

SMS Viribus Unitis 1911

SMS Viribus Unitis (Egyesült Erővel) csatahajó

(1918.10.31-1918.11.01 között a neve Jugoszlávija)

Hívójele „AF KH”³¹⁶⁴ és AU és 60 033

(Tegetthoff osztályú csatahajó, amit tévesen Viribus Unitis osztálynak is szoktak nevezni.

Testvérhajói a Tegetthoff 1912.03.21, Prinz Eugen 1912.11.30 és a Szent István 1914.01.17)

A „Viribus Unitis”, Habsburg-Lotharingiai I. Ferenc József császár és király jelmondata volt.

Az osztály tervezési számai: IV. Viribus Unitis, V. Tegetthoff, VI. Prinz Eugen, VII. Szent István

Vízkesztoritása 20 013, 55 t (19 684 hosszú tonna) (máshol 19 698 t)

Feltöltve 21 689 t (21 346 hosszú tonna) (máshol 21 595 t)

Magyar mértékegységben 203.310 métermázs

A hajó súlymegoszlása így nézett ki 1912. augusztusában: Hajótest: 5313 tonna (25,8 %) Felszerelés:¹ 488 (7,2 %) Fegyverzet lövegtornyokkal együtt: 3 327 tonna (16,2 %) Lőszer: 902 tonna, 6 tonna, 8% gép. (7,3 %) Villamos erőmű és berendezések: 349 tonna (1,7 %) Függőleges páncélzat: 5 103 tonna (24,8 %) Fedélzet és torpedóvédelem: 1 686 tonna (8,2 %) Üzemanyag: 900 tonna (4,4 %): Összesen: 20 554 tonna.³¹⁶⁵

Méretei: Hossza a vízvonalon 152 m / 152.2 m/ (498 láb 8 hüvelyk)

Legnagyobb hosszúsága 159.94 m

Szélessége 27.9 m /27.3 m/ (91 láb 6 inch)

Merülése 8.7 m /8.5 m/ (28 láb 7 hüvelyk)

Meghajtása: 12 db Yarrow (Babcock és Wilcox) vízcsöves, széntüzelésű kazán, olajpermetezéssel és túlhevítéssel.

4 db Parsons-Boveri gőzturbina, amelyeket külön-külön gépteremben helyeztek el. A válaszfalak hosszanti és kereszt irányban haladnak.

Ezek közül kettő nagy, míg kettő alacsony nyomáson üzemelt.

4 db hajócsavar (A hajócsavarok átmérője 2.75 m.)

(„Az STT 1909-ben szerezte meg az angol Parsons-turbinák licencjogát. A magyar Danubius is az év októberében vásárolta meg a német, Curtiss-rendszerű AE G turbinák licencét. Az osztály Triesztben, illetve Fiumében épülő tagjai között a legnagyobb különbség a hajógépek között volt. Az STT a maga három hajóját Yarrow kazánokkal és Parsons-turbinákkal, illetve négy hajócsavarral építette, a Danubius a negyediknél Babcock-Wilcox-kazánokat és AEG-turbinákat, illetve két hajócsavart alkalmazott. Mindkét kazántípus széntüzeléses volt, kiegészítő olajtüzeléssel. Bár a turbinák nagy technikai előrelépést jelentettek, a TEGETTHOFF-osztály gépei (26-27 000 LE) fajlagos teljesítményben nem sokkal múlták felül a RADETZKY-osztály dugattyús gőzgépeit (20-21 000 LE). Az előbbieket tömege a kazánokkal együtt 1500 tonna, az utóbbiaké 1300 tonna volt, így a turbinás gépek fajlagos teljesítménye 17,3-18 LE/t, a dugattyúsaké 15.4-16.1 LE/t értéket mutat. A nagyobb gépteljesítmény és fajlagos teljesítmény ellenére a TEGETTHOFF-osztály egységei lassabbak voltak a RADETZKY-osztály hajóinál.”)³¹⁶⁶

Turbináit a Stabilimento Tecnico gyártotta.³¹⁶⁷

A turbinák fordulatszáma 320 volt.³¹⁶⁸

³¹⁶⁴ Haditechnika 28. (1994) 1994 / 2. szám: HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

³¹⁶⁵ https://issuu.com/belvedereimeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369

³¹⁶⁶ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám: Tanulmányok Kráml Mihály: A TEGETTHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.

³¹⁶⁷ Pesti Napló, 1913. október (64. évfolyam, 232–258. szám) 1913-10-05 / 236. szám

³¹⁶⁸ (Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2012)2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Kráml Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve)

Teljesítménye: 27 000 LE, 20 134 KW (26 400 LE, 19 411 KW, 25 638 LE- 27 383 LE)

Sebessége: 20.4 cs (37.8 - 38 km/h)

(Csak a Tegetthoff dokumentációja maradt fenn. A hajó mindössze csak 19.75 csomót ért el.)

Hatótávolsága: 4 500 - 4 698 – 4 800 tmf (8 700 – 8 889 km)/10 cs (19 km/h)

A hajóosztály más egységének pl. Tegetthoff hatótávolsága 4 200 tmf (7 780 km)/10 cs.

Üzemanyag: 1844.5 t szén (1 815.4 hosszú tonna) és 267.2 t (263 hosszú tonna) nyersolaj

Az olajat a szénre permetezték, hogy így növeljék annak égési sebességét.

A legénység 1 óra alatt 300 t szenet tudott berakodni a hajóba, így 5 óra kellett a teljes szeneléshez.

Páncélzata króm – nikkel ötvözetből készült acél:

Övpáncél 150 - 280 mm (27 hüvelyk vagy 11 inch) az első és a hátsó barbetták közötti részen. Az orrban és a taton 110-130 mm (4-5 hüvelyk)

Fő lövegtornyok 50 - 280 mm (11 hüvelyk), a tető és az oldalfalak, a frontfal kivételével 60-150 mm 2-6 hüvelyk) (Máshol 100-305-350 mm szerepel)

Parancsnoki torony 280 mm (Máshol 250-356 mm szerepel, máshol 30-50 mm szerepel)

Kazamata 120-160-180 mm

Fedélzet 30 – 48 - 50 mm – 180 mm (7.1 hüvelyk), az orrban 110 mm (4.3 hüvelyk)

Páncélfedélzet 2 réteg 30-48 mm-es (1-2 inch) páncéllap.

(Egyes források 7 cm vastag páncélfedélzetről írnak.)

(„A hajók páncélvédelme (280 mm), méretükhöz képest, erősnek volt mondható, különösen az olasz csatahajók 250 mm-es páncélzatához viszonyítva. A vízvonalon az övpáncél 280 mm-es volt, a lövegtornyokat, azok barbettáit és a parancsnoki tornyot is ilyen vastagságú páncél védte. Az öv felső része, illetve a 15 cm-es lövegek kazamatáinak páncélzata 180 mm, a páncélfedélzet középen 30 mm, a szélein 48 mm vastag volt. A páncélzat tömege, a lövegtornyok forgó részének páncélzata nélkül, meghaladta az 5000 tonnát. A RADETZKY-osztálynál ez az érték 3700 tonna volt. A páncélzat anyaga 100 mm vastagság felett Krupp cementált acél (KC), a vékonyabb lemezek esetén Krupp acél (K), a páncélfedélzetek esetében Siemens-Martin acél (SM) volt.”) A páncéllemezeket a Witkokowitz cég gyártotta.³¹⁶⁹

A hajótest dupla aljú. Az alsó réteg (külső hajófenék) 10 mm (0.4 hüvelyk vastag) A két réteg között 1.22 m (4 láb) távolság volt. A belső fenék két réteg 25 mm (1 hüvelyk) azéllemezből készült. Így a torpedóvédelem vastagsága 1.60 m (5 láb 3 hüvelyk) volt. Ezt a megerősítést Popper tervezte. A rendszer végül nem bizonyult elég ellenállónak. A németek 2.5 – 4 m vastag biztonságos torpedóvédelmi rendszert javasoltak, de ezt Popper elvetette.³¹⁷⁰

A hajót álló helyzetben torpedóelhárító acélháló vette körül. Egyesek szerint ezt az acélhálót, lassú menetben is lehetett használni.

A kéményekből hiányoztak a bombák elleni acélrácsok. Ezek helyét csak egy acélháló helyettesítette. Igaz, ekkor még nem volt általános követelmény a kéményeken belüli acélrács a bombák ellen.

³¹⁶⁹ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám

Tanulmányok Krámlai Mihály: A TEGETTHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.

³¹⁷⁰ (https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship)



Az acél torpedóvédő háló

Legénysége: 1087 fő (32-38 tisztt, 16 tiszttviselő és 993 tengerész)

A Viribus Unitis-nek hibás volt a tömegelosztása - de hosszirányban. A hajó orrnehezen úszott. Elöl 100 mm-rel többet merült, mint hátul.³¹⁷¹

Fegyverzete: 12 db (4x3) 30.5 cm ágyú L/45 á 12 hüvelyk Skoda K10 ágyú

(Egy-egy 305 mm-es lövegcsővének tömege závarzáttal együtt 54 250 kg volt. A hajó egy oldalössztüze pedig 5400 kg tömegű gránátot lőtt ki. A torkolatnál keletkező gáznnyomás olyan erős volt, hogy egy alkalommal a hátsó fedélzetet is behorpasztotta (a gránát kezdősebessége 800 m/s volt). Egy 305 mm-es lövegtorony kiszolgálásához 91 főre volt szükség, nevezetesen: 1 tisztt toronyparancsnok, 38 tüzér, 50 fedélzeti matróz, 1 villanyszerelő és 1 tüzér-műszaki beosztott. A kezelőszemélyzetet zsákmányolt olasz páncélsisakkal, gázálarccal és tűzálló arc- és kézvédővel szerelték fel. A haditengerésznél több ízben észleltek máig sem tisztázott eredetű lőszer-rendellenességeket. 1904-ben a parti erődök lőszervizsgálatakor kiderült, hogy ezeknek nagy hányada hibás. A VIRIBUS UNITIS lövegeinél a próbálövés után olyan elváltozásokat találtak, melyeknek kivizsgálására egy hattagú bizottsággal a hadügyminiszter is Pilsenbe utazott. A legsúlyosabb alig pár nappal a hadüzenet után következett be, amikor Hauss tengernagy biztonsági okokból a flottát ellenőrző lövészetre rendelte ki. Ekkor derült ki, hogy a 305 mm-es lövegek hüvelyeit olyan fémötvözetből, készítették, mely a lőpor lángjától megolvadt, majd beledermadt a lövegzárukba. Csak a véletlenül és Hauss elővigyázatosságán múlt, hogy a flotta akkor nem vált harcképtelenné.) Míg az olasz csatahajók (Dante Alighieri) lövegtoronyai rendre meghibásodtak, de a Tegetthoff osztály lövegtoronyai nem hibásodtak meg. („A 20 000 tonnás csatahajók fő fegyverzetét ugyanazok a 30,5 cm-es L45 Skodalövegek alkották, melyek először a RADETZKY-osztály hajóin kerültek beépítésre. Lőszer-javadalmazásuk is megegyezett: csővenként 76 lövedék. A négy darab hármas toronyban elhelyezett 12 löveg tűzvezetését eredetileg két 3658 mm-es és négy, a lövegtoronyokban felszerelt 2743 mm-es angol Barr & Stroud távmérő biztosította. Később, a találati pontosság növelése érdekében 1913-tól, bevezettek egy olyan rendszert, mely tengelykapcsolók segítségével egymáshoz rögzítette egy-egy torony lövegcsőveit. Az együtt mozgó, összekapcsolt csövekkel a lőtávolság a kisebb csőemelkedési szög miatt ugyan 20 km-ről 18,5 km - 19 km-re csökkent,

³¹⁷¹ Petneházy Zsolt ny. hajóskapitány: Adalékok a SZENT ISTVÁN csatahajó történetéhez: Haditechnika 24. évfolyam 1990 / 1. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

viszont megnövekedett a találati valószínűség. Az 1914 tavaszán kipróbált rendszert az osztály első két hajójába utólag építették be.”³¹⁷² (P.Z. 1990, K.M. 2005)

Lövegcső töltési szöge +2,5 fok. Csőemelés -4 - + 20 fok. A három löveg összekapcsolása esetén a maximális emelés +15,5 fok a középső, és + 16 fok a szélső csöveknél. Csőemelés sebessége 3 fok másodpercenként, míg a torony forgási sebessége 6 fok másodpercenként.

Egy lövegtorony egy-egy lövegcsővének lőszeradagja 76 lőszer, tehát tornyonként 228 db lőszer.³¹⁷³

Ezek a lövegtornyok minden irányban 270 fokban tudtak tüzelni.

A lövedék súlya puskapor nélkül 450 kg. Előre és hátra 5400 kg, míg oldalra 10 800 kg lövedéket tud kilőni. Tűzgyorsaság 40 és 80 másodperc között volt, de a begyakorolt személyzet 30 mp-ként is tudott lőni. A lövegcső hossza 14 m, a löveg súlya 54 300 kg.

Egy teljesen felszerelt egycsőves ágyútorony súlya 428.000 kg, aminél jóval több az iker és háromcsöves torony súlya.

Egy 30,5 cm-es ikertorony légénysége 65-70 fő, a hármastoronyé pedig 91 fős volt.

A Radetzky és a Tegetthoff osztály lövegtornyai teljesen elektromosan működtek. A tornyokat gőzturbinás dinamók táplálták, amelyek 110 voltos egyenáramot biztosítottak. A Škoda 30.5 lövegtornyok dokumentációja meglehetősen hiányos, de a rendelkezésre álló tervek, dokumentumok és az 1/25 méretarányú Viribus Unitis modell arra utal, hogy ezeken a tornyokon Ward Leonard vezérlést használtak. (Egyenáramú motor 1891-től. Sokáig ez volt az egyetlen hajtástípus, ahol a motorok fordulatszámát széles tartományban, fokozatmentesen lehetett szabályozni.)

