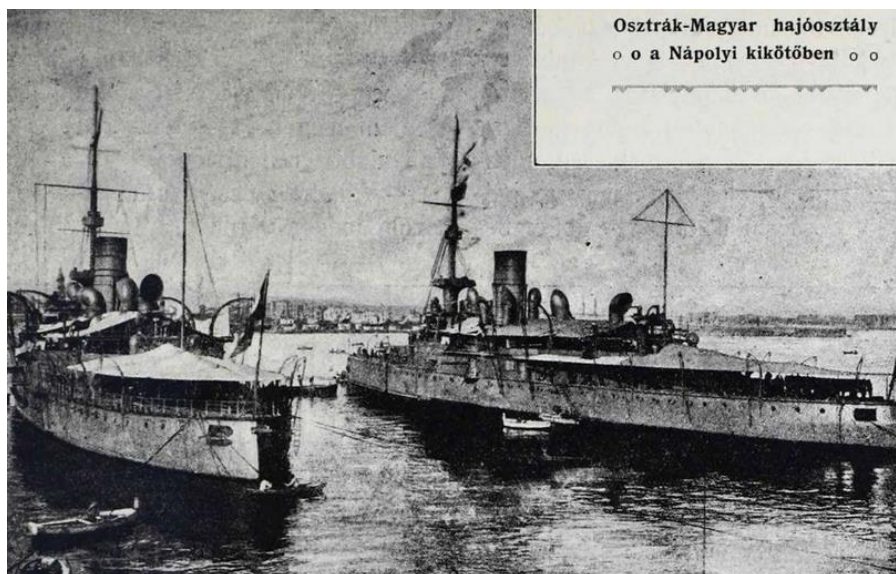
1900.07.09-i hír: báró Borneburg-Lengsfeld Richárd tengerész-kadét a tengerészetbe átlépve, első éveit a Budapest hadihajón töltötte s onnan került a Zentára.¹⁹⁰⁶

1902.

1902 februárjában, Triesztben volt, testvérhajói társaságában az ottani sztrájkok miatt. Triesztbe 1902.02.19-én futott be a Budapest.¹⁹⁰⁷

1902.03.01-én Polából kifutott a Földközi-tenger felé az I. Sorhajóosztály kötelékében. Ekkor az SMS Wien és az SMS Monarch társaságában körutat tett Földközi-tengeren. Ekkor felkeresték Algériát, Spanyolországot, Franciaországot, Olaszországot, Korfut és Albániát.

(1902.03.02-án az isztriai Lussin-ban állt meg a rossz időjárás miatt. 1902.03.03-04 Korfu, 1902.03.08-12 Algír, 1902.03.14-19-én Cartagena, 1902.03.20-25-én (Barcelona), 1902.03.26-29-én Toulon, 1902.03.30-04.02 La Spezia, 1902.04.04-10-én Nápoly¹⁹⁰⁸, 1902.04.12-16 Taranto (Trentó – Olaszország), 1902.04.04.17-19 Zante (Jón-tenger – Görögország), 1902.04.20-24 Valona (Albánia), 1902.04.24-28 Durazzo. A kötelék 1902.04.29-én ért vissza Pólába.)



*Az SMS Budapest és az SMS Monarch a nápolyi öbölben.*¹⁹⁰⁹

¹⁹⁰³ Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-04-14 / 103. szám

¹⁹⁰⁴ Alkotmány, 1900. 5. évfolyam, 1900-03-31 / 77. szám

¹⁹⁰⁵ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-04-03 / 92. szám

¹⁹⁰⁶ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-09 / 186. szám

¹⁹⁰⁷ Magyar Polgár, 25. évfolyam, 1902-02-19 / 41. szám

¹⁹⁰⁸ Magyar Génius, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám

¹⁹⁰⁹ Magyar Génius, 11. évfolyam, 1902-04-27 / 18. szám

„Spezzia, ápr. 2. A Monarch hadihajón adott reggeli után az osztrák-magyar tisztek meghívták az olasz tiszteket a Budapest hadihajón rendezett bálra, mely alkalomra a hajót virággal gyönyörűen feldíszítették. Az osztrák-magyar hajóraj este tíz órakor elindult Nápolyba.”¹⁹¹⁰

„Tarento, ápr. 14. A leccei praefektus, aki Ripper osztr. magyar ellentengernagy üdvözlésére ideérkezett, ma látogatást tett az ellentengernagnál a „Budapest” hadihajón.”¹⁹¹¹

„Hajógyakorlatos. Pólából jelentik, hogy az osztrák-magyar nyári hajóraj szombaton indult ki a kikötőből a nagy hadgyakorlatokra, melyek egész szeptember közepéig fognak eltartani. A nagy hadgyakorlatokon részt vesznek a «Budapest», «Monarch», «Wien» toronyhajók, a «Ferencz József» partvédő-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 főherceg trónörökös is.”¹⁹¹²

1902 szeptemberében Pola vizein a flotta partraszálló gyakorlatot hajtott végre, amin részt vett a Monarch hajóosztály mindhárom hajója. A sikeres partraszálló hadgyakorlatban jelentős szerepe volt az SMS Budapestnek, amely tüzével lefogta a Lissignanotól északra védő üteget. A hadgyakorlatot végignézte I. Ferenc József császár és király.¹⁹¹³

1902.10.04-én Triesztben volt az SMS Babenberg vízrebocsátásánál. Az ünnepség zárásaként az S.M.S. „Budapest” hajóján fogadást rendeztek, amelyre több mint ezer vendéget hívtak meg.¹⁹¹⁴

1902.11.04-én befutott Fiuméba.¹⁹¹⁵

„— Téli flottagyakorlatok. A három nagy toronyhajóból és egy torpedólotillából 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 Schukies Lázár fregatakapitány és a «Habsburg»-ot Chiari A. sorhajókapitány vezeti. Egy fiumei híradás szerint, februárban vagy márcziusban egyik kisebb hadi flottánk a levantei vizekre indul.”¹⁹¹⁶

1903.

1903.01.01-től a Nyári hajóraj tagja. Ekkor felszerelték a Monarch osztály hajóit és a Habsburg-ot egy Siemens–Braun-féle rádióállomással. Ennek hatótávolsága több mint 116 km volt.¹⁹¹⁷

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

„Pólából táviratozzál, hogy flottánk, melynek még a múlt év november havában kellett volna cirkálómra mennie a Levantéra, a jövő héten indul csak a keleti vizekre. A cirkálóút, melyen a «Budapest» és «Wien» toronyhajók, a «Habsburg» parancsnoki hajó és a «Magnet» torpedóvadászhajó vesznek részt, három hónapig fog tartani. A flotta, melynek parancsnoka maixdorfi Kndszler Leodegar ellentengernagy lesz, ellátogat Szira, Szmirna, Rodosz és Pireuszba és végül valószínűleg horgonyt vet Hanak-Kaleszi török kikötőben, honnét a flotta tisztikara ellátogat Konstantinápolyba.”¹⁹¹⁸ Végül úgy tűnik, hogy az SMS Habsburg nem velük hajózott ki és utólag csatlakozott a hajórajhoz. Ezért lehetett az SMS Wien a zászlóshajó.

¹⁹¹⁰ Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-04-03 / 91. szám

¹⁹¹¹ Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-04-15 / 103. szám

¹⁹¹² Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-06-24 / 147. szám

¹⁹¹³ Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-09-06

¹⁹¹⁴ Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-10-11

¹⁹¹⁵ Hazánk, 9. évfolyam, 1902-11-04 / 260. szám

¹⁹¹⁶ Magyar Szó, 3. évfolyam, 1902-12-30 / 306. szám

¹⁹¹⁷ Az S. M. S. BUDAPEST osztrák-magyar partvédő hadihajó III. rész Erwin F. Lieche: Haditechnika 34. évfolyam 2000 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

¹⁹¹⁸ Alkotmány, 8. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám

Az SMS Wien a hajóraj zászlóshajója, 1903.05.13-ig. (A körút állomásai: 1903.03.30-án Teodó-ból Levant felé hajózott. 1903.03.31-04.02-ig az albániai Valona-ban voltak, 1903.04.02-07 között Korfun álltak meg. 1903.04.09-19-ig Pireusz kikötőjében voltak, 1903.04.20-án Rodoszt keresték fel. 1903.04.21-25 között a görögországi Kafelonia szigetén lévő Makris-ban voltak. 1903.04.27-29-én a szamoszi Vathy (Vathi) következett. A kötelék 1903.04.30-án Khiosz-ban kötött ki. Khiosz-ból a kötelék Szalonikibe ment, hogy képviseljük az Osztrák-Magyar Monarchiát a városban elkövetett magyarok elleni terrorcselekmény kivizsgálásánál. Szalonikiben volt 1903.05.01-06.04-ig.

1903.05.03-i hír: „A szaloniki események első hírére Ausztria-Magyarország és Olaszország elhatározta, hogy Szaloniki elé hadihajókat küld. Három magyar-osztrák hadihajó egyszerre érkezett a szaloniki kikötőbe s ma negyediknek hozzájuk csatlakozott a Budapest hadihajó.”¹⁹¹⁹ Ezek szerint, a Budapest, egy időben külön hajózott a köteléktől.

1903.05.13-én a Budapest és a Monarch kihajózott Szalonikéből¹⁹²⁰, míg a Wien még ott maradt. Egyes hírek szerint a Habsburg és a Magnet Voloba, a Budapest pedig Szíriába mentek¹⁹²¹.

1903.05.15-én a Budapest megérkezett Szíriába.¹⁹²²

Távirati jelentés szerint a Budapest hadihajó tegnap (1903.05.21-én) Kalamattába, a Habsburg és Magnet Szmírnába érkezett. A hajókon minden rendben van.¹⁹²³

A Monarch és a Budapest 1903.05.25-én ért vissza Polába.

1903 őszén a Monarch hajóosztály egy nagy hadgyakorlaton vett részt.¹⁹²⁴

1904.

1904.01.01-1904.03.21 között a dalmáciai vizeken hajózott, majd befutott Teodo-ba.

