

SMS Zrínyi (II.) 1910

SMS Zrínyi (II.) csatahajó – Schlachtschiff (pre-dreadnought) (Utóbb USS Zrinyi az amerikai flotta kötelékében)

(Ugyan ezen a néven futott a Zrínyi (I.) korvett, illetve létezett a Zrínyi teherhajó is az Adria magyar királyi tengerhajós részvénytársaság hajói között.)

Vízkeszítési kapacitása: 14 508 hosszú tonna
14 733 rövid tonna
Teljes terheléssel 15 845,5 hosszú tonna, 16 099 rövid tonna

Hossza: 138,8 m (456 láb) (137,45 m a vízvonalon)
Szélessége: 24,6 m (82 láb)
Merülése: 8,1 m (26 láb 7 hüvelyk) – 8,6 m

Meghajtása: 2 db négyhengeres háromszoros expanziós (dugattyús) gőzgép, két külön rekeszben.
Ezek egy hosszanti vízzáró válaszfal választja el egymástól.
12 db Yarrow-féle vízcsöves kazán, két kazánházban. 4296 négyzetméter hőátadó felület.
2 db 5,25 m (máshol 5225 cm) átmérőjű, háromszárnyas hajócsavar

Üzemanyaga: 1298 tonna szén, vagy 1854 tonna brikett és 188 tonna olaj
(Máshol 1350 tonna szén vagy 1600 tonna szén vagy 1360 tonna brikett, és 150 tonna olaj.)

Teljesítménye: 19 800 LE

Sebessége: 20,5 cs (38 km/h) – max. 20,97 cs

Hatótávolsága: 4000 tmf (7400 km)/10 csomó (19 km/h)
5200 tmf/10 cs szénnel
4300 tmf/10 cs brikettel
1500 tmf/20 cs szénnel
1250 tmf/20 cs brikettel

Személyzete: 880-890 fő (30 tiszt és 846 tengerész)

Páncélzata: Páncél típusa: KC Krupp cementált, K Krupp nem cementált, SM Siemens Martin
öv páncél 100-230 mm (9,1 hüvelyk) KC
alsó páncélzat 180 mm KC
felső öv 150 mm KC
fedélzet 36 és 48 mm (1,9 hüvelyk) SM
torpedó rekeszfalak 54 mm (2,1 hüvelyk) SM
orr és tat 120 mm KC
elől és hátul a páncélozott válaszfal 150 mm KC
parancsnoki híd elől 250 mm (9,8 hüvelyk) KC, oldalt 120 mm K, hátul 60 mm K,
felül 40 mm K
30,5 cm-es barbettek 250 mm KC
234 cm-es barbettek 200 mm KC
fő lövegtorony elől 250 mm (9,8 hüvelyk) KC, oldalt 200 mm KC, hátul 150 mm KC ,
felül 60 mm K
közepes lövegtorony elől 200 mm (7,9 hüvelyk) KC, oldalt 150 mm KC, hátul 125 mm
KC, felül 50 mm K

kazamata ütegek 120 mm (4,7 hüvelyk) KC
tűzvezető torony elől 40 mm, oldalt 30 mm, hátul 10 mm

Fegyverzet: 4 db (2x2) 30,5 cm-es (12 hüvelykes) L45 Skoda ékzárás ágyú

Az ágyúkhoz 150 páncéltörő és 150 gyújtógránátot adtak ki (75 db/cső).

Tömeg: 54 250 kg, emelkedési szög: $-4^{\circ} + 20^{\circ}$, vízszintes irányzási szög: 270° ,

Maximális toronyforgatási sebesség: $3^{\circ}/\text{sec}$. Lövedéktömeg: 450 kg, torkolati sebesség: 800 m/s, lőtávolság: 20 000 m, tűzgyorsaság: 1-2 lövés/min. Lövegtorony tömege: 439 t.

8 db (4x2) 24 cm-es (9,4 hüvelyk) L45 Skoda ékzárás löveg

A lövegekhez 160 páncéltörő, 360 gyújtógránátot adtak. (100 db/cső).

Tömeg: 26900 kg, emelkedési szög: $-4^{\circ} + 20^{\circ}$, vízszintes irányzási szög: 130° .

Maximális toronyforgatási sebesség: $3^{\circ}/\text{sec}$, lövedéktömeg: 215 kg, Torkolati sebesség: 800 m/s- Lőtávolság: 12 000 m (12° csőemelkedéssel), tűzgyorsaság: 2,5 lövés/min. Lövegtorony tömege: 238,8 t

20 db (20x1) 10 cm-es (3,9 hüvelyk) K10 (máshol L/50 szerepel) ékzárás löveg

kazamatában, 16 db a hajótestben, 4 db a felépítményben. Tömeg: 2020 kg.

Emelkedési szög: $-4^{\circ} + 15^{\circ}$, löszertömeg: 26,2 kg, évedéktömeg: 14,5 kg.

Torkolati sebesség: 880 m/s, lőtávolság: 11 000 m, tűzgyorsaság: 10 lövés/min.

Javadalmazás: 300 db/cső

4 db 4,7 cm-es (1,85 hüvelyk) L/44 löveg

1 db 4,7 mm-es L/33-as gyorstűzelő ágyú

2 db 66 mm (7 cm) (2,6 hüvelyk) L/18 csónakágyú

(A vízrebocsátásáról beszámoló Gazdasági Mérnök újság, 6 db 7 cm-es Skoda ékzárás légvédelmi ágyúról írt. Ezeket a lövegtornyok tetejére helyezték.)

2 db 8 mm-es golyószóró

3 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) torpedóvető cső

Kettő oldalt, egy a taton, amikhez 10 torpedót vitt magával.

1913-ban 1 db Donnet-Léveque hidroplán

1916–17 átszerelése után 4 db Skoda 7 cm-es Ka16 -os léghárító ágyút szereltek be.



2860



2861

A Donnet-Lévêque-féle repülő csónak, mely úszótalpak helyett egy siklócsónakot hordoz; míg a többi rendszer a vízi használatra adoptált szárazföldi aeroplánnak mondható. Első repülése a gépnek 1912. március 15-én Juvisyben volt. A François Denhaut mérnök által megalkotott repülőgép egy kétüléses, 9,50 méteres szárnyfeszítávolságú repülőgép, szárnyfelülete 17 négyzetméter (A típus) Az A típus hossza 7.30 m, súlya üresen 380 kg, feltöltve 580 kg. Utazósebessége 75 km²⁸⁶². Szárnyain nincsenek csűrők, és vetemedéssel működnek. A szárnyak alatt két úszó biztosítja a stabilitást lebegéskor.²⁸⁶³

A haditengerészet kapcsolatba lépett egy francia céggel, az FBA-val (Franco-British Aviation). A tárgyalások eredményeként még 1912 nyarán megrendelte négy Donnet-Levêque típusú repülőcsónak gyártását és szállítását. Ezek a gépek 1912 decemberében légi úton érkeztek meg Pulába. Közülük három darab a Radetzky osztály hajóira került. A Levêque A típusú hidroplánok képesek voltak 1000 méter

²⁸⁶⁰ Révai Nagy Lexikona, 10. kötet: Héroid-Jób (1914)A X. kötet illusztrációi és mellékletei

²⁸⁶¹ A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 47. évfolyam (1913) 30. szám / Szemle

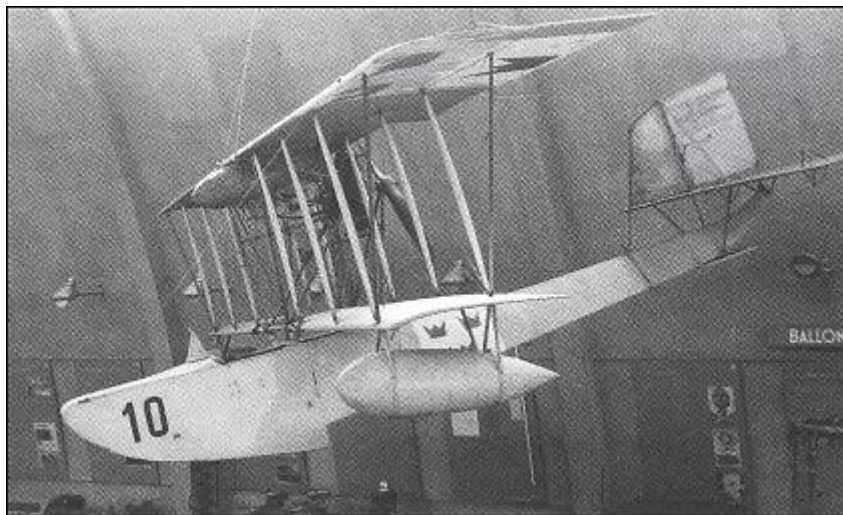
²⁸⁶² http://chezpeps.free.fr/musee/extra/hydravion_donnet_leveque.html

²⁸⁶³ <https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/757/donnet-leveque-type-a>

csúcsmagasságban, 100 km/óra sebességgel 2,5 órát repülni, mindössze 50 lóerős Gnome Omega motorral. A repülő a vízről 40-50 m megtétele után tudtak emelkedni. Viktor Klobucsár sorhajóhadnagy érdeme volt a négy francia hidroplán gyors hadrendbe állítása és a balkáni háborúban azok sikeres felhasználása. Ezek a gépek ugyan is már 1913-ban - a kitört balkáni háború során - komoly szerepet játszottak. Felderítő felvételeikkel, gyors információikkal bizonyítani tudták a haditengerészeti repülés korábban elképzelhetetlen lehetőségeit. 1913 végén megalakult a k.u.k. haditengerészet aviatikai szolgálata, s így a haditengerészeti repülés a világháború kitörésekor a flotta vezetésének állandó, szervezett részét képezte.²⁸⁶⁴



Egy rekonstruált Donnet-Lévêque Type A-típusú gép Franciaországban²⁸⁶⁵



Egy talán svédországi megmaradt példány²⁸⁶⁶

A Donnet-Lévêque gépekből készült A, B (10.35 m szárnyfesztáv) és C típus. Ezek 70-80 lóerősek voltak. Egyes források szerint az Osztrák-Magyar Monarchia 2 db Donnet Lévêque C típusú 10,50 m-re (máshol 10.40 m szerepel), növelt szárnyfesztávolsággal, szárnyfelület 21 négyzetméter és 80 LE-s Gnome Lambda motorral. szerelt gépeket vásárolt, valamint 2 db A típusú gépet is vett.²⁸⁶⁷ A C típus max sebessége 120 km, súlya 560 kg üresen, 650 kg terhelve, hossza 8.50 m, magassága 2.9 m²⁸⁶⁸. Minden típus egy pilótával és egy megfigyelővel üzemelt. A gyártó cég viszonylag hamar csődbe ment, így összesen csak kb. 30 gépet gyártottak le és annak a felét sem tudták eladni. A típusból világviszonylatban a Monarchia üzemeltette a legtöbbet a maga 4 példányával. A Monarchia flottája ekkor egyáltalán nem volt elmaradva a légiereő alkalmazása terén a többi nagyhatalom tengerészetétől. Az Adria mérete miatt, a haditengerészet viszont nem kezdte meg a repülőgép-anyahajók fejlesztését, mivel arra nem volt szüksége.

²⁸⁶⁴ Top Gun, 9. évfolyam, 1998 / 1. szám

²⁸⁶⁵ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Donnet-L%C3%A9v%C3%A9que>

²⁸⁶⁶ https://www.aviastar.org/air/france/donnet_a.php

²⁸⁶⁷ <https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/757/donnet-leveque-type-a>

²⁸⁶⁸ <http://fandavion.free.fr/donnetleveque.htm>

A harmadik, Zrínyinek keresztelt csatahajónál az elektromos berendezés gőztubínait a magyar gépipar szállította ugyan, de magát a elektromos berendezést következetesen itt is az osztrák Keiben cégnél rendelték meg.²⁸⁶⁹

Tűzvezetés:

4 db 9 láb (2743 mm) Barr&Stroud távmérő az elülső és hátsó tornyok tetején, és két másik különálló oszlopon. 6×90 cm fényszóró

Egyéb: 2 db 13 t előre néző csónakdaru

Csónakok: 1 db 9 t gőzbárka, 1 db motorcsónak, 2 db evezős bárka, 1 db mentőkutter, 3 db kutter, 3 db gigg, 6 db jolle

Hívójele: Z = BY 60,023

Épült: Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt)

Építési költsége: közel 38 000 000 000 korona

A hajó költsége az anyagár drágulás miatt 3 millió koronával nőtt a tervezetthez képest és a tüzérség felszerelése is 2,1 millióval nőtt a tervezetthez képest.²⁸⁷⁰

Építés kezdete: 1908.11.15.