A Škoda 1909 októberében mutatta be első 30,5 cm-es hármastornyos tervét a haditengerészetnek. E terv szerint a cég úgynevezett univerzális sebességváltók használatát tervezte a három lövegcsöves tornyon. Az univerzális sebességváltó egy hidraulikus, változtatható sebességű, villanymotorral hajtott hajtómű volt, amely ugyanazt a funkciót töltötte be, mint a Ward Leonard vezérlés. Egy évvel később a Škoda ismeretlen okból feladta az elektrohidraulikus toronygépek alkalmazásának ötletét, és 1910 szeptemberében a három lövegtornyú torony tervezése magában foglalta a Ward Leonard vezérlést. A ténylegesen megépített csatahajók lövegtornyait a Škoda Művek gyártották, kivéve a toronypáncélzatot, a tűzvezérlő berendezéseket és néhány biztonsági berendezést. Az osztrák-magyar lövegtornyok a németekhez hasonlóan görgők helyett 16-17 cm átmérőjű acélgolyókon nyugszanak.³¹⁷⁴

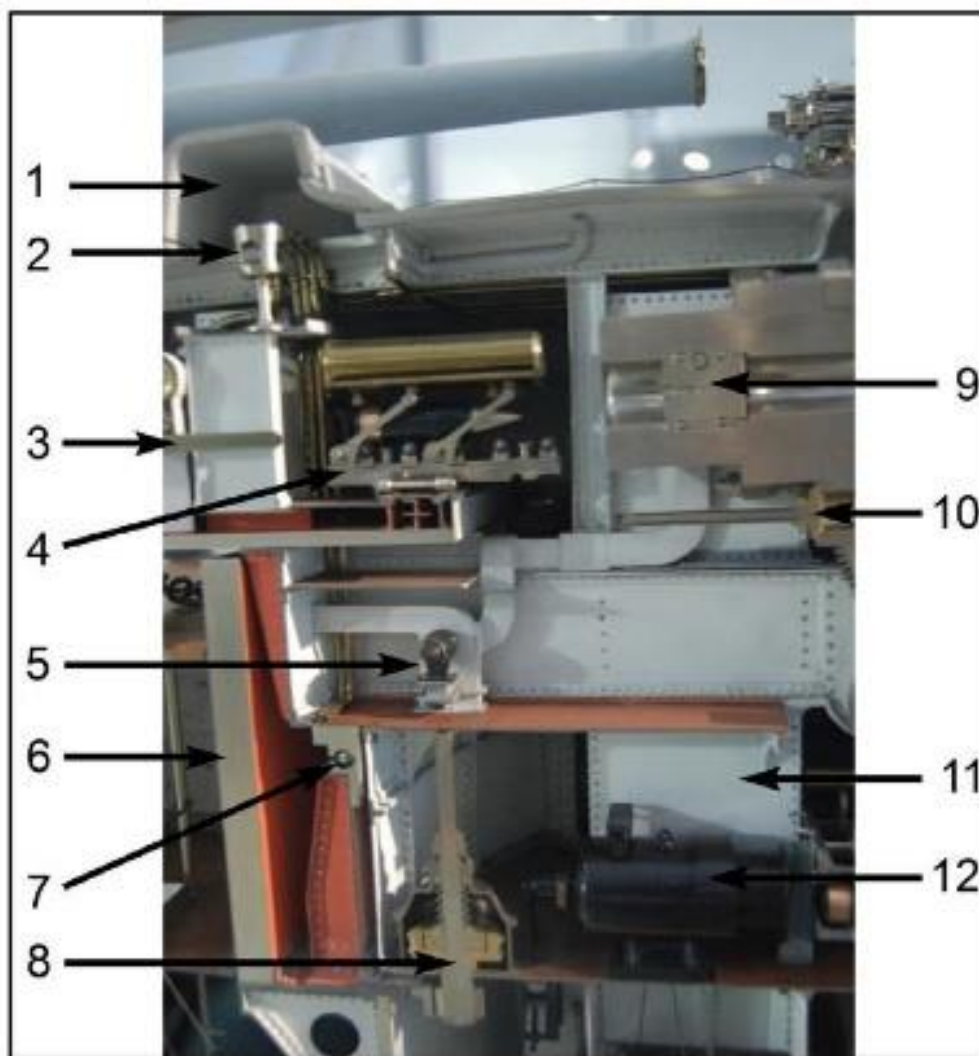


A Viribus Unitis egyik fő lövegtornya.

³¹⁷² Petneházy Zsolt: Adalékok a Szent István csatahajó történetéhez: Haditechnika 1990. 24. évf. 1. szám (P.Z. 1990)

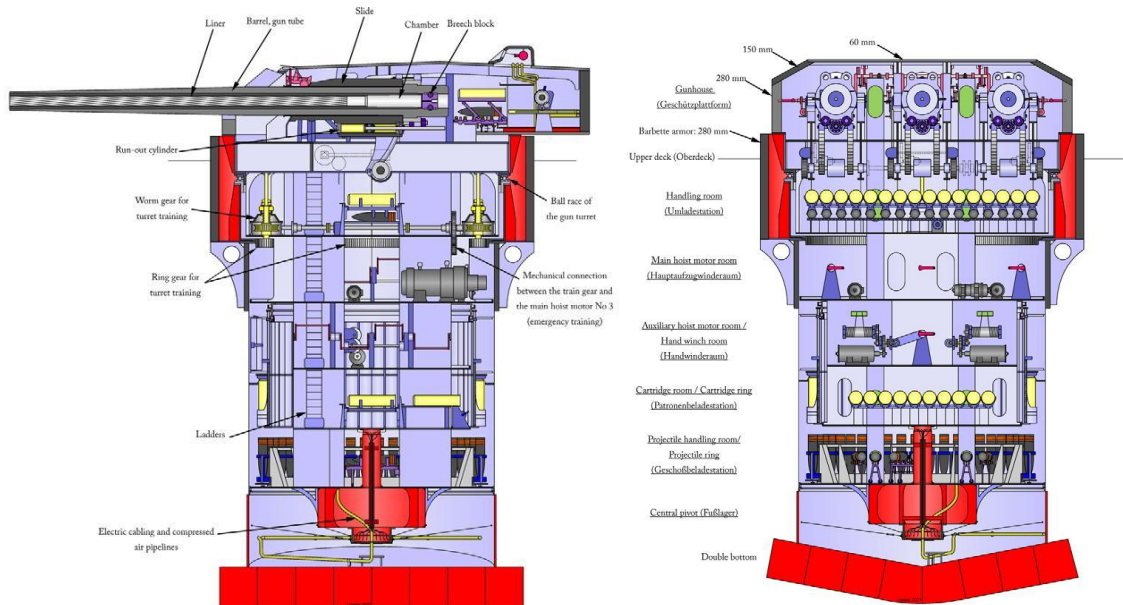
³¹⁷³ Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2012) 2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Krámlí Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve

³¹⁷⁴ Mihály Krámlí: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

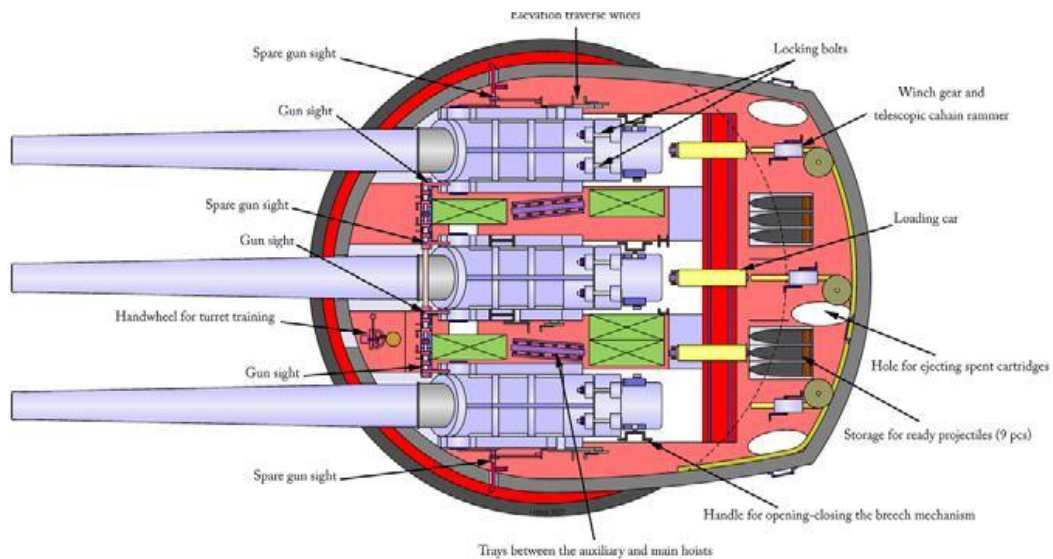


A bécsi Heeresgeschichtliche Múzeumban a Viribus Unitis 1/25-ös makettjén a 30,5 cm/45-ös három lövegcsöves torony egy része (a bécsi Heeresgeschichtliche Múzeum jóvoltából, fotó: Koltai György, grafikus: Csákváry Kristóf)

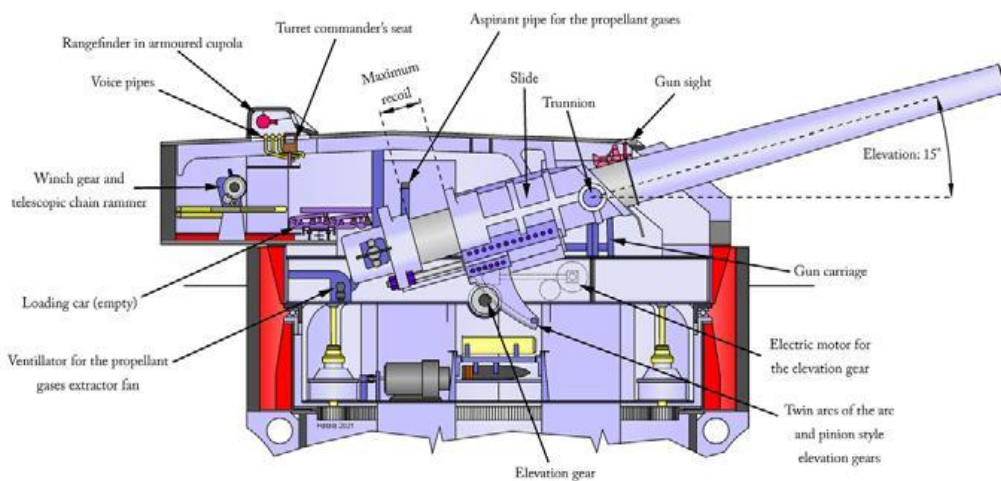
- 1 páncélkupa torony távolságmérő (a távolságmérő hiányzik)*
- 2 A toronyparancsnok ülése*
- 3 Teleszkópos láncöltő*
- 4 Töltött rakodókocsi, töltény fent, lövedék lent*
- 5 A központi ágyú hajtógáz elszívó ventilátora*
- 6 Barbette páncél (280 mm)*
- 7 Zsámoly amelyen a torony forgó része támaszkodik*
- 8 Csigahajtómű*
- 9 A központi ágyú vízszintes csúszó ékes zárt blokkja*
- 10 A központi ágyú kifutó hengere 125 atm sűrített levegővel működik*
- 11 A fő lőszeremelő a középső löveghez*
- 12 Elektromos motor (98 LE)*



Viribus Unitis I. számú tornyának hosszmetsete, keresztmetsete



A lövegtorony felülnézete



A torony 5 emeletes és e fölött kapott helyet a három lövegsőves (lövegház) lőállás.

Ezek az emeletek felülről lefelé voltak számozva, így az első szint közvetlenül a lövegek alatt volt. Itt voltak a készenléti lőszer raktára, az előkészítő terem az emelő fogaskerekek (a mennyezeten) és a lőszeremelők irányító állomásai.

Ezekben a kezelőhelyiségekben 12 teljesen összeszerelt lövedéket lehetett tárolni az ikertornyokban és 16-ot a hármastornyokban.

A főemelők villanymotorjai és csörlői, a főemelők kézi hajtású vészajtóművei és a hasonló vész kiképző felszerelés egy része a második emeleten volt.

A Ward Leonard rendszer elektromos motorja és generátorkészlete, a szállítómotorhoz és az emelőmotorokhoz. Vészhelyzet esetén az egyik emelőmotorral volt lehetőség a torony beindítása. Az ikertornyok harmadik emeletén volt a tölténykezelő helyiség és a forgatható tölténygyűrű (Patronendrescheibe).

Az iker löveges tornyoknál a segédemelők motorjai és csörlői a harmadik és negyedik emeleten voltak.

A hármastornyokban a tölténykezelő helyiség és a tölténygyűrű a negyedik és ötödik emeleten volt.

Az alsó légtérben (ikreknél negyedik, hármastornyoknál ötödik/hatodik) volt a lövedékkezelő helyiség és a forgatható gyűrű (Geschossdrescheibe).

A tornyok szükség esetén teljes mértékben emberi erővel működhettek. A haditengerészet azonban hamar rájött, hogy a reális körülmények között a tornyok gyakorlatilag nem működnek emberi erővel. Az évek során különféle megoldásokat vezettek be a tornyok működőképességének megőrzésére áramszünet esetén. A Prinz Eugen és a Szent István tornyok eredetileg pneumatikus segédmotorokkal készültek a lőszeremelőkhez. A nehéz hármastornyok kézi betöltése csak a legnyugodtabb tengeren volt lehetséges, és még az is csigatempóban. Ennek a problémának a megoldására (legalábbis a hármastornyoknál) minden toronyba egy 20 LE-s nyersolaj segédmotort szereltek, amely egy univerzális sebességváltón keresztül volt összekapcsolva a vész kiképzési felszereléssel.

Az iker- és hármastornyok a lőszerkezelés szempontjából szinte azonosak voltak. A fő lőszeremelők (Hauptaufzug) közvetlenül a legalsó szintről futottak a lövegházba, és a fegyverekhez.

A hármastorony középső ágyújának emelője a fegyver bal oldalán volt. Az ikertornyokon két csőszerű segédemelő (Nebenaufzug) volt, amelyek közvetlenül a legalsó szintől futottak a lövegházba. A hármastornyok nagyobb barbette átmérője (9,6 m vs. 7,8 m) lehetővé tette, hogy ezekbe a tornyokba két kiegészítő lőszeremelőt építsenek a bal és a jobb oldali főemelők elé. Ezek a segédemelők megegyeztek a fő lőszeremelőkkel. A hármastorony ágyúházában a bal oldali fő- és segédemelőket, valamint a jobb oldali fő- és segédemelőket fém tálcákkal kötötték össze.

Az ikertornyok főemelői, valamint a hármastornyok fő- és segédemelői kétszintes kocsikat tartalmaztak, amelyeket négy kábel mozgatott. Ezekben a szállító kocsikban a teljes lőszert vízszintes helyzetben szállították, a lövedéket az alsó szinten, a töltényt pedig a kocsik felső szintjén. Ezeken az emelőkön nagy, nem zárható nyílások voltak a lövegházban, a kezelőteremben, valamint a lövedék- és tölténykezelő helyiségekben az emelőtörzsek elülső és hátsó falán. Úgy tűnik tehát, hogy a robbanásvédelem a toronytervezők prioritási listájának alján volt.

Ennek oka az lehetett, hogy az osztrák-magyar hajtóanyag teljes mértékben sárgaréz töltényekbe volt burkolva. Ráadásul az osztrák-magyar por kevésbé volt veszélyes, mint a brit kordit, ütés esetén inkább égett, mint robbant. A háború alatt a német tapasztalatoknak köszönhetően a tölténykezelés gyakorlata jelentősen megváltozott. Mindkét csatahajó-osztályon a lőszerszobák (Geschossen-Depot) és a tárák (Patronen-Depot) ugyanazon a szinten, a Plattformdecken helyezkedtek el, amely jóval a vízvonallal volt.