A gyakorlatozásokra kiküldött nyári hajóraj páncélosait szeptember 15-én szolgálaton kívül helyezik és leszerelik. Csupán a «Habsburg» admirális had marad felszerelésben, addig, míg a Triesztben épülő «Erzherzog Karl» nevű új toronyhajó vízrebocsátása megtörténik. Ez alkalomból ugyanis a «Habsburg» a pólai kikötő őrhajójának és az egyik tüzérszolgálatának kíséretében Triesztbe indulnak, hogy a vízrebocsátásnál jelen legyenek és az új toronyhajót felszerelésre Pólába kísérik. Az új hajóraj csatahajóit, melyek télire is akcióban maradnak már most kijelölték. A téli hajóraj tehát a következő hajókból fog állni: «Árpád», «Habsburg», «Babenberg», «Budapest», «Wien» és «Monarch», hozzávéve még egynéhány torpedó cirkáló hajót. Ezzel a beosztással most nyújtanak először alkalmat, hogy két olyan páncélos flotta végezhet hadgyakorlatot egymás ellen, melynek hajói csaknem egyenlő tonnatartalommal, gyorsasággal és harcképességgel bírnak.”¹⁹²⁵

Ezek a manőverek jelezték először, hogy az Osztrák-Magyar Haditengerészetben két homogén, modern csatahajókból álló század működik.

„Nagy hadgyakorlatok a tengeren. A haditengerészet idején hadgyakorlatán jóval több hadihajó fog részt venni, mint az előző évek flotta-manőverein. A haditengerészet legutóbbi rendeletében már a gyakorló hajóraj beosztását is közzé tette. A gyakorló-flotta két nagy csatahajó-osztályból és a torpedó-flottilából fog állni. A hajórajt hajóhadunk legmodernebb hajóiból állították össze, csak a torpedó-flottila torpedónaszádjai — a kilencvenes évek végén készült két síktengert járó torpedónaszád kivételével — nem felelnek már meg a modern hadászat kívánalmainak. A nyári gyakorló-flotta parancsnokául Ripper Gyula ellentengernagyot nevezték ki, aki mellé Beisa Liviusz fregaria-kapitányt osztották be törzskari főnökül. A flotta első hajóosztálya a következő csatahajókból fog állni: a »Habsburg«-ból (parancsnok :Ziegler Luczián sorhajó-kapitány), az »Árpád«-ból (Conarde Guidó sorhajó-kapitány) és a »Babenberg«-ból (Pleskott Herman sorhajó-kapitány), a második hajóosztályba, amelyet Beck Gyula ellentengernagy vezényel, a következő csatahajókat osztották be: a »Monarch«-ot (parancsnok: Lukics

¹⁹¹⁹ Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-05-03 / 120. szám

¹⁹²⁰ Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-05-15 / 417. szám

¹⁹²¹ Magyar Polgár, 26. évfolyam, 1903-05-16 / 110. szám

Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-05-15 / 417. szám

¹⁹²² Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-05-16 / 133. szám

¹⁹²³ Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-05-23 / 140. szám

¹⁹²⁴ Magyarország, 4. évfolyam, 1903-08-30 / 200. szám

¹⁹²⁵ Hazánk, 10. évfolyam, 1903-08-30 / 204. szám

Lázár sorhajó-kapitány), a »Wien«-t (Sobieczky Adolf fregattakapitány), a »Budapest«-et (Predanovics Dusan fregatta-kapitány). A torpedó-flottila parancsnokává Mauler Józsefet nevezték ki. A flottilához osztották be a »Zenta« torpedó-czirkálót, a »Satellit«-t, a »Meteor« és a »Komet« torpedóhajókat, két síktengert járó és több elsőosztályú torpedó-naszádot. A nyári gyakorló-hajóraj június 15-én lép szolgálatba, azután megkezdí gyakorlatát az Adrián. A flotta három hónapig marad szolgálatban.”¹⁹²⁶

„(Tengeri hadgyakorlatok Fiume előtt.) A fiumei közönségnek érdekes látványosságban volt része tegnap. Ugyanis tengerészetünk Fiume előtt tartotta flottagyakorlatait. Az osztrák-magyar hajóhad második hajóhadosztálya, mely a Monarch Wien, Budapest hadihajókból és öt torpedónaszádból áll, a fiumei kikötőt védelmezte Beck ellentengernagy parancsnoksága alatt az első hajóhadosztály ellen. Ezt az osztályt, mely a Habsburg, Babenberg, Árpád hajókból és öt naszádból áll, Ripper ellentengernagy vezette. A gyakorlatot a mólókról nagyszámú közönség nézte végig. Eredményéről távirati jelentés ment Bécsbe a hadügyminisztériumba.”¹⁹²⁷

1904.09.20-i hír: Az éves hadgyakorlatok után, az SMS Monarch osztályt leszerelték és tartalékba kerültek.¹⁹²⁸

1905.

„Mint Pólából írják 1905.06.22-én: „A kiegészített nyári hajóraj már megkezdte a szolgálatot Pólában s a következő három hónapban a nyári manővereken fog gyakorlatozni. A hajóraj parancsnoka Ripper Gyula ellentengernagy, vezérkari főnöke Racsics Antal fregattakapitány. Az első hadosztályban vannak a „Habsburg“, „Árpád“ és „Babenberg“ hadihajók, a második hadosztályt, melynek parancsnoka Siemuszova - Pietrinzki ellentengernagy, vezérkari főnöke László Elemér korvettakapitány, a „Monarch“, „Wien“ és „Budapest“ hadihajók alkotják. A torpedó flottila a „Szigetvár“, „Zenta“, „Satellit“ és „Komet“ hajókból s tizenegy torpedónaszádból áll. A torpedó-flottila parancsnoka Couarde Guidó ellentengernagy, vezérkari főnöke Raisz Ervin sorhajóhadnagy. A hadi flotta a legközelebbi napokban Fiuméba érkezik és onnan megy gyakorlatra az isztrai és a dalmát partok mentére.”¹⁹²⁹

„A haditengerészet vezetősége elrendelte továbbá a Monarch, Budapest, Zenta és a Meteor hadihajóknak és tizennégy torpedónaszádnak leszerelését. Szolgálatba helyezik és a hajórajhoz osztják be a Huszár torpedózót, a Kaimann, Harpie, Gaulder és a Reicher torpedónaszádot. A Huszár parancsnokává Baisp Ervin sorhajóhadnagyot, a torpedónaszádot parancsnokává. Prenschen Ferenc báró, Gottstein Tivadar, Láng Vilmos és Millinkovics Milán lovag sorhajóhadnagyokat nevezték ki. Szolgálatba helyezik még a Szamos, Kőrös, Lajta és a Maros dunai monitorokat és az a öt járó naszádot.”¹⁹³⁰

1906.

A tartalékflotta a Monarch, Wien és Budapest toronyhajókból fog állani és parancsnoka Hans ellentengernagy lesz.¹⁹³¹

„TARTALÉKHAJÓRAJ AZ ADRIÁN. Pólából jelentették nemrég, hogy a magyarosztrák haditengerészet az olaszok példája után indulva, tartalék-hajórajt állított szolgálatba. A «Budapest», «Wien» és «Monarch» nevű hajókat szerelték fel és ezen partvédő hajókból áll majd az a kis flotilla, amely idővel tán «adriai hajóhaddá» nő és ezen néven félelmetes vetélytársa lehet a nem sokkal félelmetesebb olasz flottának. Haditengerészetünk eddig, az egyes kikötők állomáshajóin és az iskolahajókon kívül, a téli és nyári tengeri gyakorlatok számára helyezett hadi készenlétbe egy-egy hajórajt. Ezek az úgynevezett «eskadrák», ha elvégezték kitűzött hadgyakorlataikat, bevonultak a pólai kikötőbe, ahol hajóikat annak rendje-módja szerint leszerelték, a legénységet kihajózták és csak annyi embert hagytak meg rajtuk, amennyi a tisztítás és gondozás munkájára szükséges. Ezen két flottához

¹⁹²⁶ Ország-Világ, 25. évfolyam, 1904-05-29 / 22. szám

¹⁹²⁷ Hazánk, 11. évfolyam, 1904-09-11 / 216. szám

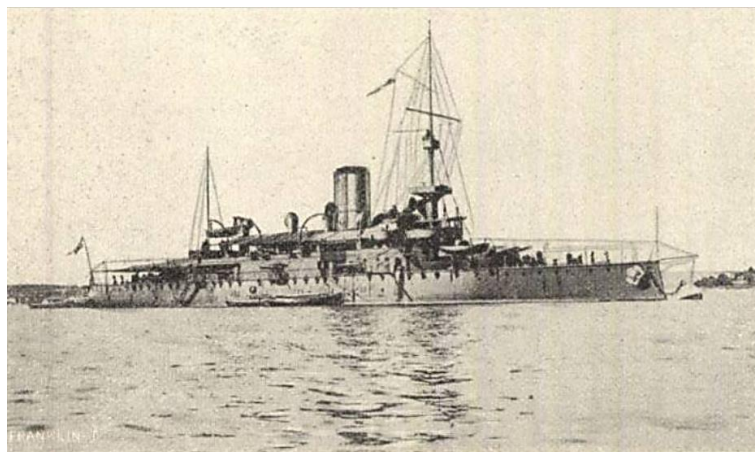
¹⁹²⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, September 1904-09-20

¹⁹²⁹ Somogyi Hírlap, 2. évfolyam, 1905-06-22 / 141. szám

¹⁹³⁰ Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-08-30 / 239. szám

¹⁹³¹ Pesti Hírlap, 27. évfolyam, 1905-12-19 / 350. szám

csatlakozik most tartalékhajórajként egy harmadik, amely egész bizonyosan annak köszöni megszületését, hogy az elmúlt évben az olaszok szintén megszorították hadi készületben levő hajóikat egy kis tartalék-flottával. Mert hiába, ha szeretjük is a szövetségünket és jóbarátságot tartunk is vele, azért szorongó féltékenységgel ügyelünk rá, hogy az Adrián valahogy nagyobb hatalomra ne tegyen szert nálunknál.



«BUDAPEST.»