Vízrebocsátás: 1910.04.12.

Elkészült: 1911.07.15.

Hadrendbe állt: 1911.11.22.²⁸⁷¹

USA átvétel: 1919.11.22-én.

Leszerelve: 1920.11.07-én.

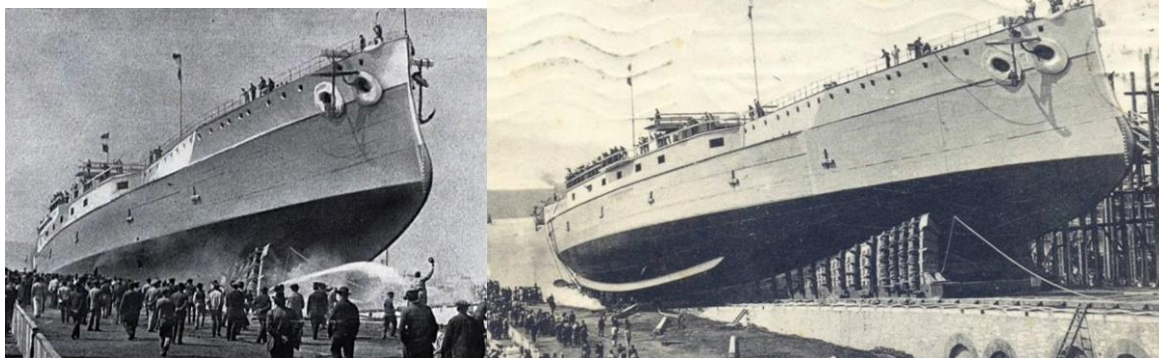
Az SMS Zrínyi fedélzetén használt teak fa volt az egyetlen anyag, amelyet Ausztria-Magyarországnak külföldről kellett beszereznie a hajó megépítéséhez.

A Zrínyi csatahajó tervei Siegfried Popper hajóépítő mérnök készítette, Lendecke vállalatigazgató és Anton Demal gépészmérnök volt felelős a gépekért.²⁸⁷²

1910.

A magyar beszállítók késlekedése miatt volt lassabb az építés, mint az osztály első hajónál, és a vízrebocsátásra végül 15 hónap után történt csak meg.²⁸⁷³ „A »Zrínyi« még szárazon van ; a munkálatok rendes ütemben való végeztetését az áldatlan politikai viszonyok érzékenyen késleltetik.”²⁸⁷⁴

Vízrebocsátásánál Ferenc Ferdinánd nem óhajtott részt venni az eseményen, nem palástolva magyarokkal szemben érzett ellenszenvét.²⁸⁷⁵



2876

²⁸⁶⁹ A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye 45. évfolyam (1911) 8. szám / Iglauer István: A magyar gépipar és a hadihajók

²⁸⁷⁰ Reichspost, Januar 1911-01-25

²⁸⁷¹ https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Zr%C3%ADnyi

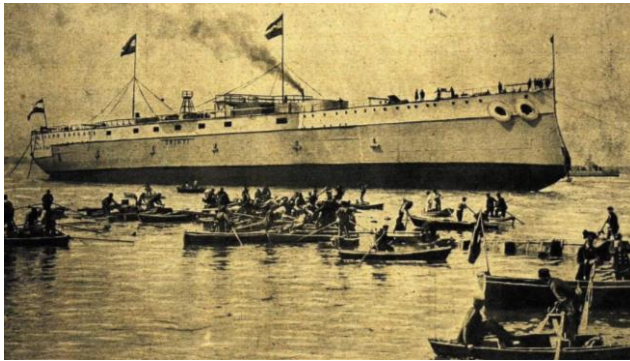
²⁸⁷² Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1909-07-04

²⁸⁷³ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

²⁸⁷⁴ Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados

²⁸⁷⁵ https://www.elsovilagaboru.com/tortenete/cikk/sms_zrinyi

²⁸⁷⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY>



*SMS Zrínyi vízrebocsátása*²⁸⁷⁷

„A legújabb csatahajónk. Írta : Gonda Béla min. tanácsos. Háromszáznegyvennégy esztendeje Zrínyi Miklós szigetvári hősi kirohanásának. Ezt a dicsőséges haditettet az osztrák-magyar haditengerészet már régebben honorálni kívánta azzal, hogy egy 1870-ben épült korvetet Zrínyi nevével nevezett. Ez a hajó még a régi rendszer szerint épült, fából és vasból vegyesen, gőzre és vitorlára. Részt vett a „Crivoscie“ megszállásánál 1882-ben, számos utat tett a föld körül, mígnem elavulva, 1900—1905-ig matróziskolahajónak használták, 1908 óta pedig „Delta“ néven raktárhajónak alkalmazzák. Haditengerészetünk azonban hű szokott lenni a történelmi tradíciókhoz, s ezért, amikor a legújabb és legnagyobb csatahajók építését megállapították, ezek egyikének már eleve a „Zrínyi“ nevet szánták. Csatahajóink száma ezzel tizenkettőre emelkedik, amelyek nagyság szerint hármanként négy csoportba oszlanak. A legkisebb a „Budapest“ típus (5600 tonnás, t. i. ennyi súlyú vizet szorít ki helyéből a teljesen felszerelt hajó), utána jő az „Árpád“ típus 8300 tonnával, majd az „Erzherzog Karl“ típus 10600 tonnával (ezek közt nincs magyar nevű, míg a többi hármascsoportban egy-egy hajónak magyar neve van), végül a „Zrínyi“ típus 14500 tonnával. Ebbe a csoportba tartozik az „Erzherzog Franz Ferdinand“, melyet 1908 szeptember 30-án bocsátottak vízre, s mostanában készült el és osztották be a hajóhadba, továbbá a „Radetzky“. A „Zrínyi“ csatahajó tehát haditengerészetünk három legnagyobb hajója közé tartozik. A hajó teste most készült el s e hónap 12-én délelőtt tizenegy órakor vízre bocsátották Triesztben a szokásos ünnepek között. A magyar hajót őfelsége kitüntető figyelméből, magyar születésű és nevelésű leánya, Mária Valéria kir. hercegnő keresztelte meg s ő adta meg vízrebocsátáshoz a jelzést a fékező-készülék kikapcsolására. Új csatahajónk magyar jellege tehát nemcsak nevében, de megkeresztelésének és vízrebocsátásának magyar vonatkozásában is kifejezésre jut, amihez igen szépen hozzáilleszkednék, ha a haditengerészet vezetősége magyar parancsnokot is állítana az élére. De hát ez bizonyára nagy nehézségbe ütközik, mert a magyar haditengerész-tisztek legnagyobb része, amikor elérte a sorhajóhadnagyságot, igyekszik a szárazra jutni, s így aztán édes kevés magyar juthat a főtiszti állásokba, amire pedig magyar nemzeti szempontból nagy súlyt kellene helyeznünk, mert különben, haditengerészetünkben a magyar jelleg még a legcsekélyebb mértékben sem juthat kifejezésre, aminek nemcsak a közösségben megkívánt paritás szempontjából, de a külföld előtt is mérhetetlen nagy kárát valljuk. Említettük, hogy a „Zrínyi“ három legnagyobb csatahajónk közé tartozik, 14500 tonnával, 20.000 lóerejű géppel, 20 tengeri mértföld óránkénti sebességgel. A hajó fegyverzetét 4 drb 30.5 cm.-es, 8 drb 24 cm.-es, 20 drb 10 cm.-es, 6 drb 7 cm.-es ágyú, 2 drb 8 mm-es golyószóró és 3 torpedóvető-készülék alkotja. A tengeri ütközet céljaira tehát hatalmas, erős fegyver, félelmetes ellenfél, s ha hozzáteszszük, hogy egy ilyen hajó teljesen felszerelve körülbelül 38 millió koronába kerül, hát bizony elég költséges fegyver is, amely minden erőssége mellett is ki van téve annak, hogy egy kicsinyke torpedó a tenger fenekére küldje. Nagyon tévednénk azonban, ha abban az illúzióban ringatnók magunkat, hogy ezzel a három nagy csatahajóval a mi haditengerészetünknek akár támadó-, akár csak védőképességét is valami magas fokra emeltük. Az európai hatalmasságok közt, Spanyolországot kivéve, e tekintetben, a legutolsó helyen húzódunk meg. Haditengerészetünket a harcérték tekintetében Olaszország háromszorosan, Franciaországi ötszörösén, Anglia tizenháromszorosan múlja felül. Megengedjük azonban, hogy ez az összehasonlítás nem egészen jogosult. Mi nem vagyunk tengeri nagyhatalom, nincsenek gyarmataink messze túl a tengereken, de sőt még a tengerpartunk se valami nagy. Mindez nem elég ok azonban a haditengerészetben való inferioritásunkra. Bármily kicsiny is

²⁸⁷⁷ <https://axioart.com/tetel/stapellauf-sms-zrinyi-k-u-k-riegsmarine-sms-zrinyi-az-o-fcac45ef>

tengerpartunk, annak megtartásához, tengeri kereskedelmünk biztosításához és fejlesztéséhez, politikai hatalmi erőnk védelméhez és megszilárdításához létérdekeink fűződnek. Ezért szükséges az, politikai és gazdasági szempontból egyaránt, hogy a tengeri hatalmasságok közt is nyomatékos tényező legyünk. Márpedig féltő, hogy ha az eddigi lassúsággal és késedelmeskedéssel kullogunk a tengeren való szomszédaink után, el találunk maradni, hogy aztán lehetetlen lesz még csak meg is közelítenünk őket.. A haditengerészet ugyanis az utóbbi években — különösen az angolok és németek túlhajtott versengése következtében — szinte szédületes arányokban fejlődik. Ami tegnap még nagy erősség volt, az ma gyöngye játékszer. A mi legerősebb s mindössze is három darab csatahajónk megfelel ugyan az olasz „Regina Margherita“ és „Vittori Emanuele“ típusnak, utóbbinál nagyobb és erősebb is, de már kisebb, mint a francia „Danton“, s az angol „Nelson“ típus. Pedig ezek most már csak közepes tengeri fegyverek lettek az angolok által kezdeményezett Dreadnought-típussal szemben, melyet azóta az összes tengeri államok kénytelenek voltak utánozni. Az első angol Dreadnought-hajó 17900 tonnás, 21 mértföld óránkénti sebességgel, fegyverzete 10 drb 30.5 cm.-es és 27 drb 7.6 cm.-es ágyú. Ezek tehát élesen elkülönültek a páncélosok elleni nagy ágyúk, a torpedónaszádok elleni kis gyorstüzelő ágyúktól, s a fegyverzet mindkét tekintetben egységes és hatalmas. Ezt a nagy és erős hajótípust azonban az azóta épült és épülőben levő csatahajók máris túlszárnyalták. S ez természetes, mert hiszen mindenki erősebb akar lenni, mint az esetleges ellenfél. A mi szomszédaink, az olaszok például, máris négy oly csatahajót építenek, amelyek mindegyike 20.000 tonnás, 24 tengeri mértföld óránkénti sebességgel, s fegyverzetük 12 drb 30.5 cm-es nagy ágyú, s a torpedónaszádok elleni harcra 18 drb 12 cm.-es és 16 drb 7.6 cm.-es gyorstüzelő ágyú. Most épült ezeken kívül három kisebb csatahajó (12.625 tonnás, 21 mértföldnyi sebességgel,) négy vértés cirkáló (9800—10.118 tonnás, 22 ml. sebességgel) és négy darab gyorscirkáló (3000—4000 tonnás) 27—28 tengeri mértföld óránkénti sebességgel, 12 és 76 cm.-es ágyúkkal Angliáról jobb lenne nem is szólni. Most, március 10-én, készült el ugyanis öt csatahajó, két cirkáló, kilenc torpedózúzó és tizenhat tengeralatti naszád; építés alatt van hét csatahajó, három páncélos cirkáló, kilenc védett cirkáló, két cirkáló, harminchét torpedózúzó és kilenc tengeralatti naszád, melyek egy része már jövőre ilyenkorra elkészül. Ennek a szédületes és óriási költséggel járó versengésnek természetesen mi csak csöndes szemlélői lehetünk. De már azt, ami a szomszédunkban történik, mégis csak meg kell szívlelnünk. Mi most készülünk vízreocsátani egy — szerintünk— igen nagy csatahajót, ennek is kell jó másfél esztendő, míg teljesen készen lesz. Az ilyen nagyságú hajók azonban most már nagyon háttérbe szorultak a Dreadnought-típusú sokkal nagyobb és erősebben fegyverzett hajók mögött. Pedig itt nincs még megállás. Látjuk, hogy ez a típus is folyton nagyobbodik, fegyverzete erősödik. Hozzá kell még vennünk azt a körülményt is, hogy mi igen sokkal lassabban építjük a hajóinkat, mint az angolok vagy mások, s megtörténhet velünk, hogy amikor egy igen erősnek vélt típussal elkészülünk, az már túl van szárnyalva. De hát nekünk számolnunk kell anyagi erőnk gyöngeségével. Hiába szegény ember vízzel főz. De azért mégsem szabad e téren odáig jutnunk, hogy elerőtlenedjünk. Mérsékelten, de kellő előrelátással és körültekintő céltudatossággal kell fejlesztenünk haditengerészetünket. „Svaviter in modo, fortiter in re.“ A magyar nemzetnek is nagy érdekei fűződnek ehhez. Haditengerészetünk fejlesztése méltán megérdemli a magyarság legmelegebb érdeklődését, s hazafias kötelességnek tartjuk, hogy abban komoly kitartással, nemes lelkesedéssel aktív részt is vegyen a magyarság. Amikor pedig ilyen ünnepe van haditengerészetünknek, mint most a „Zrínyi“ csatahajó vízreocsátása, vegyen azon részt mindenkoron tüntető módon a magyarság; mutassa meg, hogy magáénak tekinti ezt a hajót, hogy érdeklődik egyénisége, sorsa, jövő hatása iránt, s ki akarja venni az öt megillető részt haditengerészetünkéből, s nemcsak pénzével járul ennek fejlesztéséhez, de vérével és nemzeti génuszával is.”²⁸⁷⁸