A sárgaréz hüvelynek megvoltak az előnyei és hátrányai. Az ilyen típusú hajtóanyag-tartály nagyobb tüzet engedett meg, és kisebb valószínűséggel gyulladt meg, ha lövedék megsérült. Kisebbségi valószínűséggel szenvedett el egy korai robbanás típusú katasztrófát, amelyet az előző hajtóanyag-töltet parázsló maradványai okoztak. A töltényhüvelyt azonban ki kellett venni a fegyverből, és kilövés után biztonságosan ki kellett vinni a toronyból. Ez kényelmetlen lehet a nagy kaliberű lövegtornyok szűk ágyúházaiban. Az elhasznált ládák toronyból való kilökésére a lövegvár hátsó részén lévő lábtartóba lyukakat vágtak. A kilökött nehéz kaliberű tokok szabadon gurultak ide-oda a nyitott fedélzeten a tornyok körül. Egy tüzelési gyakorlat vagy eljegyzés után összegyűjtötték és átvizsgálták a drága hüvelyeket. A nagy kaliberű hüvelyek 8-10 alkalommal voltak újrafelhasználhatók. A már nem újrafelhasználhatónak ítélt hüvelyeket visszaküldték a gyárba átdolgozásra. 1910 után az összes

haditengerészeti hüvely ötven százalékát a csepeli Weiss Manfréd Művek, a másik ötven százalékát pedig különböző osztrák (és cseh) gyárak gyártották.

A lőszerraktárakban a lövedékeket orral lefelé tetőláncon lógva helyezték el, és mozgó emelők segítségével mozgatták őket. A patronokat vízszintesen helyezték el.

A Škoda 24 cm/45 és 30,5 cm/45 haditengerészeti lövegek találati pontosságáról kevés adat van. A hét legnagyobb és legmodernebb osztrák-magyar csatahajó soha nem sütötte el a fegyverét ütközetben ellenséges hajó ellen. A hét hajó közül hat részt vett 1915-ben Ancona bombázásában, amikor szárazföldi célpontokra lőttek, és egy hajó, a Radetzky 1914-ben bombázta a francia ütegeket Montenegróban. Két hajó, a Szent István és az Erzherzog Franz Ferdinand soha nem lőtt 30,5 cm-es lövegeikkel hadicélpontra. A francia ütegek Lovčen-hegyi bombázásáról szóló jelentés kielégítőnek találta a Radetzky 24 cm-es és 30,5 cm-es lövegeinek pontosságát. Ezek a lövegek jól és megbízhatóan működtek, de tűzvezető rendszerük kicsit már elavult volt.

A hármass torony esetében ez azt jelentette, hogy több mint 15 000 kg hajtóanyagpor volt a torony belsejében, a sárgaréz patronokon kívül, robbanás elleni védelem nélkül, míg a felhasználása sorra került.

Tudjuk, hogy az Osztrák-Magyar Haditengerészet intenzíven tanulmányozta a német tapasztalatokat a jütlandi csata után. Heinrich Colloredo-Mannsfeld gróf berlini osztrák-magyar haditengerészeti attasé hosszas jelentést írt a csatáról júniusban, néhány héttel később osztrák-magyar haditengerészeti szakértőkből álló csapat (főleg mérnökök) Németországba utazott, és megvizsgálta azokat a csatahajókat és a csatacirkálókat amelyek részt vettek a csatában.

1915-ben, a Dogger Bank után, a haditengerészet felhagyott azzal a gyakorlattal, hogy a patronokat a kezelőhelyiségben tárolják. A jütlandi csata német tapasztalatainak elemzése után az Osztrák-Magyar Haditengerészet 1917 tavaszán a 30,5 cm-es tornyok lőszerkezelésének radikális megváltoztatása mellett döntött. A Škoda 1917 májusában készített terveiből tudjuk, hogy ezeknek a változtatásoknak a fő célja a patrongyűrűk teljes megszüntetése volt a toronyszárban, valamint a patronok tárból a toronyszárba való átvitelének új módszere. Ezek a tervek a tárba beépített dupla szárnyas ajtókat mutatnak be. Mivel a dokumentáció még korántsem teljes, nem tudjuk, hogy ezeket a változtatásokat valóban végrehajtották-e vagy sem.³¹⁷⁵

A lövegek lőszertöltési folyamatát lásd: Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021 angol nyelven kiadott munkájában.



*A Viribus Unitis egyik 30,5 cm-es gránátja.*³¹⁷⁶

³¹⁷⁵ 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

³¹⁷⁶ Haditechnika 26. évfolyam 1992 / 4. szám / MODELLEZŐKNEK

12 db (12x1) 15 cm ágyú L/50 á 5.9 hüvelyk Skoda K10 ágyú (kazamata ágyúk)

Az ágyúk lövedéke 51 kg. A löveg percenként 1 lövésre (Krámeli szerint 20-40 mp között tudtak tüzelni) képes. A közepes ütegek oldalankénti sortüze 6120 kg.³¹⁷⁷

12 db (12x1) 7 cm ágyú L/50 á 2.8 hüvelyk Skoda K10 ágyú a felső fedélzeten

(Más forrás 18 db 7 cm-es, vagy 66 mm-es löveget ír a repülőkhöz ellen. 1913-ban a 18 db 11 fontos lövegből /1 font 0.5 kg lövedék = 7 cm űrméret/ 6 db-ot leszereltek.)

3 db (3x1) 6.6 cm AA légvédelmi löveg 2.6 hüvelyk Skoda K10 a felső lövegtornyok tetején

2 db (2x1) 6.6 cm löveg L/18 2.6 hüvelyk például a léghajók ellen

(máshol 2 db 8 mm-es löveg szerepel)

2 db (2x1) 4.7 mm-es (1.9 hüvelyk) Skoda gépágyú, a kisebb hajók és tengeralattjárók ellen

20 db tengeri akna

4 db 53.3 cm torpedócső (21 hüvelyk) a hajó orrában és a taton 2-2 oldalt.

(Torpedókészlet 12 torpedó. Lőtáv 4000 m, torpedó sebessége 75 km/óra, robbanófej 150 kg lögyapottal van töltve. A torpedót sűrített levegő hajtotta.)

A torpedókat (Luppis osztrák-magyar fregattkapitány találmánya)

2 db (2x1) 8 mm-es Schwarzlose Maschinengewehr M. 7 típusú közepes géppuska a repülőkhöz ellen, amelyeket a távmérők páncélkupolájának tetejére szereltek

11 db Siemens Schuckert 110 tükrórátmérőjű fényszóró

1 db nagy motorcsónak, 4 db kisebb motorcsónak, 4 db nagy csónak és 5 db kisebb csónak

„Haditengerészetünk első Dreadnoughtját, a Viribus Unitist, amely nemrég tette meg első útját, az eddigi felszereléseken kívül egy oly motorcsónakkal is felszerelik, amelyben százötven ember számára van hely s óránként 7 ¼ tengeri mértföldet képes tenni.”³¹⁷⁸

1917-ben fegyverzetét így bővítették ki:

2 db 7.5 cm-es L/18-as löveget

3 db 8 mm-es gépágyút³¹⁷⁹

Tűzvezetés

Egy háború utáni amerikai jelentés (Egyesült Államok berlini haditengerészeti attaséja, WP Beehler írta 1922 októberében) az osztrák-magyar csatahajók tűzirányítási rendszerét a következőképpen írja le: „Ez a rendszer a német rendszer mintájára készült, de a háború következtében nem tartott lépést a németországi fejlesztésekkel, így azoktól elmardt.

Az osztrák-magyar tűzirányításról az USA haditengerészeti hírszerzés igazgatója is tudott. Információi az egykori osztrák-magyar tisztek elbeszéléseiből állította össze. Egy 1914 februári jelentést, egy amerikai haditengerészeti tiszt írt, aki láthatta a Tegetthoff tűzvezető rendszerét. Ez a két amerikai jelentés az osztrák-magyar csatahajók tűzvezetési rendszerének legfontosabb forrásai közé tartozik.

A legmodernebb osztrák-magyar csatahajók (Radetzky és Tegetthoff osztályok) eredeti, háború előtti tűzvezető rendszere meglehetősen egyszerű volt. Ezeken a csatahajókon nem voltak plotterek (vektorgrafikus rajkészítők), rajzoló helyiségek, bonyolult rendszerek vagy kifinomult mechanikus számológépek.

A Tegetthoff – Viribus Unitis osztály hajói páncélkupolába elhelyezve, két darab 2.74 m (9 láb) Barr és Stroud optikai távolságmérőt kaptak, valamint Siemens & Halske DC kommunikációs készülékeket (adók és vevők) kaptak. A páncélkupola 8 mm (0.31 hüvelyk) vastag volt.³¹⁸⁰

³¹⁷⁷ Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám: Hajóórásiunk a Viribus Unitis)

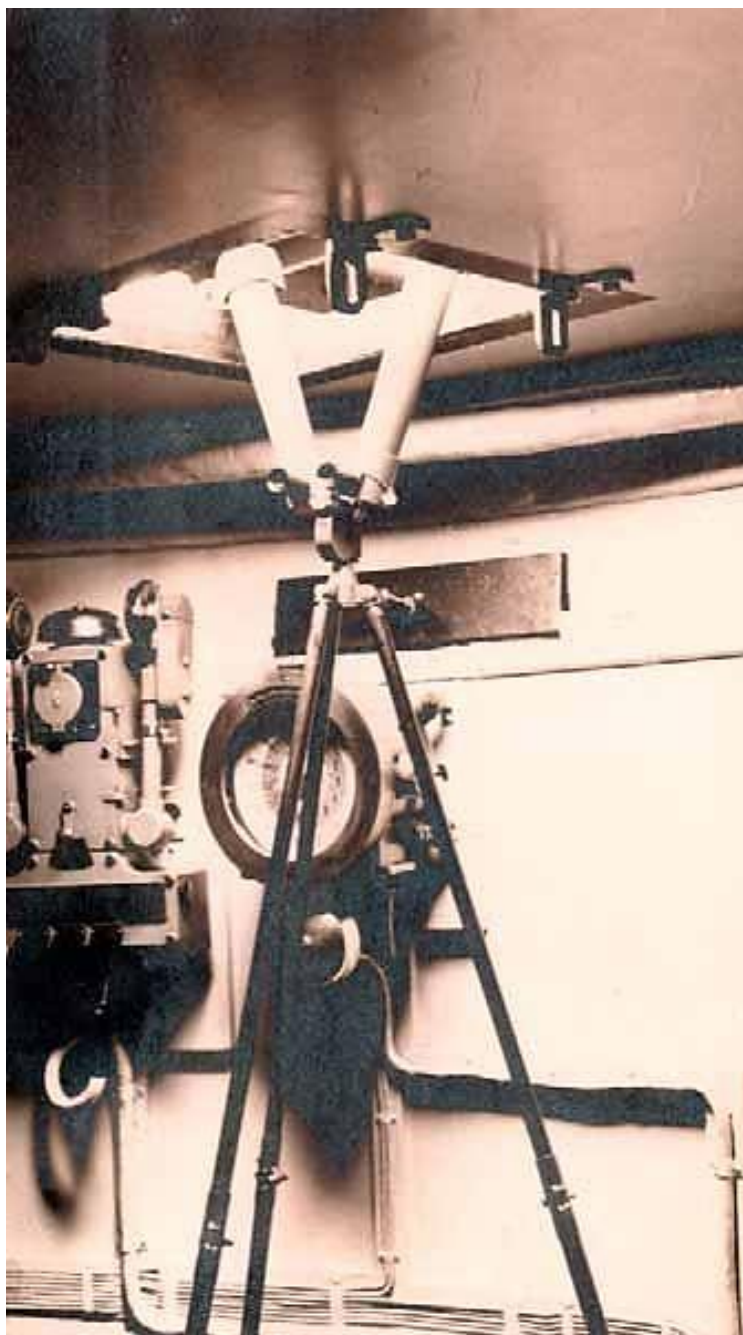
³¹⁷⁸ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-04 / 209. szám)

³¹⁷⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship és Gonda Béla szerk.: A

Tenger 3. évfolyam 1913, 374. oldal és https://www.heeresgeschichten.at/marine/schlachtschiffe/viribus/viribus_1.htm

³¹⁸⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship

A Radetzky-osztályú és a Tegetthoff-osztályú csatahajóknak két fő tűzvezető állomása volt, egy az elülső, egy pedig a hátsó irányítótornyban. A hajókon két „szárnyas” irányítóállomás volt a másodlagos üteg számára, a Radetzkyeken a felépítménybe integrálva, míg a Tegetthoffokon szabadon álló irányítótornyok voltak. Mindegyik hajón mind a négy irányító állomásnak saját távolságmérője volt. A Radetzky osztály csatahajói négy 9 láb (2743 mm), míg a Tegetthoff osztály egységei két 12 láb (3658 mm) és hat 9 láb hosszú Barr & Stroud távolságmérővel rendelkeztek. Az utóbbi osztályon, minden lövegtornyot távolságmérővel szereltek fel. Mindkét osztály összes csatahajójának volt két teljesen felszerelt tűzvezetési harcállása, amelyek elöl és hátul a páncélozott fedélzet alatt helyezkedtek el.



A Viribus Unitis fő tűzvezetési harcállásának belseje az elülső irányítótornyban. Az óraszerű műszer a tüzelési megfigyelő kommunikációs készülék vevőkészüléke, figyeljük meg a számlap alatti elektromos csengőt. A másik műszer mellett egy telefon. Az előtérben Zeiss ollós távcső állványon a 30,5 cm-es lövegek találatainak megfigyelésére.

Ezt a harcállást, csak a felső tűzvezetők súlyos sérülése esetén használták. A Radetzky-osztály csatahajójának is volt tűzirányítási állása az első irányító toronyban.

Az elektromechanikus kommunikációs készülékeknek két fő változata volt, mindkettőt a Siemens & Halske gyártotta. Az első a távolsági és eltérítési kommunikációs berendezés volt. Ennek a berendezésnek a távadója forgattyúkkal mozgatott mutatókkal ellátott tárcsával rendelkezik. Ez közli a számított hatótávolságot és az oldalirányú kitérést, és be tudta állítani a szükséges korrekciókat olyan dolgokhoz, mint a hajtóanyag hőmérséklete, szélessége és iránya stb. Ezen kívül volt egy készülék, amely közölte a cél típusát, a tüzelési módot, lövedék típusa és a betöltési módját. Voltak vörös lámpa jelzések is, minden fegyverhez egy, amely jelezte a tűzkészültséget, hogy a jelnek megfelelő fegyver készen áll a tüzelésre. Az adók a tűzvezető állomásokon, a vevők a tornyokban, a lövegtornyokban és a többi tűzvezető állomáson voltak.

A második a tüzelési megfigyelő kommunikációs készülék volt. A tüzelési megfigyelő állomások az elülső és főárbocokon lévő „varjúfészkekben” voltak, 40 m-rel a víz felett. A kifröccsenést (becsapódási helyeket) Zeiss „Scherenfernrohr” (ollós távcső) és monokuláris teleszkópokkal figyelték meg. Telefonok, hangvezetékek és tűzfigyelő kommunikációs berendezések adói voltak. Ez a berendezés olyan adatokat közölt, hogy a széles oldal rövidre esett-e, vagy hogy a lövedékek a cél elé vagy mögé estek-e stb. Ennek a készüléknek a vevői a tűzvezető állomásokon voltak, a mutatós számlapokat az adón két hajtókar mozgatja. A vevőn nem voltak hajtókarok; helyette a számlap alá elektromos csengőt szereltek be, amely jelezte, hogy új megfigyelési adatok érkeznek. A Tegetthoff osztályú tornyokba 1913-tól a Škoda által gyártott jelzőket (Zielempfänger mit Backswinkelzeiger) szerelték fel.