1932

Különösen, amióta tapasztalhattuk, hogy még kémkedni se rest, hogy hadi titkainkat kikutassa, fokozatosan kell igyekeznünk, hogy hadereje se legyen nagyobb a miénknél. Hiszen emlékezetünkben van még az az éjjeli látogatás, melyet tavaly tett néhány olasz torpedóhajó Pólában és az a jobb ügysző méltó buzgóság, amellyel mindkét állam diplomatai a béke érdekében letagadták ezt a nem egészen etiketszerű kémlelő látogatást. A pólai állomáshajó őrtisztje fáradtan, álmosan róttá végig, ki tudja hányadszor, a «Tegethoff» fedélzetét. Közel járt az idő éjfélnél, és ő számította már a perczeket, melyek a leváltástól elváltak. Egyszerre felhangzik a hajó orrán őrt álló matróz kiáltása: a tiszt felnyitja álmos szemeit, csodálkozva kutatja a kikötő bejáratát, és íme igaza van a matróznak: megjötték az eskadra torpedóhajói. Ez egy kicsit furcsa ugyan, mert még csak nagyon rövid ideje, hogy gyakorlatra mentek, aztán szokatlan is, hogy így váratlanul, jelentés nélkül toppanjanak be, de hát még sincs másként, megérkeztek. Intézkedni kell hát, hogy az állomáshajó lámpásai viszonyozzák majd a torpedónaszádok jelzését, mert azok már nagyon közel járnak és minden percben várható, hogy az árboczaikra húzott színes lámpák játékaival üdvözlik a kikötő hajóját. Egy altiszt oda siet a villamos jelzőkészülékhez, bekapcsolja az áramot és feszült figyelemmel várja, jeleznek-e már az érkező hajók, hogy a villamos billentyűk segítségével megszólaltassa válaszul az őrhajó árbocjának sokszínű lámpását. De hiába várja. A torpedónaszád orrán levő világosság közelebb és közelebb jön, egyenest az állomáshajónak tart, de a szokásos jelzésnek se híre se hamva. «Bizonyosan baj van a lámpákkal gondolja a tiszt magában. — Majd lesz ezért ne mulass, okvetlenül feljelenteni, mert az már mégse járja, hogy csak úgy ellenség módjára, titokban besomfordáljon a kikötőbe. Milyen bajba hozhatja az embert a hanyagságával! Nekem most olybá kellene vennem, mintha ellenség jönne és lövetnem kéne rá, de csak nem lövethetek a tulajdon eskadránkra!» Ilyenfajta tépelődések közepette egyszerre még nagyobb meglepetés éri az őrtálló tisztet. Az első naszád, amely eddig, folyton közeledve, a hajónak tartott, elhagyja ezt az irányt és kényelmes nagy ívet írva le, megfordul. A többi torpedónaszád követi. Néhány perc múlva az utolsó hajó lámpájának mindinkább halványuló fénye mutatja, hogy a naszádok ugyanazon a vonalon távoznak a kikötőből, amelyen bejöttek. A tiszt néhány pillanatig tanácstalanul áll a fedélzeten, aztán lesiet a parancsnokhoz, hogy jelentést tegyen a történetéről. Hosszas tanácskozás után abban állapodtak meg, hogy a kikötő tengerügyi hivatalánál másnap be kell jelenteni a torpedónaszádok szabályellenes viselkedését, Ez meg is történt. Vizsgálatot indítottak rögtön, hogy vajjon ki lehetett a hibás. De mekkora volt a csodálkozása valamennyiüknek, mikor mindjárt a vizsgálat elején az derült ki, hogy az eskadra összes hajói abban a bizonyos időben messze délen jártak az Adriában! Az állomáshajó őrei pedig mind azt vallották, hogy okvetlenül torpedónaszádok voltak az

1932 Vasárnapi Ujság – 1906-01-28 / 4. szám / Tartalék-hajóraj az Adrián (képekkel) 58. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

éjjeli látogatás szereplői, ők a sötétségben is egész jól látták a hajók körvonalait és tudják, hogy azok nem voltak se halászbárkák, se kereskedőhajók. Hát akkor ugyan kik lehettek? Bizony csak nem lehetett másképp, mint hogy a mi kedves szomszédjaink, az olaszok jöttek el egy kis éjjeli kémszemlére. Igaz, hogy Olaszország szövetségesünk, de azért mégse szokás idegen állam hadikikötőjét, se szó, se beszéd, éjnek idején meglátogatni. Legalább eddig nem volt szokásban. De most az egyszer mégis megtörtént és a mi haditengerészetünk erről az elvitázhatatlan tényről bizonyosan értesítette is a külügyi hivatalt. Legalább erre kell következtetnünk, mert a mi diplomatáink erélyesen és körültekintően intézkedtek ebben a dologban: letagadtak mindent, így aztán mégis megvolt a harmónia. Beszélik különben, hogy a tökéletesebb harmónia kedvéért a mi tengerészeink is viszonyozták az olaszok látogatását. Egy csendes éjszakán átrándultak a velencei kikötőbe, és így visszafizették olasz bajtársaiknak a barátságos kölcsönt. Ez a kis történet azért jutott eszünkbe, mert a tartalék-hajóraj szolgálatba helyezése szintén csak válasz az olaszok hasonló intézkedésére. A három hajó, mely egy ellentengernagy parancsnoksága alatt gyakorlatra vonul, teljesen azonos típus. Az 1895. és 1896. évben készültek el és főleg a partvédelem céljaira használhatók. Súlyuk egyenként 5550 tonna és egy-egy hajó gépe 8900 lóerőt képes kifejteni. Átlag 17" B tengeri mérföldet tesznek meg óránként, pánczélemmel vannak fedve és mindenik közülük 29 különböző kaliberű ágyúval van felszerelve. A magyar-osztrák hadihajók között már a nagy csatahajók közé tartoznak. Az egyik közülük, a «Budapest», már nevéért is közelebbről érdekel bennünket, 1896-ban készült és a millenium hatása alatt kapta nevét. A mi fővárosunkról volna elnevezve, de csak «Budapest»-nek hívják odalenn Pólában. És ez a név találabb is, mert magyar szót bizony alig hallani rajta; még a magyar fiúk is németesen ejtik a nevét és nagyot nézne akármelyik tiszt, ha valaki jelentés közben «Budapest»-nek mondaná. Egyik képünk magyar önkéntesek csoportját mutatja a «Budapest» fedélzetén. A tartalék-hajóraj másik hajója, talán a paritás kedvéért, a «Wien» és e kettőhöz harmadiknak a «Monarch» csatlakozik.”

1906.07.21-i hír szerint a Budapest is részt vett a Lissai csata emlékére tartott flottafelvonuláson.¹⁹³³

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.”¹⁹³⁴

1907.

1907 májusában részt vett testvérhajóival együtt a tengeri hadgyakorlaton. A flottagyakorlaton a Károly herceg, Frigyes herceg, Monarch, Babenberg, Bécs és Budapest páncélos csatahajók, Szent György, Aspern, Károly császár, Zenta és Szigetvár páncélos cirkálók, Mágnes, Darabont, Villám, Streiter, Ulánus és Wildfang torpedóhajók, tizenkét torpedónaszád és két szállítóhajó — a Pelikán és Basilisk — vesznek részt. Az év további részében lesz lövőgyakorlat, torpedó-gyakorlat, robbantó-gyakorlat; különös súlyt vetnek ez idén a dróttalan táviratozás kipróbálására s azonfelül több fontos technikai újítással is kísérleteznek. A gyakorlat szeptember tizenötödikéig tart, s akkor a hajóraj egy részét ismét leszerelik.¹⁹³⁵

„Fiuméből jelentik, hogy a pólai kikötői parancsnokság a minap arról értesítette a fiumei rendőrséget, hogy egy Cosulich Ezio nevű tengerészkatona, aki a „Budapest“ hadihajón szolgált, megszökött és Fiuméba menekült.”¹⁹³⁶

1908.

„Súlyos baleset történt pólai jelentés szerint a „Budapest” hadihajón. Nehéz hengert akartak daruval a magasba emelni, de még mielőtt a földről a levegőbe emelkedett volna a henger, csúszott egyet és maga

¹⁹³³ Sport und Salon, Juli-Dezember 1906-07-21

¹⁹³⁴ Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

¹⁹³⁵ Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-08 / 109. szám

¹⁹³⁶ Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-10-05 / 237. szám

alá temette Latin-Longhin Mihály előmunkást, ki egyik legképzettebb szakembere a pólai arzenálnak. Az előmunkás haldokolt, amikor a kórházba vitték.¹⁹³⁷