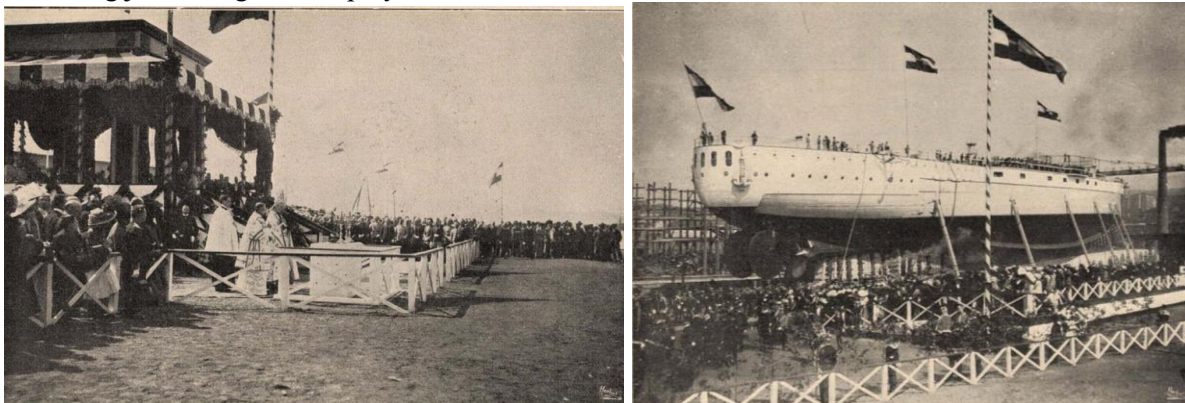
„Triesztből jelentik, hogy ma délelőtt ment végbe a Stabilimento Tecnicoban Ferencz Ferdinánd trónörökös és neje, Ferencz Szalvátor főherceg és neje, Montecuccolli tengerészeti parancsnok, Schönaich hadügyminiszter, Hazai Samu honvédelmi miniszter, számos tengernagy, tábornok, számos tisztt, a hatóságok fejei, számos képviselő, több idegen katonai és tengerészeti attasé, valamint a konzuli testület és nagy embertömeg jelenlétében az újonnan épített 14.457 tonnás «Zrínyi» csatahajó vízreocsátása. A beszentelés után Mária Valéria főhercegné megkeresztelte a hajót. Ágyúdörgés és viharos hurrá kiáltások között siklott le a hadihajó a tengerre. Az új csatahajó Zrínyi Miklósnak, a szigetvári hősnek nevét viseli. Az osztrák-magyar hajóhadnak volt már egy «Zrínyi» nevű

²⁸⁷⁸ Gazdasági Mémők, 35. évfolyam, 1910-04-17 / 16. szám

hajója. Ez 1841-ben épült és 1340 tonnás korvetthajó volt, mely a nyolczvanas és kilenczvenes években több jelentős tengeri utat tett”. Az új Zrínyin van „három 80,5 cm., nyolca 24 cm., húsz 10 cm., hat 7 cm.-es ágyú és két 8 cm.-es golyószóró alkotják a hadi felszerelést A legnagyobb ágyuk 450 kilós löveget 800 méteres másodpercznyi kezdősebességgel lönek ki s lövegük 7000 méternyi távolságban még 95—72 centiméter vastag acéllemezt képes keresztülütetni. Van a hajón torpedókilövő szerkezet is. A világítást és az ágyuk beállításához szükséges erőt villamos erőforrás szolgáltatja.”²⁸⁷⁹

A cikk szerint a vízrebocsátásnál jelen volt Ferenc Ferdinánd, de valójában nem ment el oda.

„A Zrínyi csatahajó vízrebocsátása. Az osztrák-magyar kettős monarchia haditengerészete újabban egy hatalmas csatahajóval szaporodott. A minap bocsátották ugyanis vízre a 14.457 tonnás Zrínyi csatahajót. A nevezetes esemény a szanmarkói hajógyárban történt, ahol Ferencz Ferdinánd trónörökös és neje, Ferencz Szalvátor kir. herceg és felesége Mária Valéria hercegasszony, Montecuccoli tengerészeti parancsnok, Schönaich hadügyminiszter, a két honvédelmi miniszter és nagyszámú polgári és katonai előkelőség jelent meg az ünnepélyen.



Ez a kép azt a jelenetet ábrázolja, amint a felkért lelkész beszenteli a hajót a partról és a Zrínyi úgynevezett tornyos csatahajó fellobogózza

Montecuccoli tengerészeti parancsnok felhívására Urednicek Pál lelkész beszentelte, ezután pedig Mária Valéria hercegasszony a tengerészeti parancsnok felkérésére megkeresztelte a hajót, melyet aztán vízrebocsájtottak.”²⁸⁸⁰

„— A „Zrínyi“ vízrebocsájtása és Szigetvár. Említettük már, hogy a »Zrínyi« hadihajó minapi vízrebocsájtási ünnepségére meghívták Szigetvár községet is. Szigetvár küldöttségileg nem képviseltette magát az ünnepségen, de a következő táviratot küldte az új hadihajó parancsnokságának: A »Zrínyi« csatahajó nagytekintetű Parancsnokságának San Marco. Triest. »Zrínyi« csatahajó vízrebocsájtása alkalmával hős, Zrínyi Miklós várának, Szigetvárnak közönsége tisztelettel és hazafias örömmel üdvözlöi a »Zrínyi« csatahajót, annak vitéz tisztikarát, legénységét és az ünneplő közönséget. Kívánva, hogy e csatahajó a haza és a király védelmében minden résznek és megpróbáltatásnak ellent álljon, azt soha szerencsétlenség ne érje, harcosai pedig olyan önfeláldozással szeressék a hazát, mint azon hős, akinek örökké élő nevét e hajó viseli. Éljen a haza! Éljen a király ! Szigetvár város képviselőtestülete és elöljárósága. A táviratra Montecuccoli tengernagy a következő távirati választ küldte: Szigetvár város tekintetes képviselőtestülete és elöljárósága. A hazafias üdvözlését szívélyesen viszonzva, a haditengerészet nevében melegen köszönöm az oly bensően kimondott szavakat. Az új csatahajó tisztikara és legénysége mindig szeme előtt fogja tartani a szigeti hős emlékét, kinek halhatatlan nevét viseli. Montecuccoli, tengernagy.”²⁸⁸¹

²⁸⁷⁹ Magyarország, 17. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám

²⁸⁸⁰ Tolnai Világlapja, 10. évfolyam, 1910-04-24 / 17. szám

Illustrierte Kronen Zeitung, April 1910-04-14

²⁸⁸¹ Somogyvármegye, 6. évfolyam, 1910-04-19 / 88. (1453.) szám

„A Zrínyit 1910-ben bocsátották vízre Triesztben, a hajó 14.500 tonnás, 20.5 csomós, tüzérsége pedig 4 darab 30,5, 8 darab 24, 20 darab 10, 6 darab 7,6 és 2 darab 4,7 cm-es gyorstüzelőágyúból és 2 gépfegyverből áll. A hajó gépei 20.000 lóerőt indikálnak, személyzete pedig 830 emberből áll.”²⁸⁸²

1911.

A Skoda-művek r.-t. ma tartotta Pilsenben 11-ik rendes közgyűlését. Az előterjesztett üzleti jelentés rámutat a részvénytársasági művek örvendetes fejlődésére. A gépgyár a múlt évben a Radetzky-cirkáló és egy uruguayi cirkáló fölszerelését befejezte és a Zrínyi-csatahajó fölszerelésének egy részét szállította. A fegyvertechnikai osztály versenyképességének jeléül tekinthető, hogy Kína részéről először érkeztek nagyobb megrendelések tábori ütegekre és közép-amerikai államok részéről hadianyagra.²⁸⁸³ A Zrínyi páncélját is a Skoda-művek készítette.²⁸⁸⁴

1911.04.12-i hír: Felmentünk –újságírók- hát a Zrínyire, mely már a vízen épül. Tornyaiból a pilseni Skoda-gyár ágyúcsövei büszkén néznek farkasszemet a szerencsére láthatatlan ellenséggel. — Az építése, a berendezése, a járóképessége — mondotta a fáradhatatlan Prohaska... — teljesen azonos a dreadnoughtokéval. — Hát mi mégis a különbség? — Hogy kisebb valamivel és ágyúi csak 27 centiméter kaliberűek. — Éppen elég ez is — mondom, egy ágyúcső elé állva. — Azt hiszem, Triesztet néhány perc alatt ki lehetne végezni vele.²⁸⁸⁵

1911 júniusában a Zrínyi befejezéséhez még 13,4 millió Korona hiányzott.²⁸⁸⁶ Ezek szerint az építők, hitelben dolgoztak.

„Elkészült a Zrínyi csatahajó. (Budapest, július 14.) Triesztből jelentik, hogy a Stabilimento Tecnico san marcoi hajógyárában elkészült a monarchia Zrínyi nevű új csatahajója. A hajó már elhagyta a gyárat és legközelebb megteszik vele a hivatalos próbajáratokat.”²⁸⁸⁷

A Zrínyi csütörtökön (1911.07.13-án) indult el első próbaútjára.²⁸⁸⁸

1911.07.20-i hír: A Zrínyi az osztrák és magyar haditengerészet harmadik és utolsó 14.500 tonnás csatahajója már az összes előzetes próbautakat szerződészerűen megtette és így legközelebb a hivatalos próbautakat is meg fogja tenni. A Zrínyi előreláthatóan szeptember elején kezdi meg a szolgálatot.²⁸⁸⁹

1911.08.13-i hír: „Triesztből jelentik: A Stabilimento Tecnico jelentése szerint a Zrínyihadihajót, mely ma hagyta el a san-marcoi hajógyárat, legközelebb fölszerelik. Július 25-től augusztus 11-ig különböző próbákat tettek a hajóval és ez alkalommal bebizonyosodott, hogy úgy gyorsaság, mint gyakorlatozó képesség tekintetében teljesen megfelel a szerződészerű feltételeknek.”²⁸⁹⁰

1911 szeptemberében lépett a hajó tényleges szolgálatba, bár ekkor még próbaútjait futotta.²⁸⁹¹ Bevethetővé csak november 22-én vált. Hadrendbe állása után az 1. csatahajó divízió tagja lett.