Dióhéjban ez volt a modern osztrák-magyar csatahajók tűzvezető rendszere.

1914 augusztusában az Osztrák-Magyar Haditengerészet korszerű tűzvédelmi rendszer nélkül találta magát, mert a korszerűsítést 1916-ban akarta végrehejtani. A háború kitörése áthúzta a korszerűsítési terveket.

Pedig, lett volna mód korszerűsítésre korábban is, mivel 1914-ben Ludwig von Petravic osztrák mérnök elkészített egy korszerű tűzvezetési rendszert, amit a németek 1916-tól sikeresen használtak.

A háború alatt a következő fejlesztéseket hajtották végre a tűzvezetési rendszerben: A távolsági kommunikációs készülék tárcsáját úgy módosították, hogy a maximális hatótávolságot 15 000 m-ről 18 000 m-re növelték. 1915-ben új elektromechanikus jelzőket szereltek fel a lövegtornyokba. 1917-ben a német Richtungsweiser für automatische Ziel- und Seitenverschiebung (a célcsoport és az elhajlás automatikus irányjelzője) a Tegetthoff osztályba került beszerelésre. Az adó egy ollós teleszkóp volt, amelyet az elülső tűzvezető állomás tetejére szereltek fel. A teleszkópot egy hajtókar irányította a célpontra, és egy második hajtókarral beállították az elhajlást. A lövegtornyokban lévő vevőegységek a „mutató követése” elven működtek. A berendezés automatikusan korrigálja az egyes tornyok teleszkóptól való távolságából adódó parallaxist.



A Radetzky és Tegetthoff osztályok számára négy lövedékből álló belövéseket rendszeresítették a célpont bemérésére. A tornyonként egy lövéssel végrehajtott tüzelés előnye a lőszer megtakarítása volt. Ha egy ellenséges egység vagy flottahadosztály látókörébe került, a hajó parancsnoka utasította az I. tüzértisztet, hogy kezdje meg a tüzelést. Felvette a szóban forgó célpont irányát [...] Ezt az irányt a célpont pontos leírásával együtt közölte a toronyba szerelt távolságmérővel. A célpont távolságmérővel közölt irányát elektromosan továbbították a jelzőhöz, amely azt a szöveget mutatja, amelyben a fegyvert beállították. A távolságmérő skálájára vagy alapjára szerelt készülék az irányt mutatja egy fokozatos skálán mozgó mutatóval, a középvonal felé irányozva. Az összes többi parancsnoki állomáson és lövegtornyokon hasonló vevőkészülékek szolgálják a cél irányának közlését ezzel a berendezéssel. Ha a lövegek a vezényelt irányban voltak állítva, akkor az összes parancsnoki állomáson, az ellenőrző jelzőlámpák segítségével a tüzérparancsnok tájékoztatást kapott a torony megfelelő helyzetéről.

A távolságot vagy hatótávolságot kiszámolták, és félpercenként közölték a parancsnoki állomáson lévő tiszttel, aki ezt rögzítette egy koordináta-rendszerben, és felvette az átlagot. Ily módon a lövésparancsnok értesült egy meglehetősen átlagos hatótávrról és egyben a távolságmérő adott ballisztikai korrekcióiról a parancsnoki állomásán.

A tüzelési távolsághoz közeledve beszélőcsövek és egyéb eszközök segítségével adták ki a parancsokat a tüzelés módjára, és a lövedék karakterére.

Úgy számoltak, hogy a hajó 9000 m-ről kezdi az ütközeteket és fő lövegei 6000 m-ről átlóznak minden akkor létező páncélzatot. Az ágyúkat a maximális lőtávolságnak megfelelően emelték fel.

Konstruktív okokból a nehézágyúknak a maximális lőtávolságot 26 000 méterre szabványosították.

A lőtávra vonatkozó folyamatos statisztika segítségével a lövésparancsnoknak mindig volt valami határozott pontja a cél megközelítéséhez és oldalirányú kitéréséhez, és a lőtávolság és az oldalirány tekintetében közölni tudta parancsait a tornyokkal.

Amint az ágyúkat megtöltötték és az utasításoknak megfelelően irányították, a parancsnoki állomáson megjelentek a piros lámpák, amelyek tájékoztatták a lövésparancsnokot, ha minden fegyver készen áll a bevetésre.

A tüzet megnyitására a hajó parancsnoka adta ki a parancsot tüzértiszt jelentésére.

Minden lövés előtt a beszélőcsöveken keresztül minden toronyban és ütegben elküldték a »figyelem« parancsot.

Amint elérte a megfelelő lőtávolságot, a tüzérparancsnok megnyomott egy billentyűt, és hangos csengő szólalt meg az összes toronyban. Erre a jelzésre a szóban forgó fegyverek főtüzéreF vagy mechanikusan kézzel, vagy elektromos kulcs működtetésével sütötte el a löveget. A becsapódások megfigyelései után, a lövegeket a műszerek segítségével újrapozícionálták a célpont felé.³¹⁸¹

A hajó főbb lövegei (30 cm, 15 cm és 7 cm) elektromos meghajtásúak voltak.³¹⁸²

A hajónak 6 horgonya volt. Ezek közül a három legnagyobb 7-8000 kg súlyú.

³¹⁸¹ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

³¹⁸² Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-01 / 52. szám



A hajó egyik kisebb motorcsónakja

A két főgép (valójában a négy darab turbina) mellett sok kisebb gép szerepel. Többek között ruhamosásra, kenyérsütésre, a konyhákban, fűtésre, jégkészítésre stb. gőzt használnak, a tűzészervezeteken kívül pedig még minden nagyobb súly kezeléséhez, például csónakok felhúzásához és leeresztéséhez, a horgony felhúzásához stb. villamos erőt használnak.

A tíz darab egy méter átmérőjű fényszórók, a dróttalan távíró és az 1500 villamos lámpa üzeméhez szintén külön gépek szolgálnak. Maguknak a hajón berendezett villamos vezeték' drótjainak súlya körülbelül 150.000 kg., azaz ezerötven métermázsa.

Szükség esetén vagy 200 teljesen felszerelt tengerészkatonára két 7 cm. átmérőjű ágyúval a szárazra léphet, a nélkül, hogy a hajó pillanatnyi harcképessége megfogyna.³¹⁸³

A flotta helyzete a Tegetthoff osztály előtt és a Tegetthoff osztály jelentősége

1904 szeptemberében a sikeres német Flottenverein mintájára megalakult az Österreichische Flottenverein (Osztrák Haditengerészeti Liga). A következő tíz évben az osztrák Flottenverein tagsága ezerszeresére nőtt. A Flottenverein erőssége nemcsak a dinamikus növekvő taglétszám volt, hanem a csatlakozó politikusok és iparosok érdekérvényesítő képessége is. A külső tényezők között meghatározó szerepe volt az orosz-japán háború kitörésének. A Port Arthur elleni sikeres japán rajtaütés alapvetően megkérdőjelezte az osztrák-magyar „tisza partvédelem” doktrínáját, és az újjáéledő olasz fenyegetés közvetlenebb volt, mint 1866 óta. Végül, de nem utolsósorban akkor döntött a haditengerészet egy minőségi ugrás mellett a csatahajók építéséről. Ez a szándék szakítást jelentett a „tisza partvédelem” tanával. 1904-ben a haditengerészet költségvetése története során először haladta meg a fegyveres erők teljes költségvetésének tíz százalékát.

1904-ben kezdődtek meg a tervezési munkálatok az első „dreadnought” csatahajókon, amelyeket hivatalosan csatahajónak (Schlachtschiff) neveztek el, és amelyek később a Radetzky osztály lett. A következő tíz évet az osztrák-magyar flotta intenzív fejlesztése jellemezte. Ebben az időszakban a haditengerészet költségvetése csaknem megháromszorozódott, és a haditengerészeti költségvetés aránya a haderő teljes költségvetésében elérte a 25 százalékot. 1906 decembere és 1914 májusa között három csatahajó-osztály költségeit szavazták meg a delegációk, összesen 688,6 millió korona értékben. A ténylegesen megépített hét csatahajó össz ára 360,4 millió korona volt. Az Osztrák-Magyar Haditengerészet 1900 és 1914 között 891,6 millió koronát költött hajóépítésre, javításra és haditengerészeti tűzészetre, az utolsó két csatahajó-osztály ára ennek az összegnek a 40 százalékát tette ki.

Az Osztrák-Magyar Haditengerészet elsődleges feladata egy helyi háború megvívása volt az olasz haditengerészettel. Sajnos 1914 augusztusában az Osztrák-Magyar Haditengerészet helyi háború helyett globális háborúba került, és Franciaország és Nagy-Britannia egyesített haditengerészeti erőivel kellett

³¹⁸³ Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám

szembenéznie. A helyzet még rosszabbá vált, amikor 1915 májusában Olaszország hadat üzent Ausztria-Magyarországnak. Sajnos a Kettős Monarchia haditengerészeti költségvetésének részesedése a fegyveres erők összköltségvetéséből a második legalacsonyabb volt az európai nagyhatalmak között, ez az arány Oroszországban volt a legalacsonyabb. Ez meglátszott a flotta állapotán. Ausztriában a délszlávok és a csehek támogatták a haditengerészet fejlesztését, míg a közös hadsereg esetében sokkal kevésbé voltak lelkesek. Magyarországon a közös hadsereg a Habsburg elnyomás szimbóluma volt, a haditengerészet pedig távoli, egzotikus és osztrák dolognak számított.

A flotta fejlődése sajnos aszimmetrikus volt. A csatahajó építésének abszolút prioritása azt eredményezte, hogy a haditengerészeti költségvetésben nem volt elegendő forrás a kisebb hajókra. Ezek nagyon hiányoztak a háború alatt, különösen a modern rombolók és tengeralattjárók hiánya.

A Tegetthoff osztályú csatahajók elsősorban a Montecuccolinak és a 20 000 tonnás mesterséges súlyhatárnak köszönhetően túl kicsik voltak a szállított fegyverek mennyiségéhez képest. Ez stabilitási problémákat és gyenge hajótest-szerkezetet okozott, köszönhetően a súlymegtakarításnak, amely négy hármastorony elhelyezéséhez szükséges egy kis hajón. Érthetetlen, hogy a haditengerészet miért fogadta el 1909 végén a dreadnought hibás tervezését, miközben 1909 májusától tudták a német víz alatti robbantási tesztek eredményeit, amelyek alkalmazása esetén kiküszöbölték volna a torpedó és aknavédelem hiányosságait.

Dreadnoughtjai nélkül Ausztria-Magyarország nem lett volna stratégiai tényező a Földközi-tengeren az I. világháború előestéjén.

az Osztrák-Magyar Haditengerészet, a világ nyolcadik legnagyobb haditengerészete volt. A dreadnoughtok és a tengeralattjárók elrettentettek minden nagyszabású szövetséges haditengerészeti hadműveletet az Adrián, és a Birodalom adriai határa 1918 októberéig nem volt igazán veszélyben.

Mivel az Adria másodlagos színtér volt, a szövetséges haditengerészeti parancsnokok, figyelembe véve az esetleges nyereségeket és veszteségeket, óvatos politikát folytattak, és különösen 1915 nyara után távol tartották nagy, páncélozott egységeiket az Adriától. A Birodalom haditengerészete és legújabb csatahajói lekötötték a szövetségesek tengeri erejének egy részét, olyan hadihajókat, amelyeket máshol jobban fel lehetett volna használni.³¹⁸⁴

A Viribus Unitis tervezése és kivitelezése

A hajót Triesztben a Stabilimento Tecnico Triestino (Trieszt) cég (STT) építette.

A hajó építését 1908-ban rendelték meg.

A haditengerészet 1909. november 29-én megkötötte a szerződést az STT-vel a IV. és a V. számú csatahajó megépítésére. A szerződés nem tartalmazta a hajók árát (hajótest és gépek), mely egyenként 21 millió koronára rúgott. A teljesen felszerelt hajók ára 60,6 millió korona volt. (Ebbe nincs beleszámítva a lőszer, élelem és üzemanyag.)

„Az STT 1910 tavaszán megkezdte a két hajó építésnek előkészítését. A gyár a hajók átadását 30, illetve 36 hónapra vállalta, és 4,2 millió korona kauciót (10 %) tett letétbe a Creditanstaltnál. A munkák megkezdését 1910 tavaszára tervezték. Az építés kezdeti fázisában nagy problémát jelentett, hogy egyes részlettervek még 1910 áprilisában is hiányoztak, így például a részletes páncélterv, illetve a 30,5 cm-es lövegtornyok gyűrűinek, illetve aknáinak részletes tervei. Mindez kérdésessé tette a határidők betarthatóságát, ugyanis a beszállítók tervek hiányában nem tudták időre legyártani és szállítani a szükséges darabokat. Később, 1910 őszére, ezek a határidővel kapcsolatos, kezdeti nehézségek elmúltak. Ugyancsak problémát jelentett, hogy az előzetes számítások szerint a hajótest konstrukciója túl gyengének ígérkezett, ám megerősíteni, a vízkiszorítási limit betartása mellett, csak a páncélzat 280 mm-ről 260 mm-re való csökkentésével lehetett volna. Köztes megoldásként jobb minőségű anyag beépítését írta elő a haditengerészet. A problémát azonban így csak részlegesen lehetett orvosolni, később az osztály több tagjánál deformációkat találtak a hajótesten. A megrendelt anyagok beérkezése és a szükséges előmunkálatok megtétele után a IV. számú csatahajó (fedőneve Objekt 427 volt) gerincét (Viribus Unitis) 1910. július 24-én fektették le, az V. számúét (Objekt 428) (Tegetthoff) két hónappal később, 1910. szeptember 24-én. A IV.