„Az államok tengeri hadereje. Huszonöt államnak van hadi tengerészete, a legnagyobb Nagybritanniának, legkisebb Belgiumnak, Magyarország és Ausztria, a melynek közös hadi tengerészete van, tengeri erő dolgában a nyolcadik helyen van az államok között. Nagybritanniának 46 elsősztályú, s 20 másodosztályú csatahajója van; partvédő hajónak száma 7, páncélos cirkálóinak száma 37; a többi angol hadihajó a következő: Elsősztályú vértezett cirkálóhajó 30, egyéb cirkálóhajó 119, tengeri ágyúaszád 98, folyami ágyúaszád 18, torpedóromboló 104, torpedóhajó 290, szállító, kórházi stbi hajó 386, kisegítő hajó 70, iskolahajó 30. Az angol tengerésztisztek száma 6756, a tengerészeké 96.492. Franciaország a második tengeri nagyhatalom; hadiereje a következő: 22 elsősztályú és 19 másod- és harmadosztályú csatahajó, 8 partvédő, 19 páncélos cirkáló, 37 elsősztályú és 14 egyéb vértezett cirkálóhajó, 38 tengeri és 30 folyami ágyúaszád, 41 torpedóromboló és 329 törpejőhajó, 219 szállító és kórházi, 27 kisegítő és 11 iskolahajó, a francia tengerésztisztek száma 3590, a francia tengerészeké 32.193. A harmadik tengeri nagyhatalom: az északamerikai Egyesült Államok, mely flottáját rohamosan fejleszti; hajói a következők: 28 elsősztályú s 1 másodosztályú csatahajó, 22 partvédő, 12 páncélos cirkáló, 22 elsősztályú és 16 egyéb vértezett cirkáló, 11 tengeri és 31 folyami ágyúaszád, 16 torpedóromboló és 41 torpedóhajó, 103 szállító és kórházi hajó 13 kisegítő és 5 iskolahajó, összesen 2237 tiszttel és 32.211 tengerésszel. Németország hadi flottája a következő: 18 elsősztályú és 11 másodosztályú csatahajó, 6 partvédő, 12 páncéloscirkáló, 19 első és 17 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 30 tengeri és 12 folyami ágyúaszád, 43 torpedóromboló és 86 torpedóhajó, 146 szállító és kórházhajó, 22 kisegítő- és 17 iskolahajó, összesen 2719 tiszttel és 33.820 tengerésszel. Japán az ötödik tengeri nagyhatalom, a következő haderővel: 18 első és 8 másodosztályú csatahajó, 13 partvédő, 13 páncélos cirkáló, 29 első és 38 másodosztályú vértezett cirkáló, 23 tengeri és 18 folyami ágyúaszád, 43 torpedóromboló és 87 torpedóhajó, 99 szállító- és kórházi, 63 kisegítő és 7 iskolahajó, összesen 2869 tiszttel és 30.490 tengerésszel. Olaszország tengeri hadiereje a következő: 9 első és 11 másodosztályú csatahajója, 4 partvédő, 7 páncélos cirkáló, 11 első és 22 másodosztályú vértezett cirkáló, 19 tengeri és 3 folyami ágyúaszád, 19 torpedóromboló és 141 torpedóhajó, 87 szállító- és kórházi, 9 kisegítő és 4 iskolahajó, 1510 tiszttel és 23.800 tengerésszel. Az olaszok tengeri hadiereje sokkal nagyobb, mint a magyaroszátrák flotta. Oroszország tengeri hadi ereje (a háború után) a következő : van neki 8 első és 11 másodosztályú csatahajója, 12 partvédő hajója, 3 páncélos cirkálóhajója, 6 első- és 22 másodosztályú vértezett cirkálóhajója, 10 tengeri és 11 folyami ágyúaszádja, 68 torpedórombolója és 192 torpedóhajója, 67 szállító- és kórházi-, 69 kisegítő és 10 iskolahajója; tengerésztisztjeinek száma 2600, tengerészeié 50.000. Magyarország és Ausztria együttes hadiflottája a következő elemekből áll: 1 első és 15 másodosztályú csatahajó, 7 partvédő, 3 páncélos cirkáló, 4 első- és 12 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 15 tengeri és 4 folyami ágyúaszád, 3 torpedóromboló, 80 torpedóhajó, 27 szállító és kórházi hajó és 3 iskolahajó, összesen 868 tiszttel és 11.000 tengerésszel. Utánunk következik tengeri hadierő dolgában, mint 9-ik tengeri hatalmasság. Csile (Chile) van 2 első és 2 másodosztályú csatahajója, 1 partvédője, 3 páncélosa, 2 első és 2 másodosztályú vértezett cirkálóhajója, 2 tengeri ágyúaszádja, 1 torpedópusztítója és 18 torpedóhajója, 26 szállító és kórházi hajója és 2 iskolahajója, összesen 660 tiszttel és 7200 tengerésszel. Törökország a tizedik helyen áll a következő haderővel 12 másodosztályú csatahajó, 1 partvédő, 6 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 1 ágyúaszád, 4 torpedóromboló és 27 torpedóhajó, s 21 szállító és kórházi hajó, összesen 690 tiszttel és 20.000 tengerésszel. Görögországnak 4 másodosztályú csatahajója, 1 első- és 5 másodosztályú vértezett cirkálóhajója, 12 ágyúaszádja, 2 torpedórombolója és 44 torpedóhajója, 15 szállító és kórházi és 1 iskolahajója van, összesen 585 tiszttel és 6870 tengerésszel. Dániának 10 másodosztályú csatahajója, elsősztályú 4 vértezett cirkálója, 8 ágyúaszádja, 1 torpedórombolója és 30 torpedóhajója, 48 szállító és kórházi s 4 iskolahajója van, összesen 361 tiszttel és 6426 tengerésszel. Svédország hadi flottája a következő: 1 első és 7 másodosztályú csatahajó, 2 páncélos hajó, 1 első és 3 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 9 tengeri és 8 folyami ágyúaszád, 2 torpedóromboló, 31 torpedóhajó, 27 szállító és kórházi és 3 iskolahajó. Összesen 640 tiszttel és 7612 tengerésszel. Hollandia: 8 másodosztályú csatahajó, 15 partvédő, 9 első és 5 másodosztályú vértezett cirkálóhajó, 34

¹⁹³⁷ Népszava, 36. évfolyam, 1908-11-21 / 278. szám

tengeri és 44 folyami ágyúaszád, 92 torpedóhajó, 11 szállító és kórházi és három iskolahajó, összesen 830 tiszttel és 25.000 tengerésszel.”¹⁹³⁸

1909.

Ekkor döbbsent rá a Monarchia hadvezetése arra, hogy az SMS Monarch osztály három hajójával, egyszerre tudna végezni egy modern dreadnought.¹⁹³⁹ Az első világháború alatt, a török flottában harcoló német csatacirkáló a Geoben valóban volt, hogy egyszerre 4 orosz sorhajóval vette fel a harcot.

1911.

1911.05.28-i hír: „Pólóból táviratoztak nekünk. A Budapest hadihajón Burda tengerészaltiszt a büntetéstől való félelmében szolgálati fegyverével agyonlőtte magát.”¹⁹⁴⁰

Ekkor a Monarch osztályt elavultnak tartják.¹⁹⁴¹

1913.

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

1913.01.16-i hír: A „Budapest“ magyar parancsnoka. Úgy értesülünk, hogy Horthy Miklós fregattkapitány aki szárnysegédi teendőket végzett ő felsége mellett, elhagyja ezen állását és a „Budapest“ hadihajó parancsnokává lép elő.”¹⁹⁴²

1914.

1914.01.29: „Fiuméből jelentik: A Kvarnerón ma délután óta heves bóra dühöng. A Budapest hadihajó, mely reggel gyenge sirokkóban a tengerészeti akadémia hallgatóival gyakorlatra indult, délután nem jöhetett vissza a kikötőbe, hanem kénytelen volt a nyílt tengeren horgonyt vetni”¹⁹⁴³

1914. augusztusában Polából Cattaróba helyezték, hogy lője a Lovcsent.



1944



1945

Az SMS Monarch és az SMS Budapest 1914-ben.

A Vörös Kereszt részére, a Budapest hadihajó személyzete 153 korona 50 fillér-t adományozott.¹⁹⁴⁶

1915.

1915.12.28–29-én a Budapest támogatta az Osztrák-Magyar Haditengerészet Durazzót támadó cirkálóit és rombolóit, de tényleges tűzcsapás vezetése nélkül tért vissza a kikötőbe.

¹⁹³⁸ Kincses Kalendárium, 1908

¹⁹³⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, September 1909-09-16

¹⁹⁴⁰ Az Újság, 9. évfolyam, 1911-05-28 / 125. szám

¹⁹⁴¹ Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1911-02-02

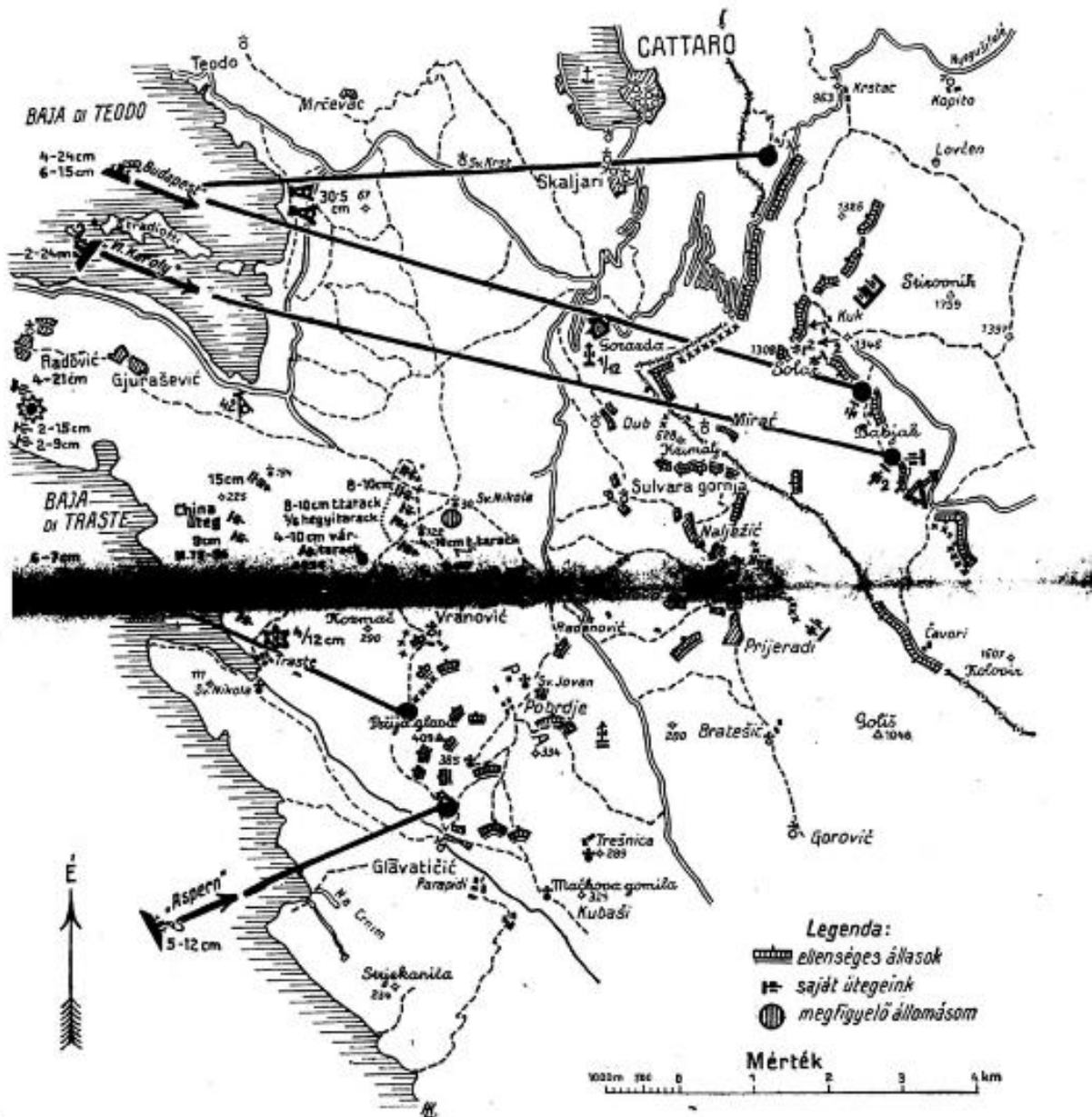
¹⁹⁴² Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-01-16 / 14. szám

¹⁹⁴³ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-01-29 / 25. szám

¹⁹⁴⁴ <https://www.akpool.co.uk/postcards/30019645-postcard-sterreichische-kriegsschiffe-sms-monarch-sms-budapest-linienschiffe-trenkler-19291>

¹⁹⁴⁵ <https://one.bid/en/postcards-1914-sms-budapest-es-sms-monarch-az-osztrak-magyar-haditengereszet-monarch-osztalyu-partvedo-csatahajok-k-u-k/2217974#img-1>