²⁸⁸² Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-11-26 / 298. szám

²⁸⁸³ Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-04-25 / 97. szám

²⁸⁸⁴ Prager Tagblatt, April 1911-04-24

²⁸⁸⁵ Az Újság, 9. évfolyam, 1911-04-02 / 78. szám

²⁸⁸⁶ Neugkeits-Welt-Blatt, Juni 1911-06-17

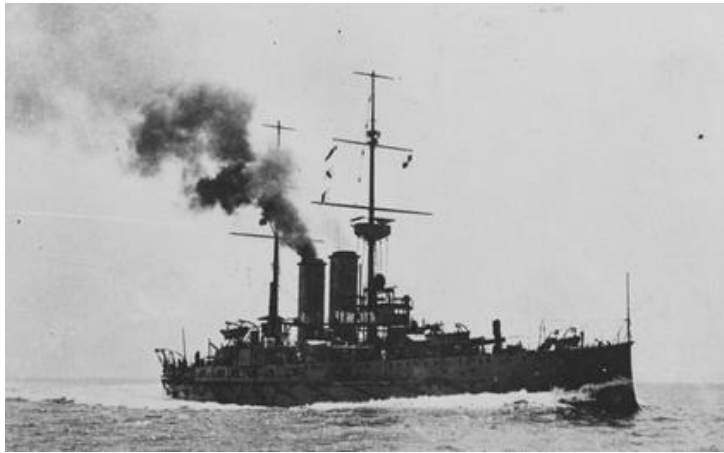
²⁸⁸⁷ Dunántúl, 1. évfolyam, 1911-07-16 / 90. szám

²⁸⁸⁸ Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-07-14 / 165. szám

²⁸⁸⁹ Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-07-20 / 170. szám

²⁸⁹⁰ Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-08-13 / 191. szám

²⁸⁹¹ https://www.elsovilagaboru.com/tortenete/cikk/sms_zrinyi



1912.

1912.01.25-i hír: „A téli hajóraj. Triesztből sürgönyzik, hogy ma délelőtt 10 órakor az osztrák-magyar téli hajóraj, amely a Ferencz Ferdinand kir. herczeg, Radetzky, Zrínyi csatahajókból, Szt. György cirkálóból és Streiter és Lillán torpedójárművekből áll, Lenjus v. Wellenburg gróf ellentengernagy parancsnoksága alatt ideérkezett.”²⁸⁹³

1912.03.20-i hír: „A Tegethoff vízrebocsátása. Gr. Lantus ellentengernagy vezetésével kedden délután megérkezett Triesztbe a cs. és kir. hajóraj, mely a Ferenc Ferdinánd, Radecky és Zrínyi csatahajókból, a Szentgyörgy, Spaun, cirkálóból, több torpedózuzóból áll. Megérkezett továbbá a tartalék hajóraj, mely a Károly főherceg, Ferdinánd Miksa főherceg, Frigyes főherceg csatahajókból és az Aspern cirkálóból, valamint több tengeri torpedónaszádból áll. Egyidejűleg megérkezett a Tegethoff kórházhajó is, amely a vízrebocsátandó Dreadnought keresztelőjétől kezdve a Mars hevét viseli.”²⁸⁹⁴

1912.09.07-i hír: „— Egy legénnyel kevesebb... Bécsi jelentés szerint a „Zrínyi” csatahajón Pintér István harmadosztályú matrózt, amikor a kazánházban dolgozott, elkapta a fölvonó. A matróz olyan súlyosan sebesült meg, hogy belehalt sérülésébe. Szigorú vizsgálatot indítottak annak megállapítására, hogy terhel-e valakit felelősség Pintér haláláért. Lesz-e eredménye a szigorú vizsgálatnak ?”²⁸⁹⁵

1912.10.31-én a téli hajóraj tagja az Erzherzog Franc Ferdinand 14.500 tonna 950 emberrel, Radetzky 14.500 tonna 693 emberrel. Zrínyi 14.500 tonna 687 ember, stb.²⁸⁹⁶

1912-ben az SMS Zrínyi, az SMS Radetzky és az SMS Erzherzog Franz Ferdinand két Földközi-tengeri útra indultak 1912.11.04-én.²⁸⁹⁷

A második út az Égei-tengeren 1912. novemberében és decemberében volt. Ezen az úton az SMS Admiral Spaun cirkáló és több romboló is részt vett. Ekkor a balkáni háború miatt járt a külhoni vizeken.

1912.11.06-i hír: „A pólai kikötőből nem egy osztály, hanem egész hajóraj futott ki a tengerre hétfőn este; a hajórajban, amint „Az Est”-nek Pólából jelentik, bent van a három legnagyobb csatahajó : a 14.600 tonnás „Franz Ferdinand”, a „Radetzky” és a „Zrínyi”. A hajórajhoz tartoznak még az „Admiral Spaun” nevű rapid-cirkáló és a „Scharfschütz”, meg az „Uskoke” nevű torpedózúzó. Ez a hajóraj a saját, mintegy kétezerfőnyi legénységen kívül ezerfőnyi tengerész gyalogságot szállíthat szükség esetén partra. Az esetleges partraszállítási különítmény könnyű tüzérséget és gépfegyverosztályt visz magával. De nem ebben van a most megindult hajóraj ereje, hanem a hajótüzérségben. A három említett csatahajónak egyenként 12 darab 27 centiméteres ágyúja van és ezenfelül megfelelő középtüzérsége. Az

²⁸⁹² <https://www.history.navy.mil/our-collections/photography/numerical-list-of-images/nhhc-series/nh-series/NH-60000/NH-60537.html>

²⁸⁹³ Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-01-25 / 21. szám

²⁸⁹⁴ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-03-20 / 68. szám

²⁸⁹⁵ Népszava, 40. évfolyam, 1912-09-07 / 212. szám

²⁸⁹⁶ Dunántúl, 2. évfolyam, 1912-11-01 / 249. szám

²⁸⁹⁷ Szeged és Vidéke, 11. évfolyam, 1912-11-04 / 254. szám

admirális hajóján, természetesen, szikratávírókészülék van, amellyel a nyílt tengerről is folyton érintkezhetik a pólai parancsnoksággal és Béccsel. A tengerészeti parancsnokság kijelentése szerint a hajóhad rendeltetése kizárólag az, hogy a török kikötővárosokban netalán szorult helyzetbe kerülő osztrák és magyar alattvalók életét és vagyonát megvédje. A „Magyar Távirati Iroda” jelenti Bécsből. Az osztrák-magyar hajóraj első osztálya Smyrnát fogja először érinteni. (A smyrnai öböl — Izmar — Kisázsiban van 400 kilométerre Szalonikitól és 600 kilométerre Konstantinápolytól.) Pólából táviratozzák a félhivatalos „Budapesti Tudósító”-nak. Tegnap este fél 7 órakor a „Franz Ferdinand” hajó a „Zrínyi” és „Radetzky” hajókkal elhagyta a kikötőt. A csatahajó osztályának feladata, hogy a kisázsiai partokon, illetőleg az Aegei-tenger vizein tartózkodjék és a magyar és osztrák alattvalók esetleg szükségessé váló védelmére készen álljon. A parancsnok Chmelarz ellentengernagy, tehetséges, hogy legközelebb cirkálók is elindulnak, mégpedig a „Spaun” cirkáló zúzakkal a flottaosztály kiegészítésére.”²⁸⁹⁸

1912.11.08-i hír: Törökországi érdekeink védelme: Pola, november 7. A tengerészeti parancsnokság jelentése szerint a Zrínyi nevű hadihajó a külügyminisztérium utasítására kuvaitai és Szaloniki dohánygyárunk védelmére ment.²⁸⁹⁹

1912.11.14-én „Az első cirkáló hajóraj, mely a múlt hetekben hajózott el innen az Égei vizekre, már rendeltetése helyén van. A hajóhad következőképpen van elosztva: A Ferenc Ferdinánd csatahajó (mely a flottilla zászlóshajója), a Radetzky csatahajó és az Uskoke torpedóromboló Szmirnában vannak. A Zrínyi csatahajó és a Wildfang torpedóromboló Kavalában vannak. A Mária Terézia páncélos cirkáló Szalomnikiben van. Az Aspern és a Spaun cirkálóhajó pedig Konstantinápolyban vannak. Az adriai cirkáló flottilla St. Georg zászlóshajója mellé most osztották be szolgálatra a Zenta és a Szigetvár cirkálóhajókat. Ez a hajóosztály egyelőre nem hagyja el a dalmát partokat.”²⁹⁰⁰

1912.11.30-án a Franz Ferdinand, Radetzky és Zrínyi csatahajók és az Admiral Spaun torpedónaszád Pólába érkeztek.²⁹⁰¹

Miután visszatértek Polába, a Balkáni helyzet miatt, a teljes flottát mozgósították.

1912.12.06-i hír: „a) Az 1912. évi rendes szükségletben a 7. cím, B) alcím 3. tétele alatt »Tüzérségi és torpedisztikai felszerelés tengeri aknákkal és lőszerrel együtt a »Zrínyi« (III) csatahajó részére« engedélyezett összeg illetőleg, 8.600.000 Korona.”²⁹⁰²

„Ha pedig ezt a hajóhadat nézzük, melynek legfiatalabb tagját most bocsátották vízre s összehasonlítjuk legvalószínűbb ellenfelével, az olasz flottával, kissé sötét színben tűnik fel a jövő képe. Haditengerészetünknek jelenleg 9 olyan páncélos csatahajója van, melyek mint komoly ellenfelek számba jöhetnek. Ez a kilenc hajó három típus szerint épült, mindenik három-három taggal. Első típus az 1900-ban vízrebocsátott Habsburg, (Árpád 1901, Babenberg 1902), tonnatartalmuk 8340 tonna s csak három 24 cm.-es ágyújuk van. Ezek a hajók a működő flottában már csak egy-két évig szerepelhetnek, mert a mai 25.000 tonnás Dreadnoughtok mellett csak játékszerek. Ezután következik a 10.600 tonnás Erzherzog típus, (vízre bocsátási év 1903, 1904, 1905), melynek tüzérsége szintén elmarad a kor követelményei mögött. A legfiatalabb típus a 14.500 tonnás Erz. Franz Ferdinand (Radetzky, Zrínyi) osztály, melyen már érvényesülnek az orosz-japán háború tanulságai, s mely így megfelel azoknak a követelményeknek, melyeket egy modern csatahajóhoz támasztunk. Az építés alatt levő négy új Dreadnoughtunk, a Viribus unitis típus, melynek a Tegetthoff a második tagja, flottánk harcértékét nagyban fogja emelni. Azonban amint ezen hajók beállíthatók a működő hajóhad névsorába, kiesik onnét a Habsburg típus s így ismét csak 9 páncélos hajónk marad, melyek közül három, az Erzherzog osztály, már halad a vénülés felé. A régebbi hajók, így p. a Wien típus, stb., már csak arra valók, hogy az ócskaveskereskedők vesszenek össze rajta. Páncélos” cirkálók tekintetében még rosszabbul állunk.