³¹⁸⁴ Mihály Krámel: Austro-Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

számú csatahajó építése - a tervek többszöri, menet közbeni változtatása mellett - jó ütemben haladt, az V.-é valamivel lassabban. Miután 1911. február 28-án a magyar, majd március 2-án az osztrák delegáció megszavazta a rendkívüli hitelt, a haditengerészet végre hivatalosan is megköthette a szerződést az épülő két hajóra”.³¹⁸⁵

Egyes elemzők szerint a hajót Németországban 45 millió koronáért építették volna meg.³¹⁸⁶

Olaszország és Ausztria-Magyarország tengeri ereje 1909 májusában						
típus	Olaszország		Ausztria-Magyarország		Olasz / osztrák-magyar űrtartalom arány	
	Szám	űrtartalom	Szám	űrtartalom		
Csatahajó	10 (2 építés alatt)	124,112 tonna (122 152 hosszú tonna)	9 (3 építés alatt)	73 836 tonna (72 670 hosszú tonna)	1.7: 1	
Páncélozott cirkáló	8 (2 építés alatt)	59 869 tonna (58 923 hosszú tonna)	3	18,992 tonna (18 692 hosszú tonna)	3.1: 1	
Védett cirkáló	6 (1 építés alatt)	14 605 tonna (14 374 hosszú tonna)	6	16,727 tonna (16 463 hosszú tonna)	0,9: 1	
Torpedó hajók	6	3110 tonna (3 061 hosszú tonna)	6	2730 tonna (2687 hosszú tonna)	1.1: 1	
rombolók	17 (2 építés alatt)	5 698 tonna (5 608 hosszú tonna)	8 (4 építés alatt)	3200 tonna (3 149 hosszú tonna)	1,8: 1	
Nyílt tengeri torpedó hajók	8 (8 építés alatt)	5936 tonna (5842 hosszú tonna)	17 (7 építés alatt)	3400 tonna (3346 hosszú tonna)	1.7: 1	
Tengerparti torpedó hajók	59	5 254 tonna (5 171 hosszú tonna)	28 (14 építés alatt)	2410 tonna (2 372 hosszú tonna)	2.1: 1	
tengeralattjárók	7 (5 építés alatt)	1.155 tonna (1.137 hosszú tonna)	2 (6 építés alatt)	474 tonna (467 hosszú tonna)	2.4: 1	

³¹⁸⁵ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám

Tanulmányok Krámlai Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.

³¹⁸⁶ Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-20 / 94. szám

Teljes	121 (20 építés alatt)	219 759 tonna (216 288 hosszú tonna)	79 (34 építés alatt)	121 769 tonna (119 846 hosszú tonna)	1,8: 1
--------	-----------------------------	--	----------------------------	--	--------

3187

Építésének kezdete **1910.07.24**, (a hajót eredetileg 1911.05.27-én akarták vízre bocsátani, de ezt el kellett halasztani) **vízrebocsátották 1911.06.24-én**. Vízrebocsátásakor a súlya 8 000 t volt. A hajó 25 hónap és 10 nap alatt épült meg. Építési száma 427. ³¹⁸⁸

A csatahajók méretét a haditengerészet rendelkezésére álló legnagyobb úszódokk 23 800 tonnás emelőképessége korlátozta. ³¹⁸⁹

1911 májusában a hajó megépítését rövid munkássztrájk késleltette.

1911.06.16-án a trieszti hajógyárban a vízrebocsátáshoz előkészített Viribus Unitis-re hatalmas vihar csapott le, de az épülő hajó nem sérült meg. ³¹⁹⁰

A hajó története a tengereken:

1911.06.24-én bocsátották vízre. Erről így emlékszik meg egy későbbi írás: „Emlékezetes ünnepnap volt ez: az első Dreadnought, a Viribus Unitis vízrebocsátása. Káprázatosain tarka képek kergették egymást. Minden színpadi rendezőt megszégyenítő felvonulás: magyar díszruhák, aranysujtásos uniformisok. Tábornokok egész csapata, a legnagyobb, ritkán viselt gálában: vörös nadrág, széles arany paszománttal, fehér kabát, zöld bóbitás kalap. Tengerész-legénység, kis sapkán lobogó szalagokkal; vakító napsütés, sötétkék, szürkére és zöldre változó tenger, fehér márványtájtékkal. Az óriás hajó szürkére festett teste, kémények, ágyuk nélkül, mint egy földöntúli nagyságú csónak. Ünnepi mise, katonazene, aztán megindult a nagy hajótest, előbb lomhán, majd mind sebesebben, míg elhelyezkedett a víz színén. Egetverő hurra és hogy a parton fecskendőkkel locsolják a favázat, mely eddig tartotta a hajót, hogy a rettentő sűrűlődtől meg ne gyulladjon. Képviselők, miniszterek, kormányzók, generálisok: két állam minden elképzelhető funkcionáriusa Triesztben volt ekkor. Élükön, a király képviseletében, Ferenc Ferdinánd trónörökös. Közben a kikötő előtt várakozott az egész hajóhad. Ott volt az elpusztult Zenta. – Az I. világháború elején süllyedt el.- A Zrínyi vastestét a kikötőben ekkor szerelték, kovácsolták. A vízrebocsátás után a trónörökös hajóra szállt s a hajóhad tisztelgett előtte. Valahány csatahajó előtt elhaladt, mind a legfőbb parancsnokot megillető tiszteletben részesítette; megszólaltak az ágyuk s huszonegy, diszlövés dördült el egymás után minden fedélzetén. Egyszer jobbról, aztán balról, felváltva jelent meg előbb a diszlövés füstje s utána mennydörgő robaj, A hegyek, melyek körülveszik a trieszti kikötőt, késő délig szakadatlan ágyúzást vertek vissza.” ³¹⁹¹

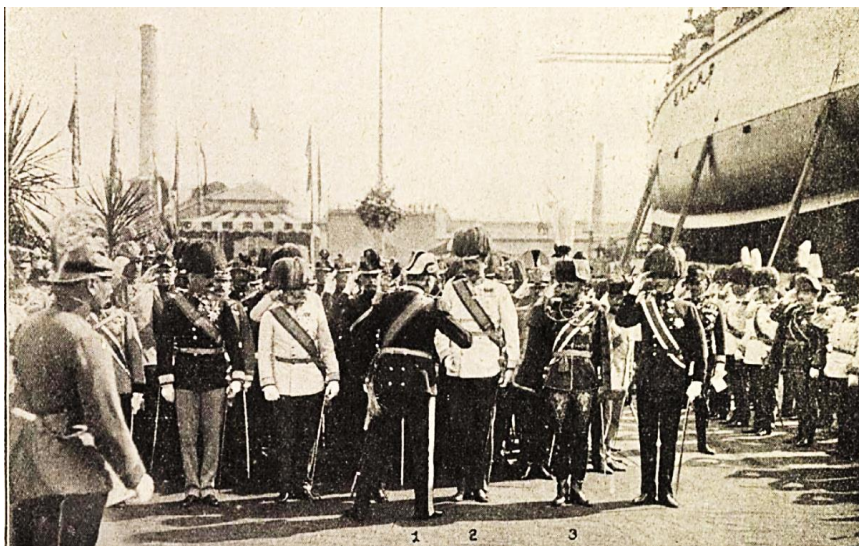
³¹⁸⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship

³¹⁸⁸ Magyarország, 20. évfolyam, 1913-11-16 / 271. szám)

³¹⁸⁹ Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2012) 2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Krámlí Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve

³¹⁹⁰ Magyarország, 18. évfolyam, 1911-06-17 / 142. szám

³¹⁹¹ Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-09-20 / 263. szám



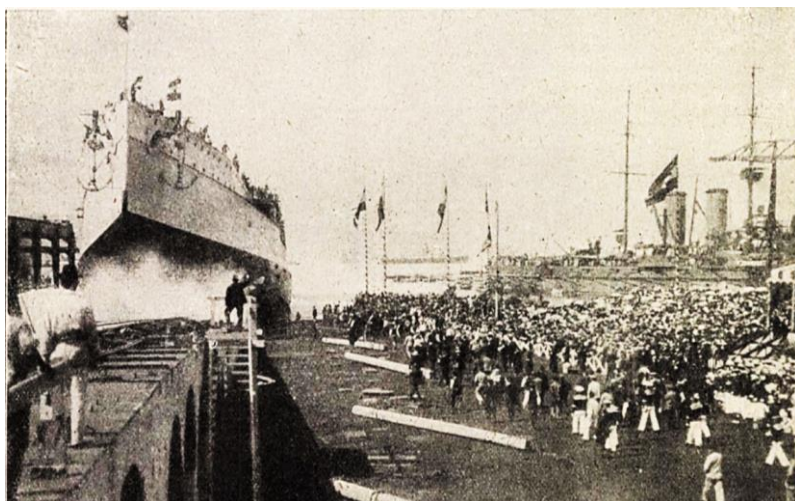
*Ferencz Ferdinánd trónörökös üdvözli a vízrebocsátási ünnepségen megjelent főhercegeket.
1. Ferencz Ferdinánd trónörökös. 2. Jenő főherceg. 3. József főherceg.*



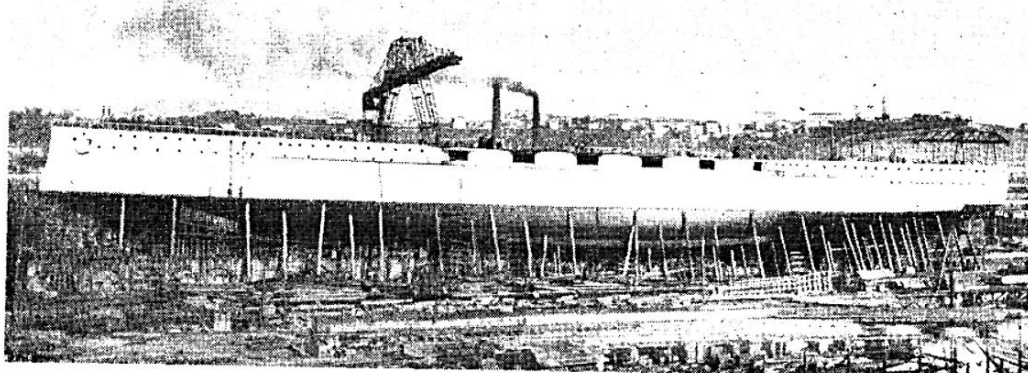
*Az apostoli tábori vikárius a tengerészeti lelkészek segédletével végezte a »Viribus Unitis«
beszentelésének fényes egyházi szertartását. Fényképfelvételünk azt a jelenetet mutatja, a mikor a
tábori vikárius éppen szentelt vizet hint a tengerbe lecsúszó hajóóriás felé.*

A vízrebocsátásnál körülbelül 12 000 vendég volt jelen. ³¹⁹²

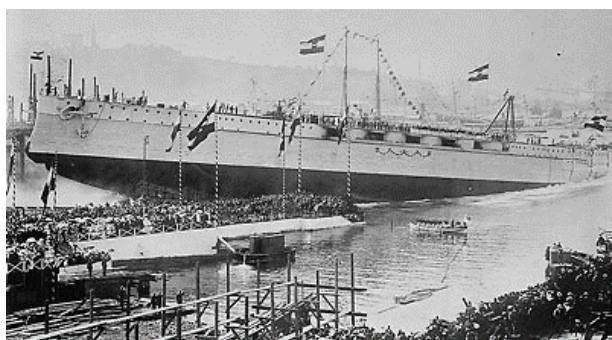
³¹⁹² Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám: Hajóóriásunk a Viribus Unitis

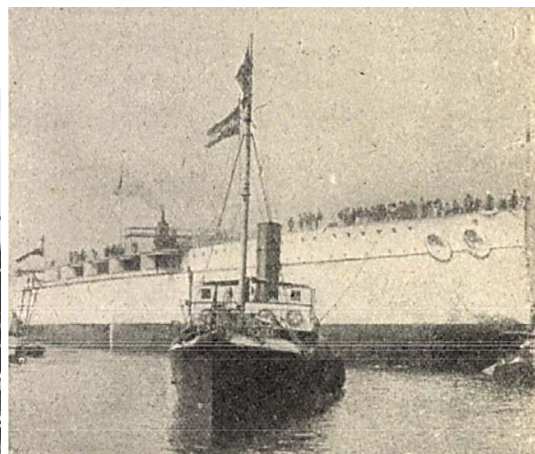
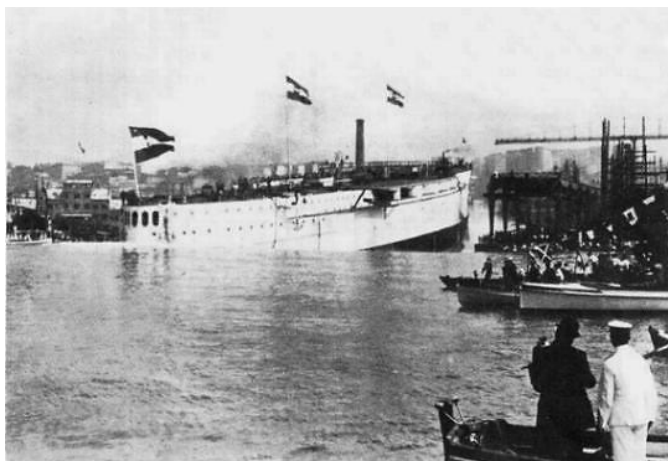


A »Viribus Unitis« orrán pezsgőpalaczk volt elhelyezve, a melyet azután széttörték. Ez volt a hajó megkeresztelésének aktusa. Mária Annunciata főhercezagasszony mint keresztanya a másik pillanatban jelt adott a hajó vízrebocsátására, megnyomva egy villamos gombocskát. A jelre leoldották a hajóról a köteleket. Ezután ropogás hallatszott s a hatalmas hajótest előbb lassan, majd egyre gyorsabban csúszott a víz felé a parton álló óriás néptömeg egetverő hurrá-kiáltása között, melybe belevegyült a Gotterhalte hangja és a kikötőben levő hajók ágyúinak hatalmas dörgése. Képünk ezt a gyönyörű jelenetet örökítette meg. Ferencz Ferdinánd trónörökösnek örömkönni szökött a szemébe ez ünnepies pillanatokban.



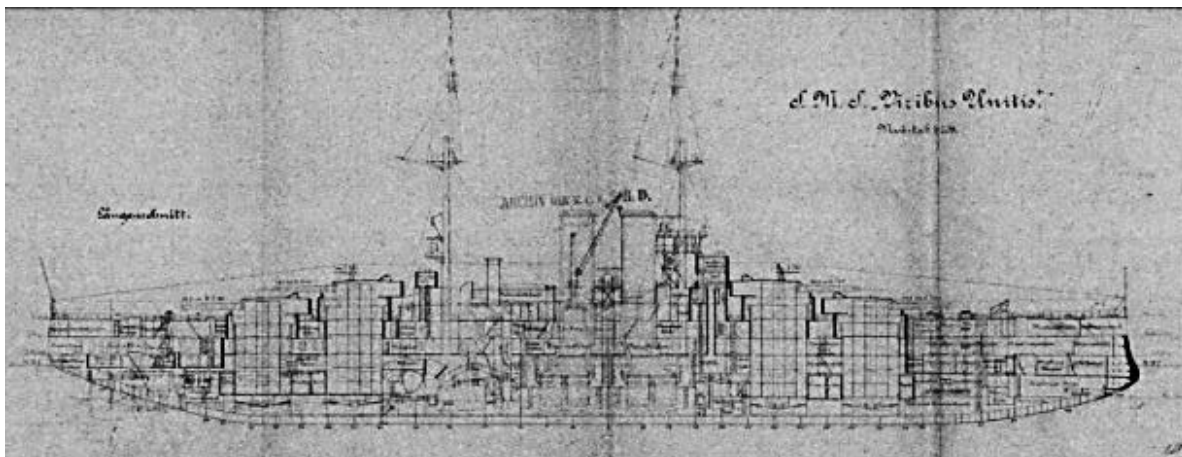
A VIRIBUS UNITIS a sólyán





A »Viribus Unitis« a vizen. Még félig sínes készen, csak roppant váza van befejezve. Árboczeit, kéményeit, ágyuit és csata-tornyait csak ezután helyezik el rajta.