¹⁹⁴⁶ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-10-20 / 261. szám



A Lovcsen körüli állások.¹⁹⁴⁷

Ezek az öreg hajók (Monarch osztály) semminemű nyílt tengeri harcra alkalmasak nem voltak, de hogy ágyúikat mégis felhasználják, a tengerész-vezetőség mint úszó ütegeket alkalmazta a bocchékban. Mint ilyenek teljes értékűek voltak. Ha tehát bármikor is arról esne szó valahol, hogy ezek a hajók a Boeche di Cattaroban rosszul lettek, akkor kérem őket védelembe venni, mert egyáltalán csoda, hogy akadt tiszt, aki ilyen ágyúkkal lőni mert és velük szép eredményt is ért el. Csupán a három legnagyobb nehézségre óhajtok rámutatni, amelyek ezeknél az ágyúknál és használatuknál felmerült. Először is az ágyúk kikopása folytán a hiányos szabotosság, másodsor az irányzási nehézségek és harmadszor a hiányos megfigyelés. Tudvalevő, hogy bármely nehéz hajóágyú szabotossága, vagyis élettartama körülbelül 100 lövés után megszűnik. Ilyenkor a bélcsövet (Seelenroht) ki szokták cserélni, ami után az ágyú újból használható. Ezeknél a típusoknál azonban a csere nem történt meg, mert a tengerész-vezetőség megállapította, hogy az ágyúk irányzókészülékeit már úgyis annyira elhasználták (a főiskolának álltak

¹⁹⁴⁷ Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914-1918.) 126. p.

huzamosabb ideig rendelkezésére), hogy tökéletes szabatossgot velők elérni nem lehet és így a tartalékcöveket inkább a tengerparton építették be állásokba. Az ágyúk annyira kikoptak, hogy a beléjük helyezett gránátot a csőnek szinte egyharmadáig kellett előretolni, hogy szabályosan beleszoruljon abba. Ezáltal a töltés és a gránát között néha egy méternél is nagyobb üres tér keletkezett, aminek következménye az volt, hogy a lőpor robbanásszerűen hatott és így a lövőtávolság ugyanazon beállítás mellett nagy eltéréseket mutatott. Ennek következtében nem egyszer előfordult, hogy a gránát a cső torkolatának elhagyása után már felrobbant és a saját hajónk fedélzetét gránátszilánkok tűzdelték teli. Ha pedig a gránátot nem tolták előre addig, amíg a csőbe beleszorult, hanem szabályszerűen a töltény kupakjával érintkezett, akkor a gránát körül a robbanásakor keletkezett gáz oly nagy mennyiségben tódult ki, hogy a lövőtávolság tetemesen csökkent. Ezt a hiányt azzal igyekeztek csökkenteni, hogy a vezető- karikára egy pót-vezetőkarikát húztak. Ennek a révén a gránátot ugyan szabályosan tolhatták be, úgyhogy az a töltéssel is érintkezett, de a bajon mégsem segíthettek, mert a lövedék forgása következtében ez a pót-vezetőkarika vagy már a csőben, vagy később levált és a lövőtávolság még pontatlanabbá lett. A második nagy nehézségre azért kívánom különösen felhívni a figyelmet, mivel annak leküzdése rendkívüli módon történt. A tengeri hajók laposan lövő ágyúi ugyanis már mint ilyenek sem emelhetők nagyon magasra és különben is csak a torkolatszintben fekvő czélok lövetésére készülnek, tehát a terepszög beállítására nincsenek berendezve. A hajóknak kiutalt czélok a Loucen elleni vállalkozásnál ugyan körülbelül mind csak 8 km-re feküdtek, tehát a csövek maximális emelési lehetőségét még nem érték el a távolság beállításánál, de a megmaradt emelőszög azonban nem volt elég ahhoz, hogy a szükséges terepszöveget megkapjuk, mert a czélok többnyire 1000 m-nél magasabban feküdtek. Hogy a szükséges emelőszöveget tehát mégis létrehozzuk, kénytelenek voltunk az egész hajót oldalvást dönteni. A hajóknak ez a döntése nem a háború okozta szükség következménye volt, mert 1908-ban és 1912 13-ban már foglalkoztak ezzel a gondolattal, sőt meg is próbálták. Végrehajtása az úgynevezett «Trimm» készülékkel történt, amellyel minden nagyobb hadihajót felszereltek. A készülék a hajó két oldalán beépített tankokból áll, amelyek külön-külön szelepek segítségével a tenger vizével megtölthetők és így arra szolgálnak, hogy a hajók egyensúlyba legyenek hozhatók, ha a hajó akár azért, mert például a szén-tankokból egyenlőtlenül szedték ki a szenet, akár azért, mert valamely részébe víz tört be és így féloldalra billent volna. Az egyensúlyba hozás azért szükséges, mert a ferdén fekvő hajó csavarja nem dolgozik előnyösen és így a hajó sebességéből veszít. A lövőirány ellenkező oldalán lévő Trimm-tankokból tehát annyit töltöttünk meg, amennyi szükségesnek mutatkozott. - A Trimm, Trimmung (a hajó merülésének úszó helyzetének) változása a hajóra vett rakomány (mozgatható súlyok eltolása stb.) következtében.- Hogy ez az irányzás a modern tüzérség felfogásának egyáltalán nem felelt meg, azt hiszem, mindenki belátja. És ha még megjegyzem, hogy a billenőszög megállapítására csak a klinométert, ezt az egyszerű ingát használtuk, amely csupán fokokra van osztva és arra való, hogy rossz időben a hajó ingását mutassa, azt hiszem, kellőképpen megvilágítottam kezdetleges segítőeszközeinket. A harmadik nehézség, amely felmerült, a hiányos megfigyelés volt, vagy jobban mondva: a megfigyelőnek hiányos összeköttetése a hajóval. Az eszményi összeköttetés a radio lett volna, de ilyen hordozható állomásokkal akkor még nem rendelkezünk. A tengeren, ahol nagy czélok vannak és a megfigyelés is könnyű, elégséges, ha a megfigyelő az árboczkosárban van, de a Lovcen-ütegek leküzdéséhez a szárazon és oldalt elhelyezett megfigyelő vált szükségessé. Ezt a nehéz szerepet én töltöttem be ! Hogyan is létesítettem az összeköttetést? Úgy hogy a figyelőállomástól a tengerpartig rendes tábori telefonvezetékét létesítettem. Innen a legegyszerűbb lett volna kábelt vezetni a hajóig. De ez lehetetlen volt, mivel a hajók tüzérségi okok miatt a Lovcen-ütegek lövőtávolságán belül állottak s így a háromnapos harc alatt helyüket ismételtelen meg kellett változtatniok, így nem maradt más hátra, mint a parti állomásról zászlóval adott Morse-jelek segítségével a megfigyelések eredményét továbbítani. Hogy mennyire megbízhatatlan volt ez az összeköttetés, azt csak azok tudják, akik már tapasztalták, hogy az ily módon továbbított jelentések mennyire hézagosak szoktak lenni, — hát még ha hozzáfűzöm, hogy a telefonvezeték a szárazon egy töltésen vezetett végig, ahol talán X—10 más telefonvezetékkel együtt az út korlátfájához kötötték. Még nehezebb volt az összeköttetést fenntartani a nyílt tenger felől lövő hajókkal. Pedig ezek még jobban rászorultak a megfigyelések eredményeire, minthogy a bűvárhajók esetleges támadásai miatt nem vethettek horgonyt, hanem a part mentén ide-oda czirkálva lőttek és gyakran a czélok nem is láthatták. Mivel pedig oly irányzóeszközt, amelynek segítségével a mozgó hajóról közvetlen löni lehetne, még a nagy háború által oly magas fokra jutott haditechnika sem tudott még a mai napig előállítani, a hajók tüzérsége teljesen a megfigyelőre volt utalva. Ezek megfigyelői a Traste nevé

erőműben voltak és megfigyeléseiket szintén zászlók segítségével adott Morse-jelekkel közölték hajóikkal, ami elég veszéllyel járt, mert a harc kezdetén tüzérségi és célzott gyalogsági tűzben álltak, amelyet a zászlók lengetése által még jobban magukra vontak. A tűz irányítására a hajók az egész tüzérség főparancsnokától, Portenschlag ezredestől kapták az utasításokat, aki a Magas Vermacon volt a tüzérségi középpontban. A kívánt tüzérségi támogatást a csapatok innen kérték telefonon, a parancsok pedig innen mentek ki ugyancsak telefonon Klinci-be, a nagy radio-állomáshoz, amely rejtjelesen adta őket tovább az egyes hajóknak. Mindenki elképzelheti, hogy amíg a parancsok ezt a hosszú utat megtették, mily nagy idő telt el és hogy előfordult, hogy mire a kívánt tűzzel való támogatás megjött, már gyakran nem is volt kívánatos..... Végre január elejére befejeződött a felvonulás és kiadták a támadásra vonatkozó parancsokat. Az elegyes csoport parancsnoka Lorsch Béla altábornagy volt, aki alá a Schiess és Streith vezette hegyi gyalogdandárok tartoztak. Az egész tüzérség fölött Portenschlag ezredes rendelkezett, amely állott: 4 hegyi ütegből, Wurmb százados 5 üteges mozgó csoportjából, továbbá Vermac, Gorazda, Traste, Grabovac és Radisevic erőművek ágyúiból, 4 drb. 30 1/2 cm-esből, 2 drb. 42 cm-esből és végül a hajók közül a Budapest 4 drb. 24 cm-es és 6 drb. 15 cm-es, I. Károly 2 drb. 24 cm-es és 8 drb. 15 cm-es, az Aspem (az elsüllyedt «Zenta» testvérhajója) 5 drb. 12 cm-es és a Huszár 6 drb. 7 cm-es ágyúiból. A belső Rocceban pedig állott a Kaiser Franz Josef, a Csingtauban elsüllyedt Kaiserin Elisabeth testvérhajója, amelynek 8 drb. 15 cm-essel a Krivosije felől előnyomuló csapatokat kellett támogatnia. A tüzérség 6-án és 7-én vonult állásba és lassan belötte magát. A Wurmb-csoport régi 99. M, 10 cm és 15 cm nehézkes tarackjait kis lövőtávolságunk miatt az előőrsök vonalába építették be, hogy az előnyomulásnál ne legyenek kénytelenek állásaikat azonnal megváltoztatni. A 3012 cm-ek a Teodo-Karac-út mentén helyezkedtek el; a 42 cm-ek közül a egyiket a teodói tengerész arzenálban, a másikat pedig a Bazdaimál állították fel. A Budapest és a VI. Károly lehorgonyozva lett. Ezeknek a térképen már előre kijelölt helyét 7-én délután egy csónakból sextáns segítségével állapítottam meg a VI. Károly navigációs tisztje társaságában és ezután egy bójával jelöltem meg.¹⁹⁴⁸

1916.