²⁸⁹⁸ Népszava, 40. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám

²⁸⁹⁹ Az Újság, 10. évfolyam, 1912-11-08 / 265. szám

²⁹⁰⁰ Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-15 / 270. szám

²⁹⁰¹ Az Újság, 10. évfolyam, 1912-12-01 / 285. szám

²⁹⁰² Budapesti Közlöny, 46. évfolyam, 1912-12-06 / 278. szám

Egyedül az 1903-ban vízrebocsátott St. Georg jöhet számításba, mely azonban szintén eléri néhány év múlva a korhatárt. Kisebb cirkálók közül csak a modern Spaun-típus felel meg, a többi már elavult. A torpedóvadászok és naszádok újabban ki lettek egészítve s mindenesetre jelentős támadó erőt képviselnek, de mit ér mindez a nagy páncélosok hiánya mellett. S ha ezeket az adatokat összehasonlítjuk az olasz tengeri erővel, mert hisz flottánk nem azért épül, hogy az angol király koronázása alkalmával a spitheadi flottaszemlén a pirosfehér prosszin is képviselve legyen, s ha az annyira jósolt és bekövetkezhető eseményekre gondolunk, semmi esetre sem billen a mérleg a mi javunkra. Olaszországnak a törekvései és reményei, melyeket igen sokszor kifejezésre juttat, nem nagyon régiek. Az „Italia unita“, az olasz Trient és Trieszt, az Adriára vonatkoztatott „mare nostrum“ csábképének tüze ott lobog minden olasz hazafi szívében, de hogy ezt az ábrándot valóra is váltsák, ez a törekvés csak néhány évre vezethető vissza. A „mare nostrum“ elve adott serkentést arra, hogy Itália hatalmas lépésekkel kezdje fejleszteni és túlszárnyalni a mi tengeri erőnket. Az olasz tengerészet hirtelen való fejlesztése ott kezdődik, midőn Bettoló tengernagy, az akkori olasz tengerészeti vezérkar főnöke, 1905-ben az olasz flottapolitikának egy új irányt adott. Bettoló nézete abban jutott kifejezésre: Minél kevesebb tengerparti erődítés, hanem annál erősebb hajóraj. Bettoló ezen nézetének megvan a helyes alapja. Végig az egész olasz Adrián, az egyetlen Velence kivételével, nincs olyan pont, mely egy flottának biztos működési alapot tudna adni és egy ellenséges hajóhad támadásának ellenállhatna. Ancona és Tarent erődjei már annyira elavultak, hogy számításba sem jöhetnek. Brindisiben azonban komoly erődítések vannak tervbe véve, melyek úgy látszik Cattarro ellensúlyozására készülne). Az Adrián így jelenleg csak Velence jöhet számításba. Azonban Velence—Póla és Póla—Velence egy távolság, s ha azt mondjuk, hogy az este elindult olasz flotta reggelre Póla előtt lehet, ugyanezt mért ne lehetne fordítva is elképzelni? Velencének nagy hátránya, hogy kevés a kijárat az öbölből, s ami van, az is szűk s így egy támadt flotta könnyen blokkozhatja. Pedig Velencén kívül más flottabázist az Adrián nem lehet keresni. Legközelebb hozzá a délolaszországi Tarentó fekszik s még ez a kikötő sem nyújt elég biztosítékot az olasz flótának, mely így egyegyedül a Liguri -tenger mellett fekvő Speziától függ. Spezia pedig Tarentótól 1165, Velencétől 1850 km.-re van. Ezzel ellentétben a monarchia tengerpartja nagyon sok helyen alkalmas arra, hogy támadó hadműveleteknek a kiindulópontjául szolgáljon. Ez a körülmény játsza Bettoló flottapolitikájában az alapeszmét. Szerinte az olasz érdekeket nem a tengerparti erődök, hanem az erős, harc képes flotta védi meg. Az osztrák-magyar flottafejlesztésre Olaszország egy sokkal nagyobb arányú programmal válaszolt 1908-ban. Ha 20.000 tonnás csatahajó, négy 12.000 tonnás páncélos cirkáló és tíz soktengeri torpedónaszád, melyeknek költségei kb. 300 milliót tettek ki, volt a válasz. Íra hozzáadjuk a Vittorio Emanuelt és a Pisa-típus 4—4 tagját, melyek modern 19.000 tonnás hajók, úgy Olaszország egy oly tengeri erővel rendelkezik, mely mellett a mi haditengerészetünknek sikerre igen kevés kilátása van. Igaz ugyan, hogy kiképzés, vezetés stb. igen sokat segíthetnek, hogy a számbeli különbséget kiegyenlítsék, de egy második Lissára számítani és abban reménykedni, részünkről bűn volna. Velünk szemben Olaszország a tengeren jelenleg hajók dolgában le nem tagadható, jelentős fölényvel bír. Az olasz csatahajók kéményeinek árnyéka már odavetődik a szirtes dalmát partokra, legalább is az olaszok már látni vélik.”²⁹⁰³

1913.

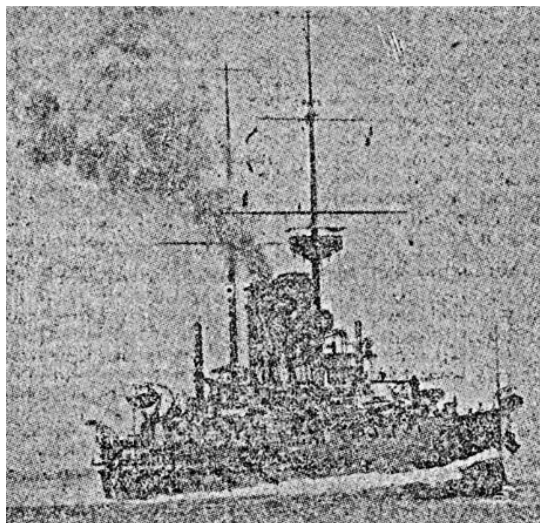
1913.03.19. „Két hajóhadosztály parancsot kapott, hogy induljon írtnak dél felé. A parancs a Skutarii és San Giovanni di Meduai afférral van kapcsolatban. Az első hadosztály az Erzherzog „Franz Josef“, „Zrínyi“ „„Radetzky“ csatahajókból áll és parancsnoka Nyegov Miklós ellentengernagy. A második hadosztály a „Saint Georg“ csatahajóból és a „Spaun“ nevű cirkálóból áll. Parancsnoka Sidler Pál ellentengernagy. A hajóhadakat torpedónaszádok és vadászhajók követi.”²⁹⁰⁴
(1912.11.16-án A montenegróiak beveszik San Giovanni di Medua kikötőjét, és körülzárják Szkutarit.)

Az SMS Zrínyi egy nemzetközi flottakötélék részeként a Jón-tengerre hajózott a balkáni háború miatt. A brit flottát a HMS King Edward VII. pre-dreadnought képviselte, az olasz flottát az Ammiraglio di Saint Bon pre-dreadnought képviselte, a francia flotta részéről ott volt az Edgar Quinet páncélos cirkáló, a németektől az SMS Breslau könnyűcirkáló. A köteléket Cecil Burney brit tengernagy vezette. A kötelék fő célja utóbb a montenegrói partok blokádja volt. A blokád célja, hogy meggátolják a szerb

²⁹⁰³ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-05-16 / 116. szám

²⁹⁰⁴ Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-03-20 / 66. szám

erősítéseket a montenegróiak részére Scutarinál és segítsék az ottani albán és török védőket. A blokád következtében a szerbek visszavonultak és a várost nemzetközi haderő szállta meg.



A montenegrói flottatüntetésben résztvevő „Zrínyi” nevű csatahajó²⁹⁰⁵

1913 áprilisában az Erzherczog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi, részt vett a montenegrói Scutari blokádban. 1913.05.14-én nemzetközi „tengerészgyalogos” deszant (matrózok) szállt partra és elfoglalta Scutari-t. A deszantban az SMS Zrínyi legénysége is helyet kapott.

Az osztrák–magyar haditengerészet hajóról üzemeltetve itt használt először repülőgépet, a Radetzky-osztály három egységét egy-egy Donnet-Léveque hidroplánnal látták el, melyek felderítő repüléseket végeztek.²⁹⁰⁶



2907

1913.09.05/06-án a Viribus Unitis, a Tegetthoff, Zrínyi és a Radetzky, Abbáziába érkezett, Njegovan (Maximilian Njegovan) ellentengernagy parancsnoksága alatt.²⁹⁰⁸

1913-ban az SMS Viribus Unitis már hadrendben volt. A dreadnoughtok hadrendbe állása után az SMS Radetzky osztályt átsorolták a 2. csatahajó divízióba.

1913.10.29-i hír: Ausztria-Magyarországot a Panama-csatorna felavatásán a „Zrínyi” csatahajó fogja képviselni, melyet erre az útra most szerelnek fel.²⁹⁰⁹ A Panama csatornát végül 1914.08.15-én adták át. Ekkor már dúlt az I. világháború, így az SMS Zrínyi nem vehetett már részt az ünnepségen.

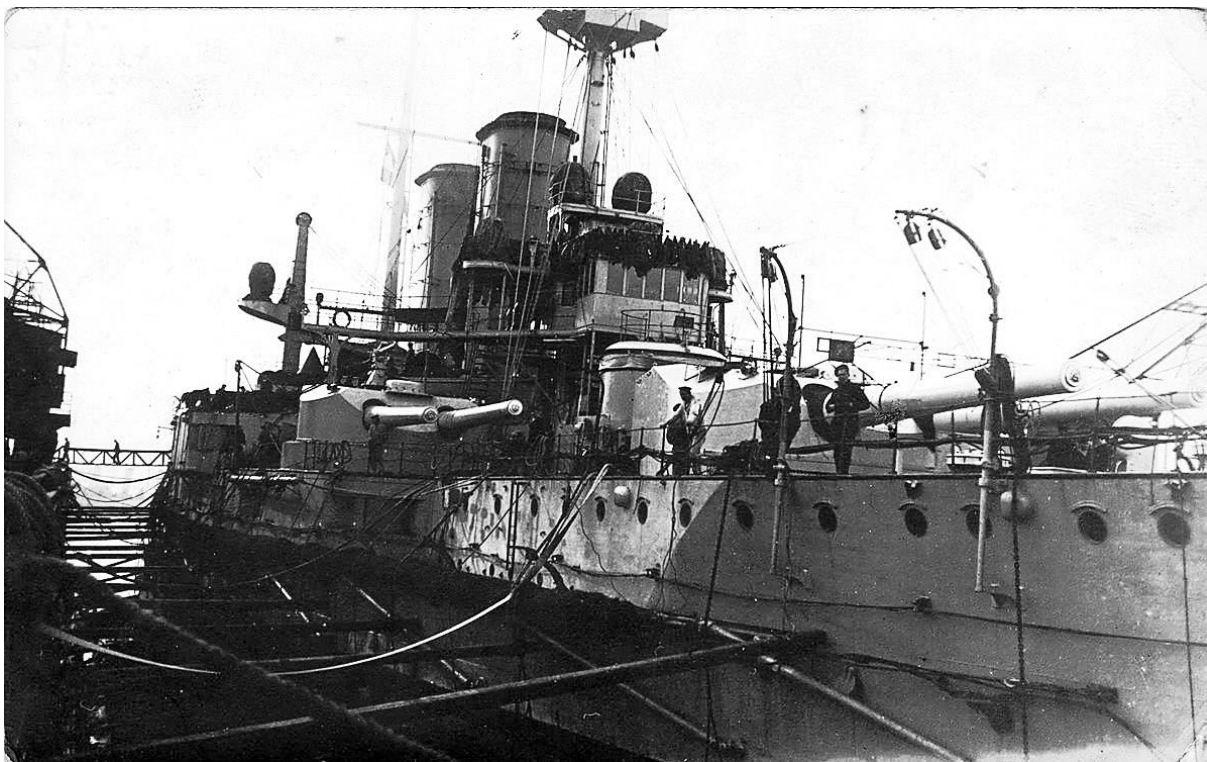
²⁹⁰⁵ Friss Újság, 18. évfolyam, 1913-04-06 / 83. szám

²⁹⁰⁶ Krámel Mihály Az Osztrák–Magyar Monarchia csatahajói 1904–1914, HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum Budapest, 2018

²⁹⁰⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY>

²⁹⁰⁸ Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-05 / 211. szám

²⁹⁰⁹ Világ, 4. évfolyam, 1913-10-29 / 256. szám



*A Zrínyi szárazdokkban*²⁹¹⁰

1914.

1914.01.18-i hír: „A hullámtérőn kívül horgonyoznak a Viribus Unitis, Tegethoff, Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Friedrich, Zrínyi és Radetzky csatahajók és a Sanct Georg páncélos-cirkáló. A kikötőben az oly jól ismert Adamich-molo mellett a Lacroma tengernagyi yacht helyezkedett el.”²⁹¹¹

1914.02.20-i hír: „Triesztből táviratozzék. A Tegethoff, Zrínyi csatahajók, a Spaun czirkáló, valamint hat torpedónaszád ma ideérkezett. A hajóraj parancsnoka Löffler ellentengernagy. Holnap egy torpedóflotilla érkezik ide. A hajók 3—4 napig fognak itt időzni.”²⁹¹²

1914 márciusában Triesztben volt.