A hajó vízrebocsátása.



3193

A vízrebocsátáskor a súrlódás olyan vehemens volt, hogy a fasínek kigyúltak és a kirendelt tűzoltóság beavatkozására volt szükség.³¹⁹⁴

1912 nyarán több magyar és osztrák lap arról cikkezett, hogy a hajó 240 t (240 000 kg) súlytöbblettel épült az eredetileg tervezetthez, így túl mély lesz a merülése a tervezetthez képest, miáltal a hajó használhatatlan lesz.³¹⁹⁵

„A Tegetthoffok és a Viribus Unitis. Bécsből telefonozzák nekünk. A Zeit jelenti, hogy a Tegetthoff VI. és a Tegetthoff VII. csatahajók tornyain bizonyos súlykönnyítéseket fognak alkalmazni, mivel a Viribus Unitis tornyai igen masszívnak bizonyultak. A Viribus Unitis próbaútjait a jövő hónap első harmadában teszi meg; az előpróba Triesztből Pólába teendő útjában fog állani. Az első Dreadnought rendes szolgálatba folyó évi szeptember 15-én lép.”³¹⁹⁶

A hajó szolgálatba állítását 1912.09.15-re tervezték, de végül csak 3 hónap késéssel állt hadrendbe.³¹⁹⁷

„Gróf Montecuccoli tengerészeti parancsnok válaszol az. egyes, a vita folyamán hozzá intézeti kérdésekre. A Viribus Unitis »próbautazása« bebizonyította, hogy a hajó többet nyújtott, mint amire

³¹⁹³ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

³¹⁹⁴ Az Újság, 1911. június/2, 9. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám: A „Viribus Unitis” vízrebocsátása.

³¹⁹⁵ Szeged és Vidéke, 11. évfolyam, 1912-06-05 / 128. szám

³¹⁹⁶ Az Újság, 10. évfolyam, 1912-07-04 / 157. szám

³¹⁹⁷ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám

szerződésileg kötelezve voltak. A túlterhelés okát a toronyépítkezések erősebb kivitele képezte. De határozottan vissza kell utasítani azt az állítást, hogy itt szerkezeti hibáról volna szó... Ami a kaliber emelkedését illeti, szónok annak idején kijelentette, hogy a 30.5 centiméter kaliberű ágyuk elegendők, mivel az atmoszférikus viszonyok tulnyomólag lehetetlenné teszik, hogy 11 vagy 12 kilométernyi távolságra vagy még azon túl lehessen lőni. Mivel azonban az összes külföldi államok áttérnek magasabb kaliberre, a legközelebb építendő hajóinknál meg kell ezt cselekednünk.....”³¹⁹⁸

1912.11.08-án már a Dardanellák előtt kellett volna cirkálnia, de még mindig nem voltak rá felszerelve a torpedók elleni védőhálók, avagy még „torpedólaneirozásokat” kell végrehajtania. ³¹⁹⁹

Hajótestek és gépek: A Viribus Unitis (IV.) csatahajó; a körül- belül 36,800.000 koronára helyesbített összes szükséglet harmadik részlete 6,480.000 K. ³²⁰⁰
A fenti összeg, ha minden igaz, akkor a hajó lőszer, üzemanyag és élelmiszerkészletét volt hivatott fedezni.

Ország	Hajó neve	Deplacement	Fő- lövegek	Páncél vastagsága	A lövedékek súlya egy oldal- sortűznél	Hajó- sebes- ség
Angol	Dreadnought	19.000	X. 30·5 c/m	30·5 c/m	3.080	21
Francia	Jean Bart	23.400	XII. „ „	27·0 „	4.400	22
Olasz	Dante Allighieri	19.250	XII. „ „	23·0 „	5.004	23
Japán	Kavachi	20.700	XII. „ „	30·5 „	3.080	20
Egyesült-Áll.	Florida	21.800	X. „ „	30·5 „	3.940	21
Német	Oldenburg	22.800	XII. „ „	27·0 „	3.600	20·5
Ausztria Magyar	Viribus Unitis	20.000	XII. „ „	28·0 „	5.400	22

Ebből a táblázatból látható, hogy a „Viribus Unitis” a „Dante Allighieri”-vel majdnem egyenlő támadó erővel bír, de azért 30 mm.-rel vastagabb páncélzattal bír; hogy a „Jean Bart” dacára annak, hogy 3400 tonnával nagyobb, könnyebben van páncélozva és a támadó erőre nézve csak $\frac{1}{5}$ résszel bír és hogy a többi felsorolt hajók, amelyek 9 $\frac{0}{10}$ -kal erősebb páncélzattal bírnak, ezt a 28—34 $\frac{0}{10}$ -os tűzérési támadó erő fogyatkozásával kiegyenlítik. ³²⁰¹

1912

Szolgálatba állt 1912.12.05-én. A hadrendbe állásától kezdve az I. világháború végéig a K.u.k Osztrák – Magyar Haditengerészet vezérhajója. ³²⁰² A világon az első olyan csatahajó, amelynek egy lövegtornyába 3 lövegcsövet építettek be. A hajót I. Ferenc József császár és király nevezte el.



A hajót tervező Siegfried Popper.

³¹⁹⁸ Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-09-26 / 227. szám

³¹⁹⁹ Friss Újság, 17. évfolyam, 1912-11-06 / 264. szám

³²⁰⁰ Az Újság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám

³²⁰¹ Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912, Éves tartalomjegyzék: Solymásky E. Oszkár: A haditengerészet fejlesztésének jelentősége magyar szempontból

³²⁰² Friss Újság, 17. évfolyam, 1912-11-06 / 264. szám

A hajó építésének költségét a Rotschild Bankház fedezte, noha ezt az országgyűlés nem szavazta meg. A pénzügyi fedezetet a bankháznál személyesen Ferenc Ferdinánd trónörökös járta ki. Hogy mit ajánlott cserébe a trónörökös, azt nem lehet tudni.

A trónörökösnek a hajón külön lakosztálya volt. Az 1912 tavaszán elvégzett átalakítás és a lakosztály berendezése 82 000 koronába került.³²⁰³ Maga a hajó 60.5 - 69 millió koronába került. A teljes költsége végül 82 ezer korona lett.

A Viribus Unitis hadrendbe állásakor a világ legdrágábban megépített hadihajója volt.

A Viribus Unitis tömegeloszlását elrontották, minek következtében a hajó orrnehéz volt, és elől 100 mm-rel (10 cm) jobban merült a vízbe, mint hátul. Így, menetközben a tengervíz gyakran elárasztotta az orrfedélzetet.

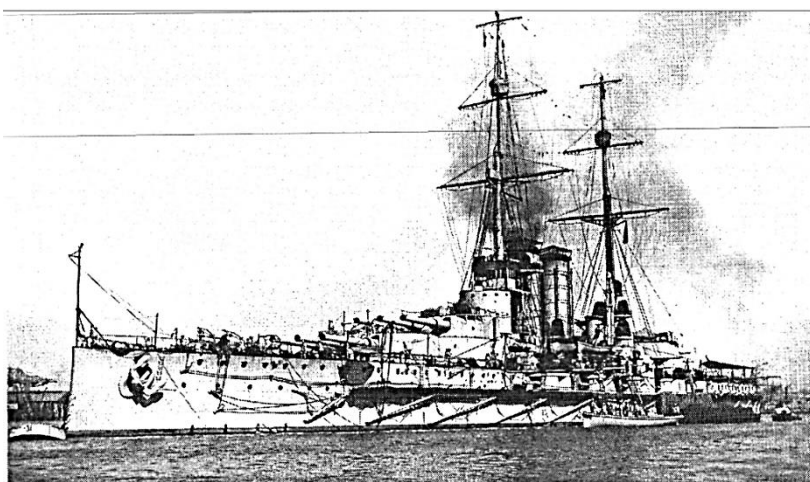
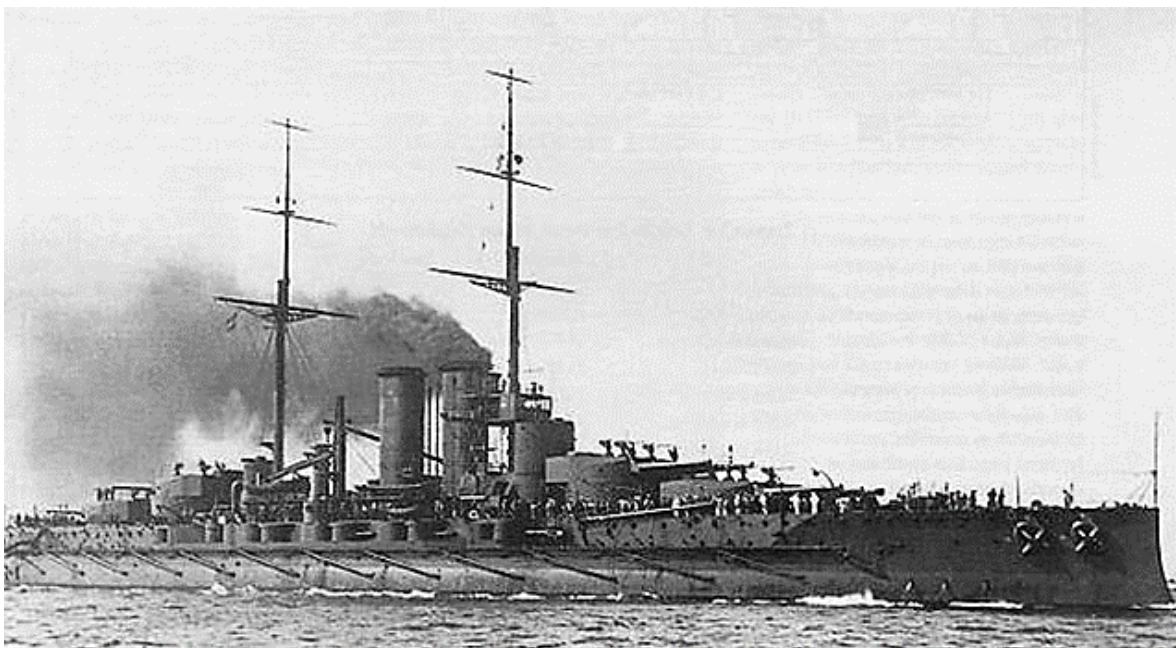
„A szigorú vízkiszorítási korlát és a részletes tervek kidolgozására jutó kevés idő komoly nehézségek elé állították a tervezőket. Megkezdődött az osztrák-magyar haditengerészetre olyannyira jellemző harc a tonnákért. Mivel a fegyverzet (12x30,5 cm, L45) és a páncélzat (a vízvonalon és a lövegtoronyokon 280 mm) adott volt, illetve a gépteljesítményt (25 000 LE) is előírták, súlymegtakarítást csak a hajótest konstrukciójának a rovására lehetett elérni. Ennek a hajótest nem megfelelő szilárdsága mellett elsősorban a torpedóvédelem és a vízmentes válaszfalak estek áldozatául. Az utóbbiakat ugyanis a lehető legvékonyabbra méretezték, és a legszükségesebben túli többlet-megerősítéseket teljesen elhagyták. Emellett a válaszfalakba - Tirpitz tanácsai ellenére - több nyílást vágtak, tovább gyengítve azokat. Mindezt tetézte az időhiány: sok részletet kapkodva dolgoztak ki, s számos menet közbeni tervmódosítást kellett végrehajtani, mert építés közben derült ki, hogy az eredeti terv nem jó. A 20 000 tonnás csatahajók teste tulajdonképpen a RADETZKY-osztály testén alapult, fő vonalaiban annak megnövelt változata volt. A két osztály torpedóvédelme (e hajók Achilles-sarka) is gyakorlatilag megegyezett. A RADETZKY-osztályon a torpedófal (Popper kifejezésével gepanzerter Minenboden, páncélozott aknafenek) 1,6 méterre volt a hajó belső héjazatától, a TEGETHOFF-osztályon 1,7 méterre. A legújabb német csatahajókon ez a távolság elérte a négy métert. Míg Németországban 1:1 arányú víz alatti robbantási kísérleteket végeztek, a Monarchiában, a spórolás jegyében, csak 1:10 arányú modellkísérleteket hajtottak végre, illetve 1906 novemberében egyet, a KAISER MAX hulkon. E kísérletek azonban nem jártak értékelhető eredményekkel. Popper a 20 000 tonnás csatahajók tervezésekor nem vette figyelembe a Koudelka által 1909 áprilisában hozott német adatokat. A haditengerészet e spórolásért, illetve a német adatok figyelmen kívül hagyásáért később, a SZENT ISTVÁN elvesztésével, drágán megfizetett.”³²⁰⁴

³²⁰³ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám

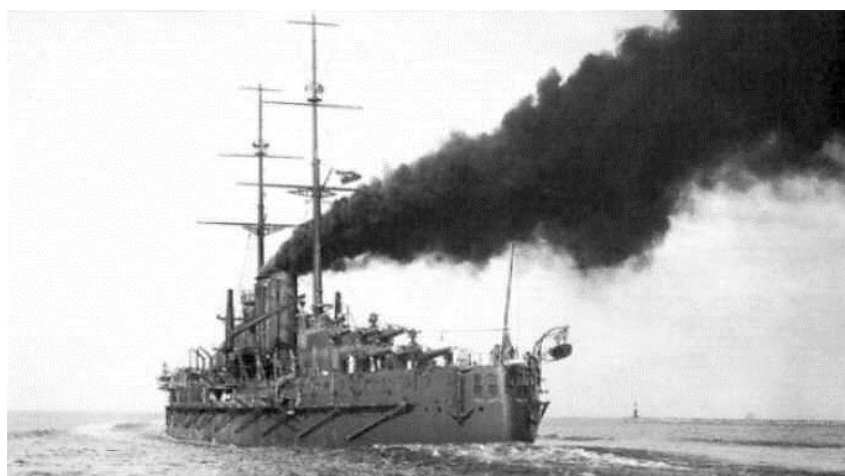
Tanulmányok Krámlai Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.

³²⁰⁴ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám

Tanulmányok Krámlai Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.