1916 január 8-án reggel még sötétség borult a fekete hegyekre, amikor 6 óra 15 perckor Badisevic erődje a tüzet megkezdte. Ez volt a jel a háromnapos harc megkezdéséhez. A Grujasevic előtt horgonyzó hajók körvonalai lassan elkezdtek mozogni. A Budapest Teodo és Stradiotto között, a VI. Károly pedig Stradiotto és Bardan között vetett első és hátsó horgonyt, hogy a szél és az ott uralkodó erős tengeráramlás irányukból ki ne forgassa őket. Majd árboczaik lassan jobbra hajlottak, amíg a hajók a kívánt hajlásszöveget elérték. Az Aspem és a Huszár pedig néhány torpedónaszáddal biztosításukra kifutottak a bochékból. A világosság beálltaig csak a szárazföldi könnyű tüzérség irányította zavarótűzét Mirac falu ellen, ahol a montenegróiak védelmi szakaszának parancsnoksága volt. Hét órakor végre teljesen kivilágosodott és a reggeli köd is felszállt. Az Aspem és a Huszár jelentették, hogy kijelölt állásaikban vannak és tüzelni kezdenek a Preja-Glaván elhelyezett állások oldalába és hátába. A gyalogság is megindult, még pedig a Scldess-dandár Prolja-Glava, a Streith-dandár pedig Solár irányába. A Streith-dandár feladata Miracot bevenni és a Schiessdandárt bevárni, amely a Proija-Glava elfoglalása után balra kell, hogy elkanyarodjon és előbbivel együtt a Lovcen déli lejtőjét kell, hogy megmássza. A Streith-dandár balszárnyához pedig egy Cattaroból később kiinduló csoportnak kellett csatlakoznia és a legfelső szerpentinúton elhelyezett állások elfoglalása után az előbbiekkal együtt a hegy nyugati oldalát kellett megtámadnia. Nyolcz óra előtt az ellenséges ágyúk is megszólaltak, amire a 30 1/2-ek és a Budapest és VI. Károly ágyúi is tüzelni kezdték és a Soláron, Babjákön és Golcson lévő ütegeket kötötték le. A Budapest közelében néhány lövedék csapott a vízbe, de azután a VI. Károlyra irányult a tűz és így ez a nap folyamán ismételen kénytelen volt helyét egy időre elhagyni. Tíz órakor az Aspem lövészer hiánya miatt befutni volt kénytelen. Ez is hozzájárult, hogy a jobbszárny a Prolja- Glava előtt megállt és az erre a napra kitűzött feladatát nem tudta befejezni. Az éjszakát rohamtávolságon töltötte el. A balszárny délben heves ellenállásra bukkant Mirac előtt, mire a 3012 cm-esek, a Budapest és a VI. Károly tüzeket délután két órára ide központosították egy órán át. A tüzelés beszüntetése után a csapatok ellenállás nélkül nyomultak előre és négy órára elérték kitűzött célukat, a Solar tövét. Öt órára újra köd ereszkedett le és beállt a sötétség. Az az érzésem támadt, hogy egy nagy

¹⁹⁴⁸ Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovčen bevételénél (1914-1918.) 126. p.

színpad vasfüggönye ereszkedett alá és hogy a nagy drámai színjátéknak, a Lovcen elfoglalásának első felvonása véget ért, amelyet magasabban fekvő állásomból húszszorosan nagyító távcsövemen keresztül szemléltem eddigelé.

Az éjszaka aránylag csendesen telt el, csak tíz óra tájt kíséreltek meg a montenegróiak egy ellentámadást a jobbszáron, de sikertelenül. A Pixija-Glava fontos pont volt, azt mondhatnám, hogy a Lovcen kapuját alkotta. Annak birtokától függött a további előrehaladás, minthogy a Lovcennek ez a déli lejtője a legmenedékesebb és így itt lehetővé vált nagyobb csapattesteknek az előrehaladása, tehát ennek a pontnak a leírásától függött a támadás további sorsa. Az egész éjszakán át a «Gaa» nevű hajó 150 cm fényszórójának fénycsóvája az ellenséges állásokon siklott végig szüntelenül és az éjfél után keletkezett vihar villámai ugyancsak segítettek a fényszórónak. Január 9-én, mihelyt a látóképesség megengedte, a harc újra megkezdődött. Az Aspern és a Huszár újra kifutottak. Heves tüzelésük alatt a Prolja-Glava rövidesen elesett. A Huszárnak azonban a heves sirokkó miatt nemsokára be kellett futnia, mert ágyúi állandóan víz alatt voltak. A csapatok azonban már szinte ellenállás nélkül haladtak előre az Aspern tüzeinek támogatása mellett, mely a part mentén haladva kísérte őket Pt. Phitamone felé. Nyolcz órakor a csapatok már annyi tért nyertek, hogy a Würmb százados csoportjához tartozó ütegek kénytelenek voltak eredeti állásaikból előre menni. Ekkor azonban a látóhatáron feltűntek az angol Liverpool és az olasz Marsala és Quarto. A túlsúly elől kénytelen volt az Aspern befutni, nehogy testvérhajójának szomorú sorsára jusson. A délelőtti órákban a cattarói csoport is megindult. A Budapest 15 cm-es ütege a legfelsőbb szerpentin út mentén végighúzódnó állásokat állandóan tűz alatt tartotta. Szinte minden lövése talált, amit főképen a célznak helyes kiutalása magyaráz meg. A támadó csoport már délre elfoglalta az ellenséges állást minden ellenállás nélkül, ami különben lehetetlen lett volna, mert a terep oly nehéz, hogy csak különlegesen felszerelt csapatokkal járható. Ezen a napon a 42 cm-esek is működésbe léptek és a Kukon lévő üteget hallgattatták el, amely, minthogy mélyen a sziklába robbantott állásban volt, a laposan lévő hajóágyúknak eddigele elérhetetlen maradt. A nehéz hajóágyúk is élénken tüzeltek egész délelőtt, mégpedig az előző napon említett célokra. Hiányos szabatoságuk miatt azonban ponttüzelést nem végezhetek, de azáltal, hogy az előző naptól eltérőleg, most nem páncélgránátokkal, hanem gyújtós gránátokkal lőttek, amelyek vékonyabb falúak az előbbieknél és így kétszeres mennyiségű robbanó töltettel bírtak, nagy robbanóhatásukkal a karsztos területen nagy kiterjedésben lehetlenné tették a montenegróiaknak az utánpótlást, így tehát a csapatok szinte csak a terep nehézségeivel küzdve haladtak előre és a délutáni órákban az Streith-dandár feljutott az 1300 m magas Solár-csúcsra. Az erre a napra kitűzött célt tehát elérvén, már a hó határán töltötte az éjszakát és a balszáron a cattarói csoporttal létrehozta az összeköttetést. A jobbszárny is gyors ütemben haladt előre és a Golis-csúcstól nem messze állt meg éjszakára. Az ellenség teljesen nyugodtan viselkedett és csak a Babjakon észlelt erős robbanás zavarta meg a csendet, amely robbanásnak a lángja olyan volt, mintha a hegy hirtelen tűzhányóvá változott volna át. Később tudtuk meg, hogy a visszavonuló ellenség robbantotta fel a raktáraiban megmaradt lövészeranyagot. A Zupán keresztül vezető töltésúton fekete kígyóként húzódnó végig az útnak indított ütegek és vonatok hosszú vonala a Lovcenne vezető szerpentin út felé. A Budapest és VI. Károly csatahajók is elhagyták helyüket. Előbbi a belső bocckéba ment, hogy másnap a Kaiser Franz Josef hadihajó tüzeivel együtt segítsen a Krivosije felől előnyomuló csapatainknak Krstac bevételénél. Utóbbit már kivonták és visszament Gjenovic elé, régi horgonyzó helyére. Én is parancsot kaptam és még az éj folyamán leszereltem telefonvonalamat és a magas Vermacra mentem, ahonnan a Krstac-nyereg és a Njegus felé vezető út jól belátható volt. Ezen napfelkeltére értem fel, dermesztő hidegben. Felejthetetlen szép körkép tárult elém, amikor az Adria hullámaiból felkelő nap vérvörösre festette a Lovcen havát. A levegő a heves bóra következtében kristálytiszt volt. Minden harcos körvonala élesen emelkedett ki a fehér háttérből. A Krivosije felől előnyomuló csapatok elülső raj vonalai már láthatók voltak, amint a térdig érő hóban lassan utat törtek. Ezen a napon lövés már alig esett, a hajókról egyáltalán nem. Csak néhány bátor kecskepásztor tartott még ki az utolsó állásokban. Még délelőtt összeértek a Njegus felé vezető útnál a Streith-dandárnak járőrei a Krivosije felől jövőekkel. Délre elérték a csapatok a Lovcen csúcsát, és kitűzték győzedelmes zászlónkat. A lehetetlen tehát megtörtént! A büszke hegy ormán a győztesek zászlója lengett!¹⁹⁴⁹

¹⁹⁴⁹ Hadtörténelmi Közlemények 1919-1921. évfolyam (20-22. kötet. Budapest, 1921) Báró Karg György: Hadihajóink részvétele a Lovcen bevételénél (1914-1918.) 126. p.

https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship

A „Budapest“ hadihajó legénysége a hadi özvegyekért és árvákért. A fővárosi karácsony alkalmából szeretetajándékokkal kedveskedett a nevét viselő „Budapest“ hadihajó legénységének. A hadihajó legénysége most meghatározható módon viszonzta a főváros megemlékezését. A legénység egymás között gyűjtést indított és ennek eredményét, 311 koronát, átadta a hajó parancsnokának, aki ezt a polgármester címére küldötte a székesfőváros elesett harcosai, özvegyei és árvái javára. A hajóparancsnok levelében megemlíti azt is, hogy a „Budapest“ hajó tevékenyen vett részt legutóbb a Lovcsen elfoglalásánál. Ugyancsak az özvegyek és árvák javára a hadihajó egyik tartalékos tengerésze külön 4 koronát küldött. A polgármester az ily módon hozzáküldött 315 koronát rendeltetési helyére juttatta.¹⁹⁵⁰ Ezt a pénzt már február 17-én átadták a hadiárvák és özvegyek javára.¹⁹⁵¹

1916.10.31-i hír: A »Budapest« hadihajó legénysége 87 frt-t gyűjtött az erdélyi menekülteknek.¹⁹⁵²

1917.