„A Die Zeit jelentése szerint a Zrínyi csatahajót ki fogják volna az aktív hajóosztályból és a tartalékosztályban fogják elhelyezni.”²⁹¹³ Ennek oka a Szent István csatahajó hadrendbe állása.

1914.03.31-1914.06.05/07 között²⁹¹⁴ a Viribus Unitis, a Tegethoff csatahajó és a Zrínyi pre-dreadnought valamint a Monarch régi partvédő sorhajó a Földközi-tengeren cirkált. A hajók felkeresték Sziciliát és a Levante-i vizeket. Így jártak Smyrna, Antalya, Messina, Bejrút, Alexandria kikötőkben. Ekkor 30 tiszt és 860 fő volt a hajó legénysége. A magyar tengerészek kivívták a többi flotta elismerését is. „Mi annak rendje és módja szerint kikötöttünk, gyönyörűen, katonai fegyelemmel végeztük a horgonyok leeresztését, hadd tanuljanak tőlünk a francia, és orosz tengerészek, akik az egész horgony leeresztés alatt nem vették le a rólunk a szemüket.”²⁹¹⁵

²⁹¹⁰ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

<https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY>

²⁹¹¹ Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám

²⁹¹² Az Újság, 12. évfolyam, 1914-02-20 / 44. szám

²⁹¹³ Világ, 5. évfolyam, 1914-03-12 / 61. szám

²⁹¹⁴ Földi Pál: Az Adria királynője, Az Osztrák-Magyar haditengerészet története 1870-1918, Csengőkert Kiadó 2015

²⁹¹⁵ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-25 / 72. szám

Az út leírása Bodó Mihály tengerész visszaemlékezése nyomán. Az indulást megelőző két napban a hajók szén, élelmiszer, ivóvíz és fegyverzet készletét töltötték fel. 1914. március 31.-én aztán hajnali 4 órákkor intenzíven kezdték fűteni a három csatahajó kazánját. A reggelizés és gyors hajótakarítást követően elindult Pulából a hajókaraván. Az S.M.S. Zrínyi sorrendben az utolsó volt. Az Adriai-tenger közepén haladtak, párhuzamosan a parttal. Több napi hajózást követően elhaladtak Albánia és Görögország nyugati partja előtt, majd Kréta szigetét megkerülve érkeztek 1914. április 4.-én délelőtt 10 órakor Smyrna kikötőjébe.²⁹¹⁶ Az Égei-tenger partján fekvő várost, amely akkor nyugat Kis-Ázsia egyik főkikötője volt, ma Izmirként ismerjük és Isztambul után Törökország második legnagyobb kikötője. A kalandos történelmű városba 1914. április 4.-én délelőtt 10 órakor horgonyzott le az S.M.S. Zrínyi. Érkezés Szmírnába 1914.IV/4. d.e. 10 órakor. Szmírna lakosainak száma 200.000 ebből 15.000 európai többi nagyrészt új és ó török és vannak franciák, görögök és olaszok és annak magyarnyelvűek is. Szmírnában a hajók közel két hetet tartózkodtak, így lehetősége volt a tengerészeknek kimenőt kapni és a városban kirándulni. A szabadságra való kimenetel előtt mindenkinek elmondták a fontos tudnivalókat. Fegyvert senki nem vihetett magával és minimum négyesével mehettek csak ki a katonák. Az intézkedésnek elsősorban biztonsági okai voltak, hiszen így minimálisra csökkent az esetleges konfliktusok száma, illetve az, hogy bárki eltévedjen a hatalmas városban. A katonák zsoldjukat még partra szállás előtt megkapták, de nem ritkán cserekereskedelmet is folytattak a helyiek a tengerészekkel. A legénység a húsvétot is Szmírnában töltötte. Nagypénteken az S.M.S. Zrínyin félárbocon engedték a zászlót, ezzel tisztelegtek Jézus Krisztus előtt. A zászló egészen nagyszombatig félárbocon maradt, majd ezt követően vonták fel ismét a szokásos helyére. A böjti étel főtt szárított hal volt fokhagymásan, melyet főtt burgonyával tálaltak. A szmírnai tartózkodás alatt a húsvétot leszámítva, semmi jelentősebb dolog nem történt a hadihajókon. Szmírnából a nyugat kis-ázsiai szigetek mellett végighajózva Adáliába mentek a hadihajók. Adália mai ismert nevén Antalya. A kikötőváros híres volt narancsligeteiről, amely gyümölcsből a hajók is jócskán feltankoltak. A rövid pihenő után, Cyprus szigetét megkerülve kötöttek ki Beyruthba azaz Bejrútba, az akkoriban 170.000 fő lakosú szíriai kikötőben (ma már Libanon fővárosa). 1914-ben a város lakosságának a jelentős része kereskedelemről élt, így Bejrút akkoriban egy igazi kereskedelmi központnak számított. A városban töltött napok nem voltak olyan eseménytelenek, mint a Szmírnában eltöltött két hét. Bodóék ott tartózkodása alatt tűz ütött ki egy bejrúti emeletes házban, amely alsó szintjén áruház működött. A város segítséget kért a kikötőben állomásozó hajók parancsnokaitól is, így a tűzoltásban részt vett több hajó legénysége, így az S.M.S. Viribus Unitis, az S.M.S. Tegetthoff és az S.M.S. Zrínyi tengerészei is. A tűzvész megakadályozása azonban nem az egyetlen kaland volt Bejrútban. A hajók bejrúti tartózkodása alatt jelentős tengeri vihar tört ki. A vihar olyan erős volt, hogy egész éjszaka szivattyúzni kellett az S.M.S. Zrínyiből a vizet, így a legénység egész éjjel talpon volt. Az erős szél a hajó 80 mázsás horgonyát megmozdította, így póthorgonyt kellett lebocsájtani. A vihart miután sikeresen átvészelték, az S.M.S. Zrínyi Alexandria felé vette az irányt, s az úton mindkét, vihar által megviselt horgonyát újra cserélte.²⁹¹⁷ Bejrútból a libanoni partok mentén hajóztak, majd tovább a part mentén egészen Alexandriáig. Az S.M.S. Zrínyi 1914 májusában olyan hatalmas melegben érte el Alexandriát, hogy az érkezést követően ki kellett feszíteni a hajókon az árnyékot adó vászontetőt, mert a fedélzeten elviselhetetlen hőség uralkodott. Alexandriában a hadihajók több napig állomásoztak a kikötőben. Az Osztrák-Magyar Monarchia hadihajóinak érkezésekor, francia és orosz hajók is tartózkodtak a kikötőkben. Az S.M.S. Zrínyi hadihajóval érkező tengerészek esetében is hasonlóan alakult a program, mint a kor tipikus turistaútjai esetében. A város megismerése és bejárása után lehetősége volt a tengerészeknek a várostól körülbelül 200 kilométerre lévő Kairóba és környékére látogatni.²⁹¹⁸ Bodó és társai vélhetően a turisták által is előszeretettel használt vasúti közlekedéssel jutottak el Alexandriából Kairóba. A kicsivel több, mint 200 kilométeres vonatozás során érintették Damanhur, Kafr El-Zayat, Tanta és Banha állomásokat, majd nagyjából 5 órányi utazást követően érték el Kairó városát. Bodó Mihály és társai valamikor 1914 májusában érkeztek Kairóba. A hadihajók legénysége, amikor Egyiptomba járt, akkor még jogilag az Oszmán birodalomhoz tartozott az ország, amelyet II. Abbász Hilmi alkirály (khedive) vezetett. Az országban ugyanakkor már 1882 óta brit csapatok állomásoztak. (1914. november 4.-én a britek megdöntötték a hatalmon lévő alkirályt és helyette nagybátyját, Huszajn Kámit tették a trónra, aki 1914. december 19.-én szultáni címet vett fel. Egyiptomban ekkortól megszűnt az oszmánok fennhatósága és

²⁹¹⁶ <https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon.html>

²⁹¹⁷ <https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon-ii-resz.html>

²⁹¹⁸ <https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon-iii-resz.html>

hivatalosan is a britek fennhatósága alá került az ország.) 1914. május derekán a legénység visszatért a csatahajókra és Málta érintésével elindult vissza Pulába.²⁹¹⁹



A Monarchia hajói és az angol hadihajók, diszlövésekkel köszöntik egymást Máltán²⁹²⁰

1914.05.10-én egyiptomi vizeken hajózott.²⁹²¹

1914.05.21-én hajózott Málta felé, és 22-én futott be az ottani kikötőbe, Valonába.²⁹²²

1914.06.05-i hír: „Durazzó, június 4. (Eredeti távirat.) A monarchia csatahajói: Viribus Unitis, Zrínyi és Tegetthoff Löffler ellentengernagy parancsnoksága alatt szombatig maradnak a kikötőben. A fejedelmi pár ma látogatást tett a hadihajókon.”²⁹²³

1914.06.30-án a Neretva (Naranto) folyó torkolata előtt horgonyzott a Viribus Unitis, Spaun cirkáló, Streiter és Uskoke torpedórombolók, Tegetthoff, Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi, a Lacroma yacht és torpedónaszádok. Feladatuk, hogy Ferenc Ferdinánd és feleségének holttestét hazaszállítsák.

1914.07.01-én Triesztben volt testvérhajóival együtt.²⁹²⁴

I. világháború

1914.07.22-én a Cattaroi-öbölben volt az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky és a Zrínyi.

1914. július végén a mozgósított flotta részét képezte, testvérhajóival együtt. Részesen volt a német Breslau és Geoben hadihajók fedezetére kifutott flottaköteléknek. Mivel a német hajók végül Törökországba mentek, a Monarchia flottája Brindisitől, dolgavégezetlenül tért vissza a hazai kikötőkbe. Ekkor még a Monarchia bízott abban, hogy Olaszország mellette lép hadba. Így bátran hozzányúlt a flotta szénkészleteihez és ezért küld ki egy igen erős flottát a két német hajó elé. Olaszország semlegessége, majd ellenünk való hadba lépése után, a Monarchia flottája már alig fut ki a tengerre. Ennek oka, hogy kevés a jó minőségű szén. Ez úgy állhatott elő, hogy a haditengerészet stratégiái avval számoltak, hogy Olaszország mellettünk fog harcolni, így a flotta részére Itáliában tudnak majd jó minőségű szenet beszerezni, illetve a Monarchia hajói olasz kikötőkben tudnak majd szenelni.

²⁹¹⁹ <https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon-iv-resz.html>

²⁹²⁰ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

²⁹²¹ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-10 / 110. szám

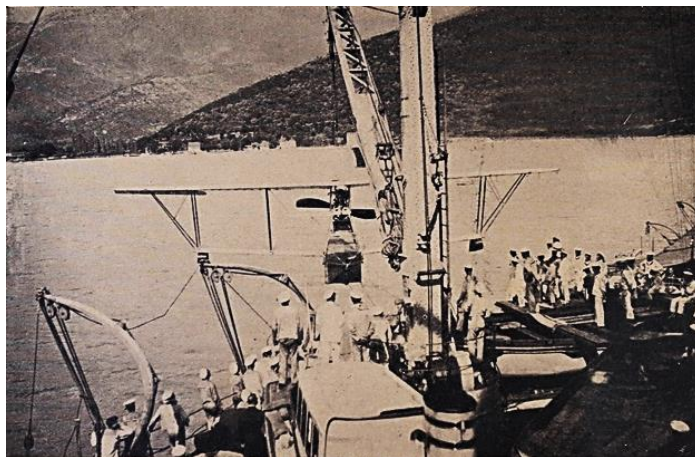
²⁹²² Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám

Dunántúl, 4. évfolyam, 1914-05-21 / 115. szám

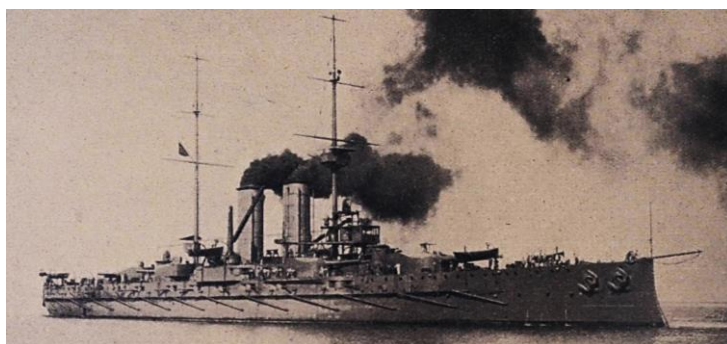
²⁹²³ Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-06-05 / 126. szám