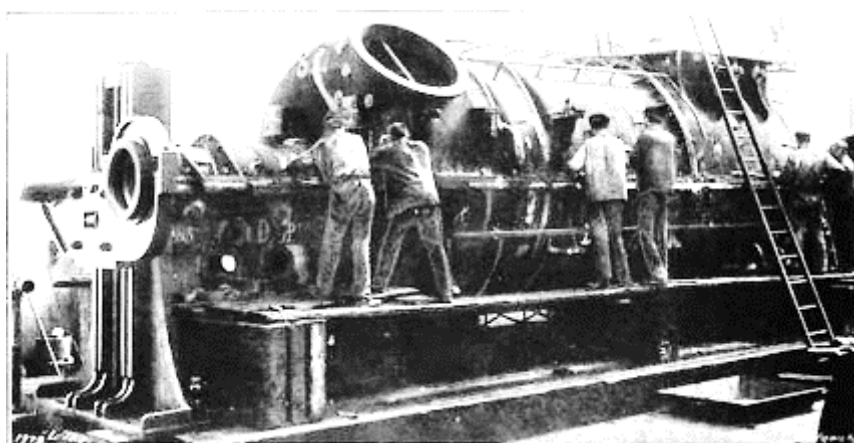
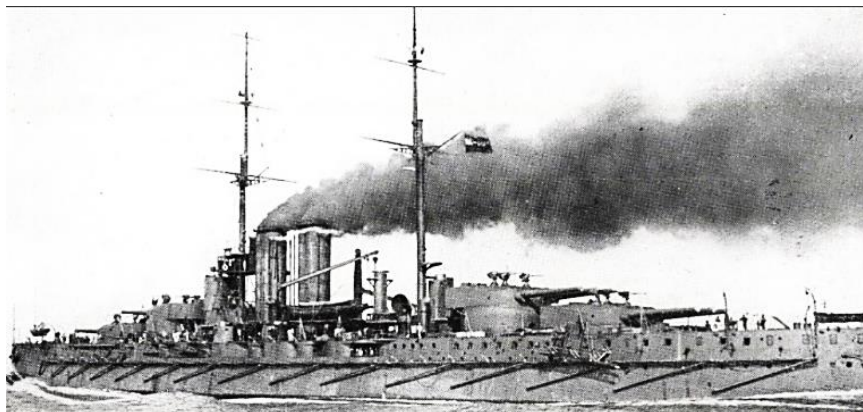
S. M. S. VIRIBUS UNITIS



A csatahajó vas és acél alkatrészeit a resicai gyár készítette. A hajó kétszázharminc métermázsá súlyú orrát most szállítják, e célra külön épített te- bérkocsiban. A szállítás is különös gonddal történik és érkezéséről az útirány minden állomását értesítették. Az államvasutak igazgatósága úgy rendelkezett,

hogy a speciális vagon csak nappal közlekedő tehervonatokhoz szabad kapcsolni; a vagon éjjelenként valamely állomáson vesztegel és a tehervonatiak amelyhez kapcsolják, csak a legszükségesebb tolatást szabad végezni, azt is nagy óvatossággal.³²⁰⁵

A „Viribus Unitis“ vízrebocsátásánál a díslövések kétszáznegyveneznyolcszázharminckét (240 832 korona) koronába kerültek. A katonai díszgyakorlat, a „Viribus Unitis“ keresztelőjénél csak az elhasznált lövegek árában százharminchatezer koronát emésztett föl (3400 éles lövés egyenkint 40 korona).³²⁰⁶



*Egy turbina, ami az első Tegetthoff osztályú hajók egyikéhez készült*³²⁰⁷

A haditengerészet létszámának emelése. A Zeit vasárnapi száma jelenti, hogy a haditengerészet légénységi állományát már ez év október elsején ezeröttszáz emberrel fogják szaporítani. A csatahajók és cirkálók jelenlegi létszáma 14,000 ember, ez azonban nem elég s fokozatosan 24.000 emberre fogják kiegészíteni. A létszámemelés lehetővé teszi, hogy a Viribus Unitis csatahajót szolgálatba állítsák, anélkül, hogy egy másik hajót vonjanak ki a szolgálatból, amint az rendszerint történni szokott. A Radetzky osztályhoz tartozó hajókat és az első Dreadnought-t összesen huszonnégy nehéz 30.5 cm. és nyolc 8.24 cm. kaliberű ágyukkal szerelik fel. A légénységi állomány szaporításának költségeinek fedezésére az őszi delegációtól akarnak póthitelt kérni.³²⁰⁸

A hajó 1912.08.16-án érkezett Polába érkezett Triesztből. Ez volt a hajó első 30 órás próbaútja. A hajó felszerelése 1912.08.23-án fejeződött be Polában. Több forrás szerint, ekkor egy rövid próbaútra is kifutott. Ekkor a hajó manőverező képességét tesztelték.³²⁰⁹

³²⁰⁵ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám

³²⁰⁶ Zászlónk, 11. évfolyam, 1913-01-15 / 5. szám

³²⁰⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship#/media/File:Tegetthoff_turbines.png

³²⁰⁸ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-07-23 / 173. szám

³²⁰⁹ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-26 / 228. szám

Pécsi Napló, 21. évfolyam, 1912-09-28 / 220. szám

„Hétfőn 1912.08.11-én reggel a Stabilimento Tecnico a hadi- tengerészet elkészült új dreadnoughtjával, a „Viribus Unitis“-szel tudvalevően gyári próbautat rendezett. A hatalmas hadigőzös D a n e l u l l i kapitány, a Stabilimento Tecnico felügyelőjének vezetése alatt nyolcórás utat tett. Ezalatt az idő alatt megfigyelték és kipróbálták az összes fő- és mellékgepezeteket, amelyek kifogástalan módon működtek. A kissé viharos tenger semmiféle befolyást nem gyakorolt a hajó menetére és a gőzös a legjobb nautikai tulajdonságokat mutatta. Habár csak magánútról volt szó, résztvett a próbaúton a hivatalos átvevőbizottság minden egyes tagja is. Kedden délelőtt a „Viribus Unitis“ Pólába érkezett, ahol a szárazdokkban elvégezték a hajó külsejének kitisztítását és bemázolását. A jövő hét folyamán lesznek a hivatalos próbautak, amelyek után végleg átveszi a haditengerészet vezetősége az első dreadnoughtot. Szeptemberben már beosztják az új hajót a hajóraiba. Legénysége 1070 emberből fog állani. Tisztjei a következők lesznek: Parancsnok Wilenik sorhajókapitány, helyettese Wilfan korvettkapitány; tisztok: Spiess de Bracciaforte, Paradeiser, Marchetti, Leschanovsky, Schmidt, Rónay és Leon sorhajó főhadnagyok; Schneiditz, Müller, Blumenthal fregatt hadnagyok; Baumann, Alberti, Pospischill zászlósok és Hertelendy, Szaszkiewicz, Trunkwalter, Mayr, gróf Huyn, Relman és Grosschmied tengerészhadapródok.”³²¹⁰

1912.08.27-én 30 órás próbaúton volt.³²¹¹

A hajó 1912.09.01-én beállt az úszódokkba, hogy a hajó fenekét megtisztítsák és felkészítsék a próbautakra.³²¹²

1912.09.04-én volt a hajó második 30 órás próbaútja. Ekkor a tenger nagyon viharos volt. A tiszteken kívül, ekkor 1020 tengerész volt a hajó fedélzetén.³²¹³

„Az első magyar Dreadnought

A Viribus Unitis, Ausztria-Magyarország első Dreadnoughtja, harminc óráig tartó második hosszabb próbaútját sikeresen elvégezte és így szeptember 15-ikével hajórajkötelékbe lép. A második próbaút alkalmával, amely a háborgó tenger ellenére is fényes eredménnyel járt, az oldalcsónakoknál érdekes újítást hoztak be. A haditengerészeinkben eddig alkalmazásra kerülő vitorlások vagy mentőcsónakok mellett egy segédmotorral ellátott vitorlás bárka is alkalmazásra kerül mint oldalcsónak, hogy a legénység fizikai erejét kímélje. Ennek a motorcsónaknak H/i tengeri mérföldnyi gyorsasága van óránként és mintegy százötven ember fér el rajta. A Viribus Unitis-on behajózható 1020 ember, a hadihajó törzsét nem számítva. A csatahajó vas és acél alkatrészeit a resicai gyár készítette. A hajó kétszázharminc métermázsa súlyú orrát most szállítják, e célra külön épített te- bérkocsiban. A szállítás is különös gonddal történik és érkezéséről az útirány minden állomását értesítették. Az államvasutak igazgatósága úgy rendelkezett, hogy a speciális vagonat csak nappal közlekedő tehervonatokhoz szabad kapcsolni; a vagon éjjelenként valamely állomáson vesztegel és a tehervonatiak amelyhez kapcsolják, csak a legszükségesebb tolatást szabad végezni, azt is nagy óvatossággal.”³²¹⁴

1912.09.08-án a Viribus Unitis csatahajó negyedik próba- járatát jó eredménnyel végezte. A próbajáraton Montecuccoli tengerészeti parancsnok is részt vett.³²¹⁵

A hajó sebessége a próbaúton 0.8 tengeri mérfölddel volt nagyobb az előre tervezettnél. A hajó viszont kicsit túlterhelt és 4 cm-re nagyobb a merülése a tervezettnél. „A mélyebbre való lemerülést az okozza, hogy a Skoda-gyár a hármas ágyútoronyokat a biztonság növelése céljából erősebbre méretezte, mint ahogy a tervek előírták. Mielőtt a hajót szolgálatba állítják, a hajógyár költségén újra dokkba viszik, hogy az erőltetett próbautak és gyakorlatok után a hajócsavarokat és a hajótest víz alatti részét szigorúan megvizsgálják és néhány, nem elég szorosan tömítő szegecset kicseréljenek.

³²¹⁰ Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-08-16 / 193. szám

³²¹¹ Az Újság, 1912. augusztus/2, 10. évfolyam, 1912-08-28 / 204. szám

³²¹² Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912

Gazdasági Mérnök, 38. évfolyam, 1913-01-12 / 2. szám

³²¹³ Kincses Kalendárium, 1914, 192. oldal

Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám

³²¹⁴ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-05 / 210. szám

³²¹⁵ Az Újság, 1912. szeptember/1, 10. évfolyam, 1912-09-10 / 214. szám

A Viribus Unitis próbahajózási eredményéről oly mértékben adtak kijelentéseket, mint aminőben ez a nyilvánosságot érdekelhette. A Schumeier képviselő által említett 160 tonna többletsúly matematikailag tényleg túlmegterheltséget jelent, de, olyan hajónál, mely teljes felszereléskor húszezer tonnát tartalmaz, egy nyugodtan elhanyagolható számot jelent. De határozottan vissza kell utasítani azt az állítást, hogy itt szerkezeti hibáról volna szó.”³²¹⁶

A VIRIBUS UNFITS építése nemzetközi összehasonlításban is gyorsan haladt, ám a kezdeti problémák, illetve a menet közbeni módosítások miatt az eredeti határidőt így sem lehetett betartani. A hajó 2 órás, erőltetett próbajáratát 1912. szeptember 18-án tartották, melyen 27 383 lóerős teljesítményt és átlagosan 20,49 (rövid időre maximálisan 20,76) csomós sebességet ért el. (Első kifutását 1912.09.15-re tervezték, de utóbb ezt elhalasztották.) Az előzetes elméleti számítások alapján ugyan 21 csomót vártak a hajótól, de még így is bőven túlszárnyalta a szerződésben előírt 20 csomós sebességet. 1912.09.23-án ismét próbauton volt. Mielőtt a hadügyi tengerészeti hivatal véglegesen átvinné a hajót, néhány napra újra partra szállítják, hogy propellereit és víz alatti részeit még egyszer pontosan meg lehessen vizsgálni. Közvetlen ezen vizsgálat után a hajót szolgálatba állítják. Még ekkor is úgy volt, hogy a hajó 1912.09.26-án délután 2 órakor hadrendbe áll. De ez nem történt meg a próbautakon tapasztalt hiányosságok miatt.

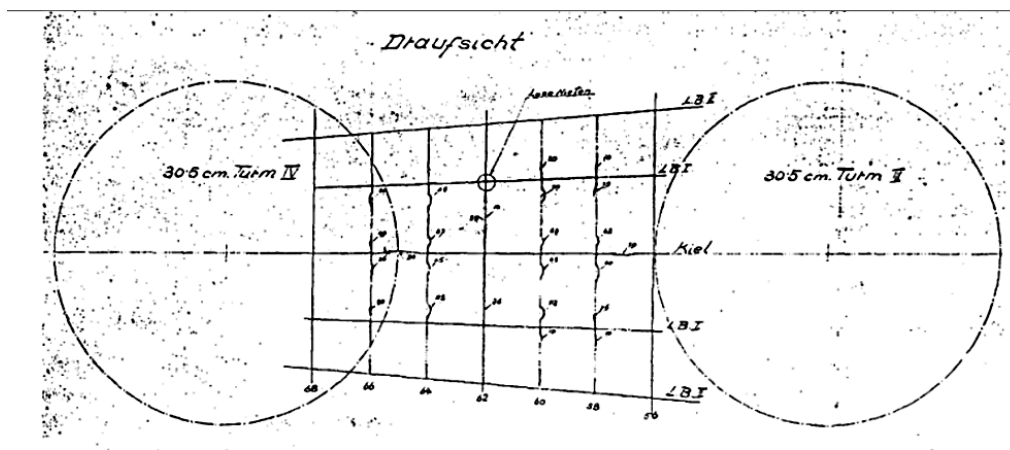
A haditengerészet **1912. október 6-án**, délután két órakor állította szolgálatba első dreadnoughtját, **Anton Willenik sorhajókapitány parancsnoksága** alatt. A hajó hivatalos átvétele azonban csak december 5-én történt meg. A VIRIBUS UNFITS lett a világon az első, hármass lövegtoronyokkal szolgálatba állított csatahajó. A VIRIBUS UNITIS számos apró részletben különbözött nem csak a Danubiusban épült hajótól, de Triesztben épült testvéreitől is. Ennek a legfőbb oka abban keresendő, hogy számos, a munkák megkezdése utáni tervmódosítást ezen az egységen már nem tudtak végrehajtani, mivel építésének már előrehaladottabb fázisában volt. A VIRIBUS UNITIS próbajáratai során több hibára is fény derült. Bekövetkezett az, amiről tartani lehetett: az egymás felett elhelyezett lövegtoronyok miatt túl magasra került a hajó súlypontja. Mindezt tetézte, hogy a lövegtoronyok a Škoda által garantált 629 tonna helyett alul 688 tonna, felül 692 tonna tömegűek lettek. Húsz csomós sebességgel haladva, maximálisan (35 fokkal) kitérített kormánylapáttal fordulva, a hajó 8° 20'-re megdőlt. A Tegetthoff 11° 20'-re, a Prinz Eugen 10° 45'-re, míg a Szent István 19° 45'-fokban dőlt meg hasonló körülmények között. A Szent Istvánon a dőlés miatt a 15 cm-es ágyúk kazamatájába ekkor a víz is befolyt. Ezért az első három hajónál 20°-ra, míg a Szent Istvánnál 15°-ra korlátozták a kormánylapát maximális kitérését. Az osztály valamennyi tagjának közös problémája volt még, hogy a hajóorr kiképzéséből, és a megemelt orrfedélzet hiányából adódóan, 18-20 csomós sebességgel haladva, a felcsapódó víz folyamatosan elárasztotta a fedélzet első részét.

A másik probléma a kazánokkal, illetve a turbinákkal volt. Az STT hajógép-tervezői ugyanis túlságosan optimistán számolták a turbinák gőzfogyasztását. Ennek következtében a 12 Yarrow-kazán kapacitása nem bizonyult elegendőnek. A turbinák gőzfogyasztása a számított 7 kg/LE helyett a valóságban 8 kg/LE volt. Ennek az lett a következménye, hogy a hajók az eredetileg előírt nyolc helyett csak két órán keresztül tudták tartani a maximális sebességet, utána esni kezdett a nyomás a kazánokban. A haditengerészet úgy segített a problémán, hogy e hajók számára csak kétórás próbautat írt elő.”