A caporettoi áttörés hadműveletre (más néven XII. isonzói csatára) [1917. október 24.](#) és [november 19.](#) között került sor a szövetséges [Osztrák–Magyar Monarchia](#) és a [Német Birodalom](#), valamint [Olaszország](#) erői között. „Végeredményben honvédeink közvetlen a velencei lagúnákban, támogatva a tengerről »Wien« és »Budapest« hadihajóink ágyúitól, átkeltek a folyó főágán a deltába s előre mentek a Piavedella Sile nevű ágáig.”¹⁹⁵³

1917.11.16-án a Trieszti-öbölben a Piave folyó torkolatánál lévő Cortellazzo ütegekkel vívott tüzpárbaj a Budapest és a Wien. A Budapest a vízvonallal alatti kapott egy találatot, de az övpáncélon nem tudott áthatolni a lövedék. A Wien-t hét lövedék érte, de csak kisebb sérüléseket okozott. A Cortellazzo-ütegeknél három ember megsebesült.

1917.12.10-én a Muggia-öbölben hajnali 02.30-kor az olasz MAS 9 (parancsnoka Luigi Rizzo, aki később a Szent Istvánt is elsüllyeszti) a kikötői záron egy hidraulikus vágóeszköz segítségével áthatolt, és két torpedóval elsüllyesztette az SMS Wien-t. Ugyanekkor a MAS 13 a közelébe horgonyzó SMS Budapest ellen lőtte ki a torpedóit, de nem találták el a célt.

1918.

Ez után a Budapestet kivonták a flottából és a német tengeralattjárók legénységének lett szálláshajója. 1918 júniusában a Budapestet felújították, és az orrába egy 380 mm-es (15 hüvelykes) L/17-es tarackot szereltek, amelyet part menti bombázáshoz szántak a piavei arcvonalon, de soha nem látott bevetést az új fegyverrel.¹⁹⁵⁴

„A »Viribus Unitis« elsüllyesztése. (Trieszt, november 2.) Bálából jelentik, hogy a Viribus Unitis csatahajó, amely tegnap a kikötőben egy bójához volt horgonyozva, korán reggel elsülyedt. Mint eddig tudni lehet, két olasz tiszt odalopózkodott és aknákat tett a hajóra, amelyek fölrobbanván, oly erősen megrongálták a Viribus Unitist, hogy a hajó azonnal elsülyedt. A személyzetből mintegy tíz ember hiányzik. Podkopski nemes Vukovic Janko, akit a délszláv nemzeti tanács flottaparancsnoknak nevezett ki, az utolsó pillanatig a fedélzeten maradt és odaveszett. A két olasz tisztet elfogták. Azt mondják, hogy repülőgépen mentek Pólába és nem tudták, hogy az osztrák-magyar hadiflottát átadták a délszláv nemzeti tanácsnak. Állítólag a Budapest hadihajó is erősen megrongálódott és sekély vízben zátonyon van, úgy hogy nagyobb része kiáll a vízből. A hajót valószínűleg könnyű lesz kiemelni és ismét jó karba hozni.”¹⁹⁵⁵

A „Budapest” hadihajó nem sérült meg. Triesztből jelentik. A Pólából érkező pontosabb hírek szerint a pólai kikötőben nem a „Budapest” hadihajó sérült meg, hanem a „Wien” Lloyd-gőzös futott aknáira, amelynek robbanása folytán a hajó megsérült. „Wien” gőzöst zátonyra vonták.¹⁹⁵⁶

¹⁹⁵⁰ Magyarország, 23. évfolyam, 1916-03-03 / 63. szám

¹⁹⁵¹ Világ, 7. évfolyam, 1916-02-17 / 48. szám

¹⁹⁵² Az Est, 7. évfolyam, 1916-10-31 / 304. szám

¹⁹⁵³ A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest) Oldalszámok / 434

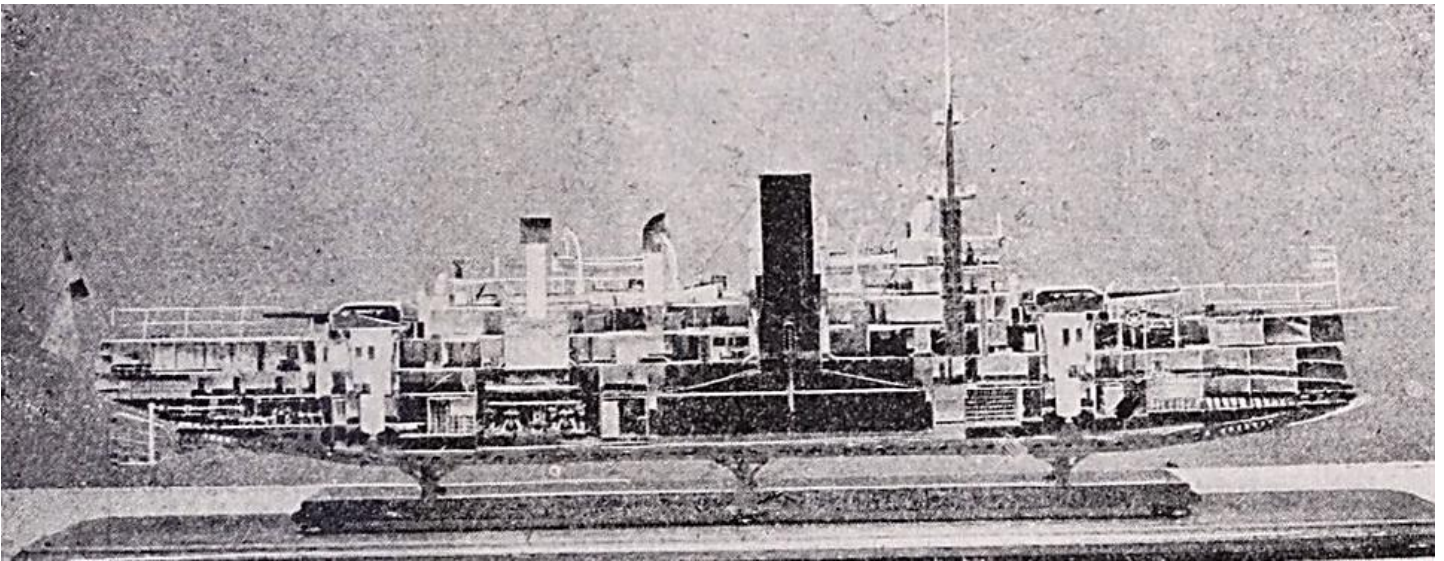
¹⁹⁵⁴ https://military-history.fandom.com/wiki/Monarch-class_coastal_defense_ship

¹⁹⁵⁵ Népszava, 46. évfolyam, 1918-11-03 / 258. szám

¹⁹⁵⁶ Pesti Napló, 69. évfolyam, 1918-11-03 / 258. szám

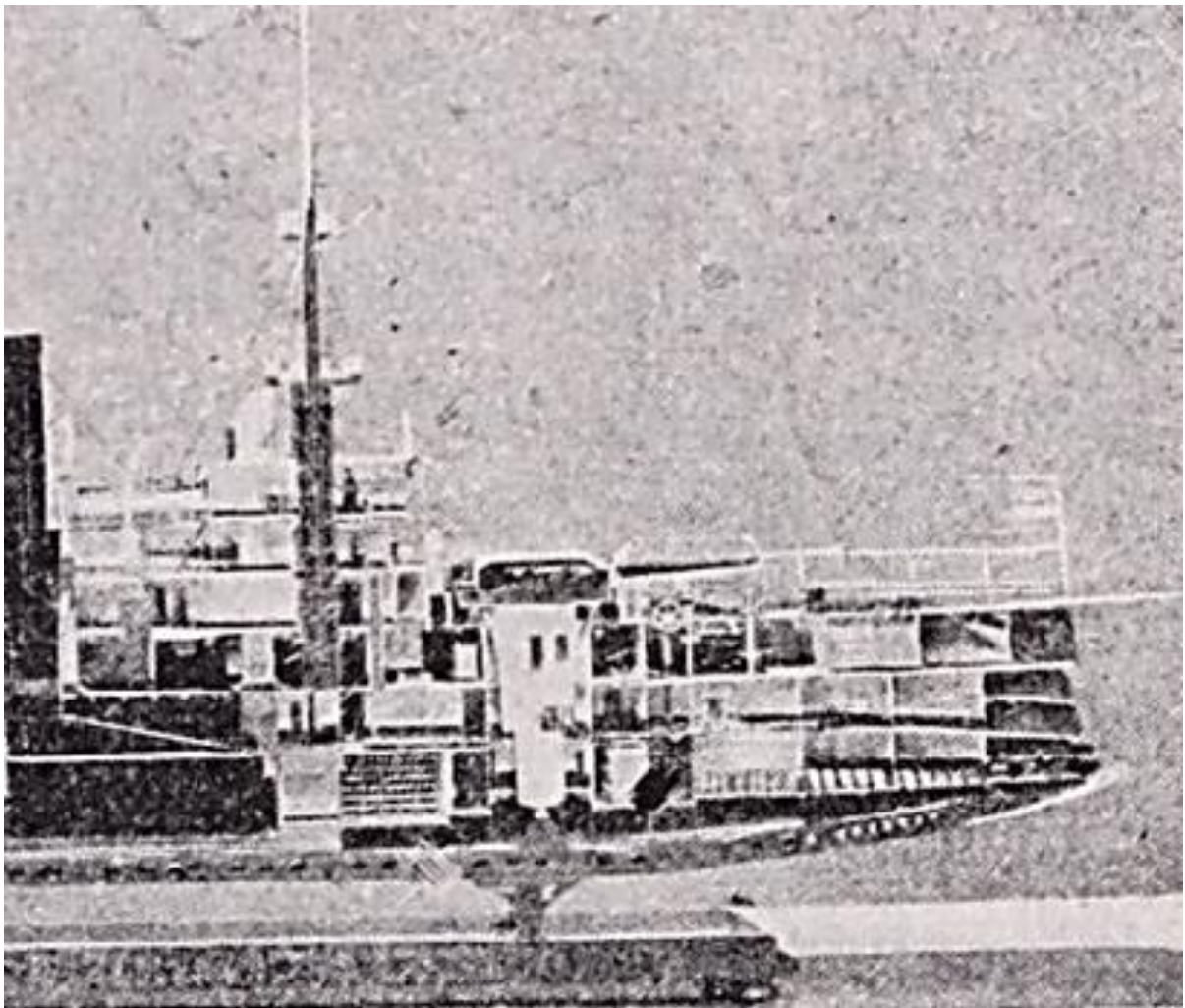
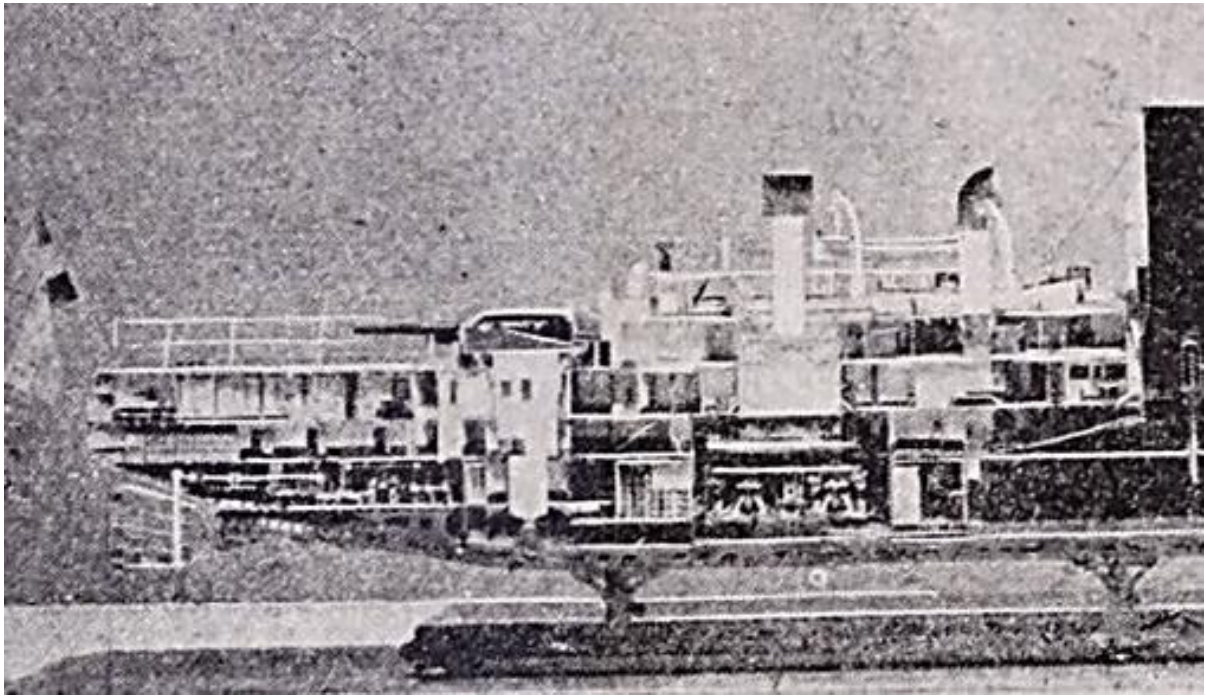
„A Budapest hadihajó megmentett zászlója. A Budapest nevű magyar csatahajónak selyem disz zászlóját, amelyet annak idején a főváros ajándékozott, a magyar matrózok a délszláv állam részére történt átadás alkalmával megmentették Magyarország részére. A csatahajó derék legénysége megjelent az ottani nemzeti tanácsnál és a selyem disz zászlót a maga részére elkérte. A délszláv nemzeti tanács e kérelmet készséggel teljesítette. A matrózoknak egy négytagú küldöttsége vasárnap délelőtt megjelent a Nemzeti Múzeum Igazgatóságánál és megőrzés végett átadta, a disz zászlót. Az átadásról és átvételről a múzeum igazgatósága jegyzőkönyvet vett föl és köszönettel fogadta a megőrzésül átnyújtott zászlót.”¹⁹⁵⁷