²⁹²⁴ Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-07-02 / 154. szám

„Nem sülyedt el a Zrínyi csatahajó. Budapest, augusztus 18. (Hiv. távirat.) A külföldi lapoknak a Zrínyi csatahajó és másik három hajó elsüllyesztéséről szóló hírei teljesen légbőlkapottak. Legfeljebb a Zenta nevű kis cirkálóról lehet szó, melyet erős túlsúlyban levő haderő támadott meg és vett üldözőbe és amelyről azóta nem érkezett jelentés. Ezzel szemben megállapítást nyert az, hogy egy torpedózúzónk, bár tizenhat francia csatahajó és egy nagy cirkáló a legkülömbözőbb kaliberű ágyukkal lövöldözte, sértetlenül érte el azt a kikötőt, melybe kirendelték.”²⁹²⁵



*A Zrínyi Cattaróban, miközben hidroplánok bombázzák a Lovcsent*²⁹²⁶



*A Zrínyi lövi a Lovcsent*²⁹²⁷

1914.09.08-i hír: A bevonult katonák családjának a „Zrínyi” csatahajó tartalékos és tényleges önkéntesei 50 koronát adományoztak.²⁹²⁸

1914.09.11-i hír: A bevonult katonák családjának az S.M.S. Zrínyi csatahajó legénysége 163.48 Koronát adományozott.²⁹²⁹

1914.11.26-i hír: A Lovcsen: „Róma, november 25. (Eredeti távirat.) A Corriera della Sera jelenti, hogy a montenegrói és francia tüzérség helyzete a Lovcsenen kétségbeejtő. A Zrínyi csatahajónk a francia ütegeket elhallgattatja. A francia nehézütegek egyébként is teljesen hatástalanul lelték a toledói kikötőt.”²⁹³⁰

1915.

1915.01.05-i hír: Az elesettek árváinak a Zrínyi csatahajó magyar tengerész tisztikara és legénysége gyűjtése, karácsonyestén 115 kor. 46 fillér.²⁹³¹

²⁹²⁵ Somogyvármegye, 10. évfolyam, 1914-08-12 / 182. (2739.) szám

²⁹²⁶ Uj Idők, 20. évfolyam, 1914-12-13 / 51. szám / Kémeri Sándor: Lótusz / Társadalmi, ismeretterjesztő cikkek, genréképek, leírások

²⁹²⁷ Uj Idők, 20. évfolyam, 1914-12-06 / 50. szám / Mikszáth Almanachja 1915-re / Társadalmi, ismeretterjesztő cikkek, genréképek, leírások

²⁹²⁸ Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-09-08 / 219. szám

²⁹²⁹ Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-09-11 / 222. szám

²⁹³⁰ Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-11-26 / 283. szám

²⁹³¹ Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-01-05 / 5. szám

„Üdvözet a „Zrínyi“ csatahajóról. Szigetvár község előjárósága számára fényképes kártyát küldtek a „Zrínyi“ csatahajóról, melyen a hajó legénységének karácsonyi ünnepe van megörökítve. A lapon üdvözlik a város közönségét a jó magyar fiuk, akik bizonyára hajójuk nevéhez méltó hősiességgel szállnak szembe adott időben az ellenséges tengeri szörnyetegekkel.”²⁹³²

1915.05.24-én részt vett az anconai hadműveletben. Ekkor ágyúzta Senigalliát. A támadás során az SMS Zrínyi eltalált egy vonatot, megrongálta a vasútállomást és tönkretett egy hidat Senigallia térségében. Továbbá raktárakat, víztartályt²⁹³³, olajtartályokat, barakkokat és a rádióállomást találta el. Az állomás négy épülete és egy szomszédos ház leégett²⁹³⁴. A flotta legtöbb hajója lőtte az anconai régi erődöt is. A flotta Ancona elleni hadművelete, két héttel késleltette az olasz hadsereg felvonulását a magyar frontra. Ez által a Monarchia csapatai igen értékes időt nyertek, mert csapatokat tudtak átdobni a keleti és a balkáni hadszíntérről. A flotta egységei a kikötőben két gőzöst elsüllyesztett és egyet, amely a hajógyárban már vízrebocsátásra készen állott, összerombolt.



Senigallia ágyúzása²⁹³⁵



Az SMS Zrínyi 1915-ben²⁹³⁶

„A „Zrínyi” csatahajó Senigallia pályaudvarát, vasúti hídjait, víztartályát semmisítette meg. (Senigallia 2-3 mértföldre fekszik északnyugatra Anconától.”²⁹³⁷

Zrínyi tizenöt lövést adott le 305 mm-es ágyúiból, 23-at a 24 centis ágyúkból, és 55-öt a tízcentisekből. A Radetzky mindössze öt-öt lövést adott le a két nagy kaliberből, és 17 lövést a tízcentis ágyúkból. A Zrínyit közben megtámadta az olasz **Citta di Ferrara** léghajó, és több bombát ledobott rá, a csatahajónak azonban sikerült mindegyiket kikerülnie. A lőszerfelhasználásból gondolom jól látszik, az olasz partok elleni támadás nem egy Armageddon szerű ütközet volt, s külső szemlélő inkább szórványos lövöldözésnek találta volna azt. Ez az Ancona elleni támadásra is igaz, az ebben résztvevő Franz Ferdinand például egyetlen lövést sem adott le főtüzérségéből, és 24 centis lövegeiből is csak hármat. Hasonló volt a helyzet a többi csatahajón is, a Prinz Eugen például mindössze öt lövést adott le 305 mm-es ágyúiból, a Tegethoff tizenkettőt. Szintén ismert az Erzherzog osztály lőszerfelhasználása, ezek szerint mindhárom hajó 20-20 lövést adott le 24 centis lövegeiből, és 74-96 lövést a 19 centis ágyúkból. A lőszerfelhasználás adatai egyrészt igazolják a közepes tüzérség jelentőségét, másrészt viszont rávilágítanak, mekkora pazarlás volt a teljes flottát egyetlen olasz kikötő előtt felvonultatni. A célpont jelentőségéhez mérten ez az erőkoncentráció eltúlzottnak, és feleslegesnek tűnik. Az Ancona elleni támadást tulajdonképpen az Erzherzog osztály csatahajói is le tudták volna bonyolítani, a többiek ezalatt végig tudtak volna lőni még legalább három-négy másik olasz kikötőt is. Az olasz flotta Tarantóban állomásozó főerői sehogy sem érthettek volna időben a térségbe, és a jól kiépített megfigyelő hálózat ezek feltűnését időben előre tudta volna jelezni. Az o-m haditengerészet persze más célpontokat is támadott, de csak cirkálókkal és rombolókkal, melyek az anconai támadással egy időben lőtték

²⁹³² Somogyi Hirlap, 12. évfolyam, 1915-02-10 / 32. szám

²⁹³³ Gonda Béla szerk.: A Tenger 5. évfolyam 1915 Éves tartalomjegyzék / Szüts Andor dr.: Flottánk diadalmas támadása az olasz partok ellen. (Az adriai tenger és főbb kikötőinek térképével)

²⁹³⁴ Délmagyarország, 4. évfolyam, 1915-05-26 / 124. szám

²⁹³⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zr%C3%ADnyi

²⁹³⁶ <https://gyujtemenyek.mnm.hu/record/-/record/MNMMUSEUM2353663>

²⁹³⁷ Előre, 11. évfolyam, 1915-05-27 / 1030. szám

Rimini, Porto Corsini, Manfredonia kikötőjét, illetve a partmenti olasz jelzőállomásokat. Az o-m rombolók Manfredonia közelében elsüllyesztették az olasz Turbine rombolót.²⁹³⁸



*Az olasz partok ágyúzásáról visszatérő flottakötelék egy része*²⁹³⁹

A római angol tengerészeti attasé, William Boyle sorhajókapitány az ősz elején írta: „Az osztrák flotta négy hónap alatt teljes erkölcsi dominanciát alakított ki az Adrián. Elképesztő sikerrel játsszák a gyengébb küzdőfél szerepét. Nemcsak az olasz flottát sikerült meggyengíteniük, hanem még nagyobb erőket is meg tudtak bénítani.”²⁹⁴⁰

„— Zrínyi magyarjai és a Fehér Szív. Most, hogy a Hadsegélyező Hivatal és az Augusztá- Alap a Nemzeti Áldozatkészség szobrának felállítására országos mozgalmat indított, mindenfelől érkeznek az adományok. A tegnapi posta két levelet hozott. A „Zrínyi” csatahajó legénysége 208 koronát küldött az áldozatkészség szobrára. Kísérő levelükben arra kérik a végrehajtó bizottságot, hogy a szobron elhelyezendőfémlemezükre a következő emléksorokat írják: „Kik vihar árján, tengeren állanak ők bizakodva, Sóhajuk, álmok most visszarepül haza száll! A „Zrínyi” csatahajó magyarjai.”²⁹⁴¹



*Città di Ferrara léghajó*²⁹⁴²

Hosszúság: 83 m (272 láb 4 hüvelyk), Átmérő: 17 m (55 láb 9 hüvelyk), Térfogat: 12 100 m³ (430 000 köbméter), Maximális sebesség: 82 km/h (51 mph, 44 kn), teherbírása 3000 kg, repülési magassága kicsivel kevesebb 2000 m-nél. Leghosszabb repülési ideje 21 óra volt és ekkor megtett 1200 km-t.

Az SMS Zrínyi mellett bombázta az SMS Novara-t és megrongálta az SMS Velenit-et.

1915.06.8-án a fiúmei légvédelem által már megrongált léghajót, a Monarchia Lohner L48-as hidroplánja lelőtte. Elesett 2 fő, fogságba esett 2 tisz és 5 közkatona.²⁹⁴³

²⁹³⁸ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

²⁹³⁹ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

²⁹⁴⁰ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

²⁹⁴¹ Magyarország, 22. évfolyam, 1915-08-27 / 238. szám

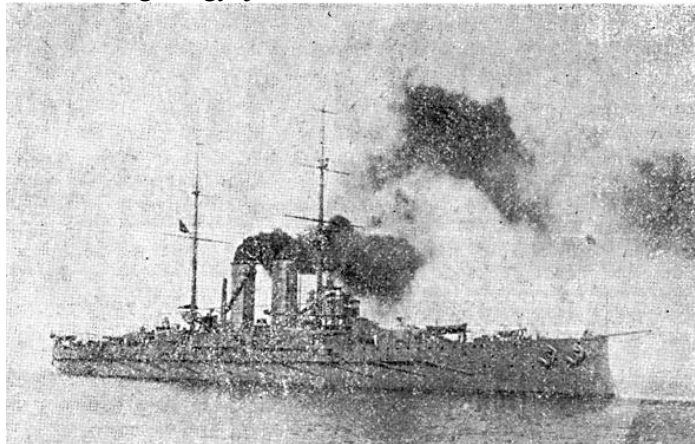
²⁹⁴² https://en.wikipedia.org/wiki/M.2_Citt%C3%A0_di_Ferrara

²⁹⁴³ Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-09 / 159. szám

Az Ujság, 13. évfolyam, 1915-06-09 / 159. szám

1916.

S. M. S. Zrínyi hajón szilveszter estén Volkán József által rendezett koncert jövedelme 108 K. az elesett katonák családjainak részére végzett gyűjtés.²⁹⁴⁴



2945



*A hajó reflektora 1916-ban*²⁹⁴⁶

1918.

1918.01.11-i hír Triesztből: Este találkoztak delegátusaink az osztrák delegátusokkal, akik csak ennek a napnak folyamán érkeztek meg. A mieink másnap Triesztbe utaztak, ahol megnézték a légi védelmi berendezkedéseket. Majd a társaság egy része a Zrínyi csatahajót nézte meg.²⁹⁴⁷

1918.10.31-én az uralkodó parancsára, átadták a Délszláv Nemzeti Tanácsnak, de ezt az antant nem ismerte el.