1920-ban Anglia kapta meg, majd állítólag 1920-22-ben Olaszországban lebontották. Gyerekkori olvasmányaimból úgy emlékszem, hogy az 1980-as évek elején még lakóhajóként a hajótest megvolt Angliában, tehát a lebontás nem biztos.



SMS Budapest metszete, így lényegében a másik két hajó belső szerkezetét is bemutatja.

¹⁹⁵⁷ Az Ujság, 16. évfolyam, 1918-11-12 / 265. szám



1958

1958 Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

Összehasonlító táblázat a hajók löerőnkénti súlyáról; meg a valódi és számított értékek közti eltérésről.

Sorszám	A hajó neve	A hajó tulajdonosa	Displacement tonna-tartalma	Fő méretek méterben				Displacement teljessegi foka	Sebesség km. óránként	Indikált löerő	Egy löerőre eső teher		A valódi és számított értékek viszonya	Megjegyzések	H Sz		
				H	Sz	M	z				36 s.	L				valóságos	A képletből számítva
																$t_1 = \frac{L}{T}$	$t_1 = 5520 \frac{H}{S^3}$
1	Caiman	Francia köztársaság	7639	85	180	7.5	0.715	275	6500	1117.4	999.3	1.1175	ikercsavar pancz. czirk.	4.73			
2	Kaiser Karl VI.	Osztr.-magy. monarchia	6240	112	172	6.2	0.524	370	12000	570.0	568.0	0.997	" " "	6.45			
3	Budapest	"	5600	93	170	6.4	0.632	310	8000	700.0	772.0	0.908	" " parivédő	5.5			
4	General Puyereodon	Argentína köztársaság	6840	100	181	7.0	0.496	360	13384	512.0	523.0	0.980	" " czirkáló	5.52			
5	Kaiser Wilhelm d Grosse	Nordd. Lloyd. (német)	20000	190	201	7.5	0.697	390	28000	715.0	762.0	0.940	ikercsavar keresk hajó, s. czirkáló	9.45			
6	Florianó	Brazília köztársaság	3162	81	146	3.9	0.685	275	3400	930.0	999.3	0.93	ikercs pancz partv.	5.55			
7	Esmeralda	Chile	7000	133	160	6.5	0.507	400	16000	437.0	487.0	0.9	" " czirkáló	8.3			
8	Heartly	Brit birodalom	1300	64	91	4.1	0.545	275	2100	670.0	748.0	0.895	halászhajó, kerékgözös	7.05			
9	Körös	Osztr.-magy. monarchia	448	54	90	1.2	0.77	180	1200	374.0	450.0	0.882	ikercs., dunai monitor	6.0			
10	Good Hope	Brit birodalom	14100	152	226	8.6	0.491	420	30000	470.0	544.0	0.865	I. oszt. pancz. czirkáló	6.92			
11	Traveller	"	700	49	75	3.4	0.545	240	1120	676.0	869.0	0.778	ikercs., nilusi schooner	6.55			
12	Zenta	Osztr.-magy. monarch.	2300	92	120	4.3	0.485	370	7000	329.0	446.0	0.737	" torpédó czirkáló	7.7			
13	Murature	Argentína köztársaság	110	46	44	1.5	0.364	440	1150	95.6	133.4	0.72	" torpédó-naszád	10.4			
14	Charente	Francia	1618	65	94	5.0	0.536	165	800	2020.0	2960.0	0.683	kábelfektető hajó	6.9			
15	La Plata	Argentína	1677	57	130	3.9	0.58	165	750	2238.0	3315.0	0.678	ikercsavar, monitor	4.4			
16	Gymnote	Francia	30	17	1.8	1.8	0.509	165	50	60.0	915.0	0.656	Vízalatti csónak	9.5			
17	Bojarin	Orosz birodalom	3000	106	120	5.8	0.41	460	18000	166.6	272.0	0.611	II. oszt. panczélos czirk.	8.85			
18	Habsburgh	Osztr.-magy. monarchia	8340	108	200	7.1	0.543	330	11900	700.0	1094.0	0.64	ikercs. pancz. csatahajó*	5.3			
19	Goldsborough	Észak-amerikai egy.-áll.	248	59	62	1.5	4.46	600	6000	41.3	70.7	0.585	" torpédó naszád	9.55			
20	Taku	China	250	59	64	2.9	0.228	600	6500	38.5	67.5	0.571	torpédónaszád**)	9.22			
21	Prutul	Románia	30	30	42	0.6	0.70	180	50	600.0	1256.0	0.478	kerékgözös	7.15			
22	Viper	Brit birodalom	350	64	64	3.9	0.22	620	11000	31.9	68.9	0.477	torpédóvadász	10.0			
23	D. I.	Német birodalom	250	54	65	1.5	0.475	360	2000	125.0	282.0	0.444	torpédónaszád	8.8			
24	Gustave Zédé	Francia köztársaság	226	49	32	3.2	0.509	280	720	278.0	624.0	0.446	vízalatti naszád***)	15.4			
25	Yatagan	"	311	56	59	3.0	0.32	480	5700	54.6	125.0	0.437	torpédó-vadász	9.5			

*) A Habsburg ma monarchiának legnagyobb hadihajója és még nincs teljesen felszerelve. A folyó évi május hó végén Triestben tartott próbamenetekben a számított sebességénél jóval nagyobbat ért el, a minnek legalább részben azt adhatjuk okául, hogy ezen a próbauton a hajó nem teljes megterheléssel ment, mert az ágyuk nagy része és még a panczélnak is egyes részletei ekkor hiányoztak a hajóról. De lehetséges, hogy majd teljes megterheléssel is nagyobb sebességet fog elérni.

**) A németek is, meg az angolok is maguknak foglalták le, de egyik se vitte el.

***) A víz alatt csak 14 km. sebességgel jár.

Parancsnokai:

1899, 1900 lovag Jenit Zadasky (Jenik-Zasadsky) Viktor sorhajó-kapitány¹⁹⁶⁰

1902 Alois Edler von Kunsti¹⁹⁶¹

1902 Bázeli Viktor sorhajókapitány

1903 süssenborgi Vaségi Viktor sorhajókapitány¹⁹⁶²

1904 Predanovics Dusán fregatta-kapitány¹⁹⁶³

1905.11.21-ig Lucich Károly sorhajóhadnagy

1905.11.21-1905.12.31. László Elemér korvettkapitány¹⁹⁶⁴

1905.12.31-től Kirchmayr György lovag fregatta-kapitány¹⁹⁶⁵ (utóbb 1910-től ellentengernagy)

1913 Horthy Miklós fregattkapitány (utóbb flottaparancsnok, Magyarország Főméltóságú

Kormányzója.)

¹⁹⁵⁹ Polytechnikai Szemle, 6. évfolyam, 1902-11-25 / 33. szám

¹⁹⁶⁰ Pesti Hírlap, 1900. 22. évfolyam, 1900-04-04 / 93. szám

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

¹⁹⁶¹ Sport und Salon, Juli-Dezember 1902-09-06

¹⁹⁶² Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-01-15 / 15. szám

¹⁹⁶³ Ország-Világ, 25. évfolyam, 1904-05-29 / 22. szám

¹⁹⁶⁴ Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-11-21 / 1323

¹⁹⁶⁵ Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-12-31 / 360. szám