2948

²⁹⁴⁴ Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-01-11 / 11. szám

²⁹⁴⁵ CSONKARÉTI KÁROLY AZ OSZTRÁK-MAGYAR MONARCHIA HADITENGERÉSZETÉNEK HADMŰVELETEI AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚBAN A háború kitörésétől Olaszország hadbalépéséig

²⁹⁴⁶ <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/461/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajó-1000069/1916-SMS-ZRINYI-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszt-Radetky-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajó~II3079210>

²⁹⁴⁷ Budapesti Hírlap, 38. évfolyam, 1918-01-11 / 10. szám

²⁹⁴⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zr%C3%ADnyi

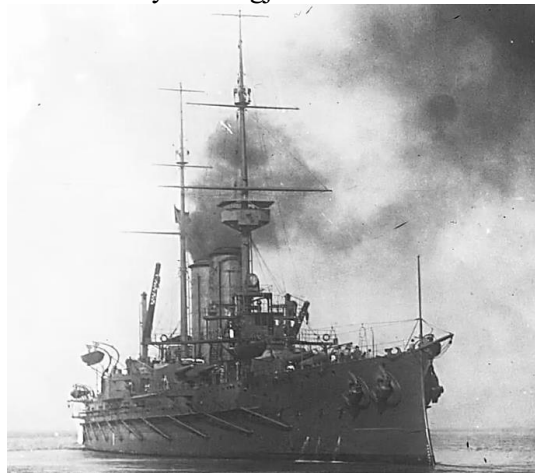
1918.11.10-én a hajó kihajózott Pola kikötőjéből és megadta magát az Adrián hajózó amerikai tengeralattjáró elhárító köteléknek a Castelli-öbölbe. Állítólag az SMS Radetzky is ott volt. Ekkor a két hajó, az olaszok megtevesztése végett, USA lobogó alatt hajózott.

Ennek oka, hogy el akarták kerülni azt, hogy a hajó olasz hadizsákmány legyen. A Monarchia többek között, ezért is akarta a flottát átadni a Szerb-Szlovén-Horvát Államnak. Ezt viszont a győztes olaszok ellenezték, mert veszélyeztette volna az adriai tengeri hegemóniájukat.



1919.

Marijan Polic horvát kapitány 1919.11.22-én a hajót felajánlotta az USA-nak Spalatoban (Split). Ez után lett a neve USS Zrinyi. Parancsnoka E.E. Hazlett sorhajóhadnagy. A hajó amerikai legénysége 4 tiszt és 174 tengerész az USA tartalékos állományának tagjaiból.



A Zrinyi amerikai lobogó alatt

A hajó, több mint egy évet vesztegelt a spoletói kikötőben. 1920.02.09-én a hajót kifutásra kész állapotba hozták, kazánjait felfűtötték, mert a kikötőre egy hatalmas vihar csapott le.

²⁹⁴⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY>



Amerikai tengerészek a USS Zrínyi fedélzetén.

²⁹⁵⁰



A Zrínyi, USA tengerészekkel²⁹⁵¹

1920.11.07-én a hajót kivonták az USA hadiflotta kötelékéből.
Az USS Chattanooga, az USS Brooks és az USS Hovey Velencébe vontatta.

„Olaszországba vontatják a Zrínyi- és Radetzky-csatahajókat. Zára: A volt magyar-osztrák hadiflotta páncélos cirkálóit, — amelyeket a szövetségségi bizottság tudvalevően Olaszországnak ítelt oda amelyek a fegyverszünet óta Pólában horgonyoztak, s a közeli napokban Olaszországba vontatják át. A két csatahajót vontató gőzösök viszik át az egyik olasz kikötőbe, ahol aztán a jóvátételi bizottság rendelkezése szerint mindkettőt leszerelik.”²⁹⁵²



Az SMS Zrínyi és az SMS Radetzky Spalato kikötőjében²⁹⁵³

²⁹⁵⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY>

²⁹⁵¹ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

²⁹⁵² Esztergom és Vidéke, 42. évfolyam, 1920-11-28 / 214. szám

²⁹⁵³ <https://www.youtube.com/watch?v=tTlctm4qstY>

A versailles-i és St. Germain-i békék értelmében a hajó az olaszokhoz került.

1920.11.27-i hír: „Egy magyar hajó halálára Volt haditengerészetünk csatahajóját, a „Zrínyi“-t a győztes hatalmak rendelkezése szerint alkotórészeire fogják szétszedni és a büszke hajó acélbordáit mint ócskavasat fogják kiárusítani az olaszok. Fájdalmasabb és megalázóbb mozzanata alig van ránk nézve a békeszerződés következményeinek, mint ennek a csatahajónak szétrombolása, amelynek vég* eredményében nem is gazdasági jelentősége a fontos, hanem a szárnyad magyar gondolatok földrehullása, amelynek iszonyatos jelképe ez az intézkedés. Ha már elveszik a csatahajóinkat, nem érdekel bennünket, hogy mi történik ezekkel a hajókkal, mert abban a pillanatban, mi a helyi árbocainkon nem a magyar zászló, nem a magyar gondolat lobog, ezek a hajók számunkra csak a fának és az acélnak holt tömegét jelentik. Élő óriások, élő titánok voltak a magyar hajók. Kerekük forgásában a magyar erő zúgott, szirénaikon a magyar gondolat hangja rázta fel a tenger csendességét, kazánjaikban a magyar szív izzott és dobogott: a Kossuth Lajos szíve, aki a nemzet sorsának egy másik fordulópontján a Quarnerc felé mutatott és azt kiáltotta: Tengerre magyar! A tenger jelenti számunkra azt a végtelenséget, amely egy gazdaságilag és kereskedelmileg kulturált nemzet előtt megnyitja a világvversenyben az érvényesülés útját. A tenger jelenti az életet, szabadságot és talán mindenekfölött a gazdagságot. Nekünk mindezt Fiume és a Quarnero kék öble jelentette. A magyar adó rézfilléreinek sok-sok százmilliója, mondhatnánk a magyar verejték cseppjei az államkasszának abba a fiókjába hullottak, amely magyar hajók átütésének költségeit tartotta Számon. Szörnyülködve olvastuk a béke éveiben, hogy hány és hány milliónkba kerül egy-egy hadihajó, de bármilyen mammutszámokkal találkoztunk is ezekben a költségvetésekben, alig akadt magyar ember, aki sajnálta volna ezeket a pénzáldozatokat, mert mindenki érezte ebben az országban, hogy ezekkel az áldozatokkal a magyar nemzet számára a tenger erejét, a tenger szabadságát és ugyan*akkor a világszabadságot váltjuk meg. Zászlók lobogása, kürtök rivalgása között, nagy ünnepély keretében ereszkedett ezeknek a hajóknak kolosszális teste az Adria hullámaira és magyar imádság kísérte hősi útjukra ezeket az induló hajókat. Ezért fáj nekünk ezerszeresen, szívünk húsába vágva az a tudat, hogy a magyar hajókat, melyeknek utolsó kis szögeihez is a magyarság legszebb reményei tapadnak, csákányokkal fogják szétverni és alkotórészeiket mint ócskavasat árulják majd az olasz piacok. Mérőföldek távolságán keresztül halljuk a csákányok kopogását. Minden csákányütés a szívünkre hull, a legszebb magyar álmainkat tépik és szagatják foszlányra, mikor ezeket a hajókat szétverik. Hajó, amely a Zrínyi nevét viselte amely útjában a magyar történelmi múlt hősi emlékeit húzta maga után, mint kéményeinek ég felé szálló füstjét. De mégis marad egy vigasztalásunk: a csákányok, melyekkel ezeket a hajókat szétverik, ugyanakkor újabb harcokra, újabb küzdelmekre konok és dacos „harcokra” kovácsolják össze a magyar szíveket.”²⁹⁵⁴

A hajót 1921. elején szétbontották.



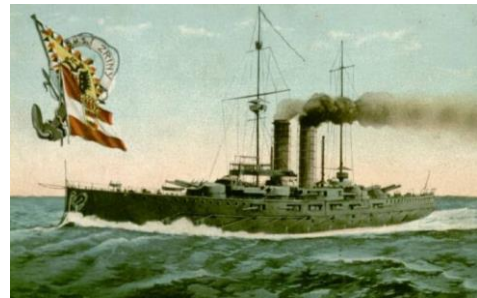
*Az SMS Zrínyi legénysége tengeri fürdőzésre készül*²⁹⁵⁵

²⁹⁵⁴ Magyarország, 27. évfolyam, 1920-11-27 / 280. szám

²⁹⁵⁵ <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/336/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajok-1000035/SMS-Zrinyi-osztrak-magyar-Radetzky-osztalyu-pre-dreadnought-csatahajok-tengeri-furdozeshez-k-III1656361/>



2957



2956



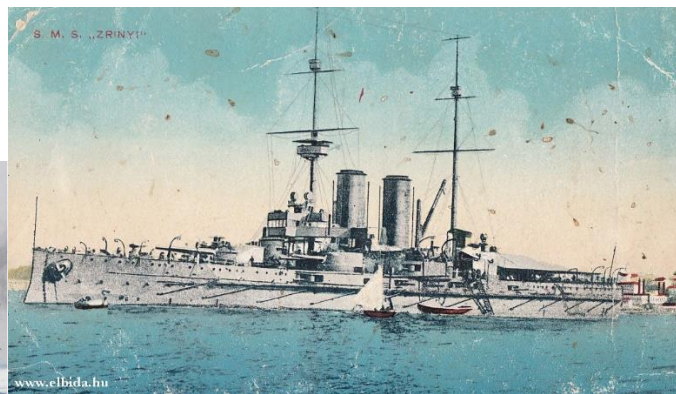
2958



2959



Bodó Mihály tengerész



2960

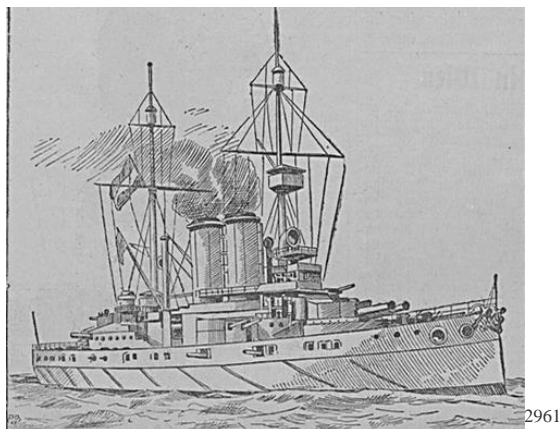
2956 <https://indafoto.hu/tit-hmhe/image/6894509-8a700af7>

2957 https://geocaching.hu/images.geo?id=22070&group=23570&table=log_images&wi=600&he=380

2958 <https://one.bid/en/photography-cca-1914-1918-sms-zrinyi-az-osztrak-magyar-csaszari-es-kiralyi-haditengereszet-k-u-k-kiroegsmarine-radetzky/1231726>

2959 <https://elbidaprojekt.hu/2019/01/utazas-az-sms-zrinyi-csatahajon.html>

2960 Bodó Mihály útleírásához csatolt képek az SMS Zrínyi hadihajóról.



2961



*Maximilian Lothar Maria Daublebsky von Eichhain sorhajókapitány és tisztikara*²⁹⁶²

Parancsnokai:

- 1911.09.01.-1912.09.04. Lino Lius sorhajókapitány
- 1912.09.04.-1913.09.14. Alfred Freiherr von Koudelka sorhajókapitány
- 1913.09.14.-1917.09.16. Maximilian Lothar Maria Daublebsky von Eichhain sorhajókapitány
- 1917.03.20 – 1917. szeptember Josef Debellich sorhajókapitány
- 1917.09.16 – 1918. március Alois Bernardin Scuhsterschitz sorhajókapitány
- 1918.08.26 – Hieronymus Graf zu Colloredo- Mannsfeld sorhajókapitány
- 1918. november – 1918.11.22. Marijan Polic korvettkapitány²⁹⁶³
- 1919.11.22-től E.E. Hazlett amerikai sorhajóhadnagy
- 1917.09.16.-1918.03.17. Alois Schusterschitz sorhajókapitány²⁹⁶⁴
- 1919.11.21-22. Marijan Polic horvát fregattkapitány
- 1919.11.22-től E.E. Hazlett amerikai sorhajóhadnagy

²⁹⁶¹ Kärntner Zeitung, April 1910-04-19

²⁹⁶² <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30>

²⁹⁶³ <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.10>

²⁹⁶⁴ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021
https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/158