„A hajótest gyenge konstrukciója okozta problémák már az osztály első hajójánál rögtön jelentkeztek. A szerződés előírásai szerint a próbajáratokat követően a haditengerészet úszódokkjában megvizsgálták a hajótestet, s azt tapasztalták, hogy az 50. és a 70. borda, azaz a két hátsó lövegtorony között a kettős fenék szerkezete deformálódott. Az 1912. október 2-án felvett jegyzőkönyv szerint a deformációk valószínűleg a dokkolás következtében keletkeztek. Emellett vita volt a gyár és a haditengerészet között a súlytúllépésről is. A haditengerészet számításai szerint a VIRIBUS UNITIS 66 tonnával lépte túl az előírt próbajárati vízkiszorítást, amely így 20 343 tonna lett. Az STT ez ellen tiltakozott, és csak 12 tonnát ismert el.” „A hajók átvételi próbái a következőkből álltak: álló géppróba, 6 órás előpróba, 8 órás próba emelkedő majd csökkenő teljesítménnyel, 30 órás próba 5000 LE teljesítménnyel, 30 órás próba 17 000 LE teljesítménnyel, 4 órás próba 8 mérföldes tesztszakaszon 20 000 LE teljesítménnyel, 2 órás próba maximális teljesítménnyel 8 mérföldes tesztszakaszon, 8 órás manőverpróba, 4 órás próba

³²¹⁶ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-26 / 228. szám

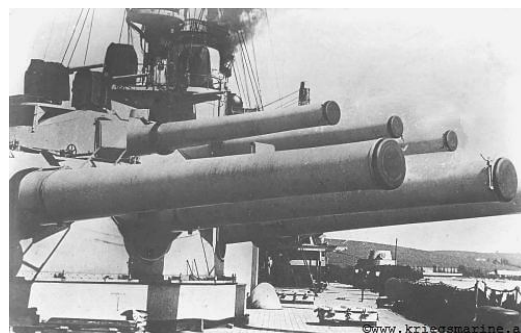
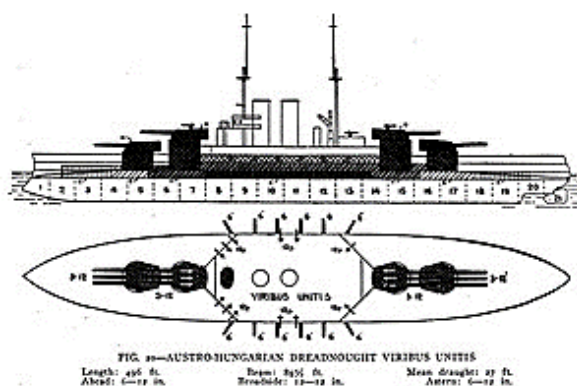
a kiegészítő olajtüzelés tesztelésére. A próbákat 900 tonna tüzelőanyaggal és fél készletekkel végezték. Egyes próbákat már a szolgálatba állítás után végeztek.”³²¹⁷



A VIRIBUS UNITIS kettősfenék-szerkezetében tapasztalt torzulások a dokkolás után

„A 30,5 cm-es lövegek lőpróbái során a hajó tizennégy helyen sérült meg (pl. parancsnoki torony, kémények, csónakok, előfedélzet), de ez természetes jelenség volt minden csatahajón.”

„A vízmentes válaszfalak fogyatékosai ismertek voltak, ám azokat, súlytakarékossági okokból, csak részben javították ki. Mindezt tetézte a hajók elégtelen torpedóvédelme. A kettő együtt halálos veszedelmet jelentett: az osztály két tagja, a SZENT ISTVÁN és a VIRIBUS UNITIS víz alatti robbanás következtében süllyedt el.”³²¹⁸



Viribus Unitis vonalrajza és a hajó lövegei 1911-ben

A próbaút után Chmelarz ellentengernagy zászlóshajója.

1912.10.08-án szentelték fel az Osztrák Flottaegyesület által adományozott díszzászlólát a hajónak.”³²¹⁹

1912.10.16-18 között volt a hajó lövegeinek első lögyakorlata.

„A Viribus Unitis ágyul. Becsből jelentik, hogy a Viribus Unitis hadihajó ütegeivel az. első lőpróbák, melyek a tüzerségi felszerelés és a hármastornyok új rendszerének kipróbálása végett rendeztetnek, az utóbbi három napban mentek végbe. A többi között hajósörtüzek történtek haditöltéssel mind a tizenkét

³²¹⁷ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám

Tanulmányok Krámlai Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.

Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-09-26 / 228. szám

Az Újság, 1912. július/1, 10. évfolyam, 1912-07-04 / 157. szám

³²¹⁸ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám

Tanulmányok Krámlai Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.

³²¹⁹ Az Újság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-09 / 239. szám

Az Újság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-11 / 241. szám

30.5 kaliberes ágyúból. A hajó és a tüzérségi felszerelés semmiféleképp nem rongálódott meg. Minden a legkielégítőbb módon megfelel. Új dreadnought-típusunk tehát teljesen sikerült konstrukcióval bír.”³²²⁰

1912.11.05-én torpedóvédelmi „háló” – torpedólánc – gyakorlatot végzett.³²²¹

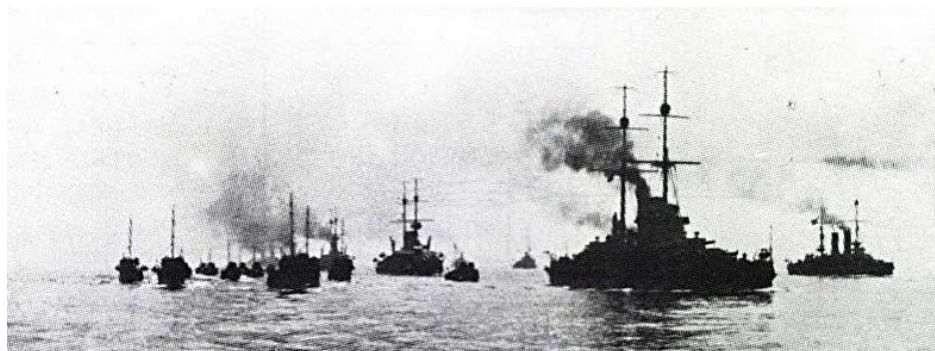
1913

A fiumei kizárás. Fiuméből jelentik a „Magyar Kurir”-nak: Beavatott helyről szerzett értesülés szerint a Whitehead-torpedógyár munkás kizárása ügyében a béketárgyalások körüli huzavonát a gyár maga mesterségesen rendezte, mert vis majorképpen hivatkozni akar a munkabeszüntetésre. A gyár ugyanis a haditengerészet több megrendelésével elkésett. Ezenkívül a „Viribus Unitis” nevű új Dreadnoughthoz szállított 53 centiméteres torpedókat a haditengerészet el nem fogadta, mert meg nem felelőknek találta.³²²²

1913.02.16-án a hajó fedélzetén mondta el búcsúbeszédét Rudolf von **Montecuccoli tengernagy**, aki 1904-1913 között a monarchia flottájának főparancsnoka volt. 1913-ban, a 70. születésnapja előtt kérte nyugdíjaztatását. Búcsúbeszédében elmondta, hogy a flottának hamarosan bizonyítania kell majd háborús körülmények között is. „— Egész flottánk szolgálatban van és rövidesen feladata lehet az ellenség előtt megmutatni, hogy a béke hosszú éveit nem töltötte haszontalanul. Nagy feladatok vártak reá és fognak még rá hárulni....” Ez azért érdekes, mert ekkor még több mint egy évvel járunk a szarajevói merénylet előtt.³²²³

1913.06.13-14-én a Viribus Unitis az Albánia elleni európai blokádflootta tagja. A válság végére érkezett meg, bár a Monarchia hajói 1913 augusztusáig a térségben járőröztek meg.

1913.07.07-én Skutariból jelentik: A Viribus Unitis osztrák-magyar hadihajó egyik naszádjá, mely a postát vitte 'Skutariba, amikor a Bojana torkolatától visszatért, heves viharba jutott és felborult. Csanády István fő fűtő s egy a hajón levő postaaltiszt a vízbe fűtnek. Holttesteiket eddig nem találták meg. A naszádon levő posta egy része elveszett. A segítségül küldött naszád szintén felborult, de végül mindkét naszádot sikerült megmenteni, anélkül, hogy még más valaki balesetet szenvedett volna.³²²⁴



*A kifutó osztrák-magyar flotta az 1913-as nyári gyakorlaton. Elöl a VIRIBUS UNITIS csatahajó mint zászlóshajó*³²²⁵

1913.09.05/06-án a Viribus Unitis, a Tegetthoff, Zrínyi és a Radetzky, Abbáziába érkezett, Njegovan (Maximilian Njegovan) ellentengernagy parancsnoksága alatt.³²²⁶

³²²⁰ Az Újság, 1912. október/2, 10. évfolyam, 1912-10-19 / 248. szám

³²²¹ Pécsi Napló, 21. évfolyam, 1912-11-06 / 252. szám

³²²² Népszava, 41. évfolyam, 1913-02-16 / 41. szám

³²²³ Szeged és Vidéke, 12. évfolyam, 1913-02-20 / 42. szám

Az Újság, 11. évfolyam, 1913-02-20 / 44. szám

³²²⁴ Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-07-12 / 164. szám

Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-07-11 / 163. szám

³²²⁵ Haditechnika 29. évfolyam 1995 / 2. szám / 80 ÉVE TÖRTÉNT

³²²⁶ Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-05 / 211. szám

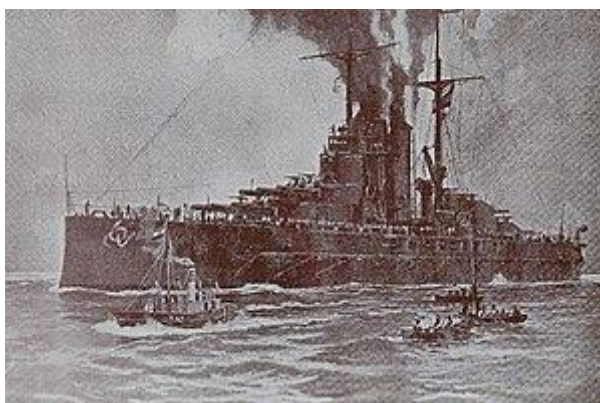
(„Hadihajók Abbáziában. Fiuméből jelentik : Az osztrák-magyar hajóraj egy eskadronja ma reggel Abbáziába érkezett. A Viribus Unitis 1200, a Tegetthoff 1200, a Zrínyi 850, a Radetzky 900 emberrel érkezett, azonkívül ott vannak a 33. és 34. számú torpedók. Az eskadront Ryegovan ellentengernagy vezeti.”)³²²⁷

1913.09.21-én Abbáziában volt a Tegetthoff, a Zrínyi és a Radetzky társaságában.³²²⁸

1914

1914.01.17-én bocsátották vízre a Szent István csatahajót. Az eseményre a Viribus Unitis mint a flotta zászlóshajója és Tegetthoff csatahajó Fiuméba hajózott. (K.M. 2000) Itt volt még a Saint George és a Radetzky hadihajó is. Az Erzherzog típusú hadihajók 18-án érkeztek meg.³²²⁹

1914.01.17-én, Haus Antal tengernagy, főparancsnok a Viribus Unitis és Tegetthoff fedélzetén a vendégeknek díszebédet adott.³²³⁰



*A Viribus Unitis 1914-ben*³²³¹

1914.01.17-én, a hullámtörőn kívül horgonyoznak a Viribus Unitis, Tegetthoff, Erzherzog Franz Ferdinand, Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Friedrich, Zrínyi és Radetzky csatahajók és a Sant Georg páncélos-cirkáló. A kikötőben az oly jól ismert Adamich-móló mellett a Lacroma tengernagy yacht helyezkedett el.³²³²

1914.03.26-án befutott Trieszt kikötőjébe. Ekkor **Löffler ellentengernagy** zászlóshajója. Ekkor itt van a Viribus Unitis és Tegetthoff csatahajók és a Szent György cirkáló Willenik Antal ellentengernagy parancsnoksága alatt a Ferenc Ferdinánd, Zrínyi és Radetzky csatahajók. A torpedóflotilla a Spaun cirkálóval és a Táttra, Balaton, Csepel, Huszár és Turul torpedónaszádok. Ezenkívül két tengeri torpedónaszád-raj és aknakutató hajók egy csoportja.³²³³

1914.03.28-án a hajót felkereste I. Vilmos német császár és Ferenc Ferdinánd trónörökös. Őket Löffler tengernagy fogadta.³²³⁴

Ekkor, Ferenc Ferdinánd egyik motorcsónakja a hajó fedélzetén kigyulladt és leégett.³²³⁵

1914.03.29 -én hadgyakorlaton vett részt a Radetzky és más hadihajók társaságában. Ekkor a fedélzetén volt Ferenc Ferdinánd trónörökös.³²³⁶

A Vilmos császár látogatása alkalmából Miramareban időző hajóraj ma délelőtt eltávozott. A hajóraj egyik része 8 órakor, másik része pedig a «Viribus Unitis»-sal és ennek fedélzetén Ferenc Ferdinánd főherceggel 9 órakor szedte fel a horgonyt. A hadihajókat követte a Lacroma yacht, melyen Ferenc

³²²⁷(Az Újság, 11. évfolyam, 1913-09-06 / 212. szám

³²²⁸Délmagyarország, 2. évfolyam, 1913-09-21 / 220. szám

³²²⁹Világ, 5. évfolyam, 1914-01-14 / 12. szám

³²³⁰Magyarország, 21. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám

³²³¹(https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship

³²³²Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-01-18 / 16. szám

³²³³Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-27 / 74. szám

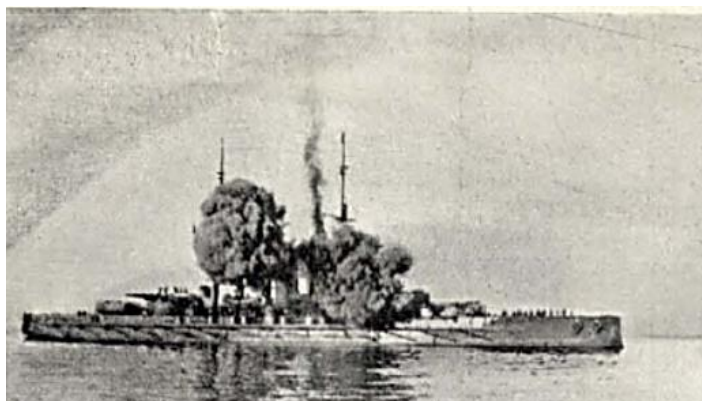
³²³⁴Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-28 / 75. szám

³²³⁵Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám

³²³⁶Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám

Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-03-29 / 76. szám

Ferdinánd főherceg családja volt. A két hajóraj Pola felé haladt és az istriai part mentén gyakorlatozni fog. A hajó valószínűleg még ma Pólába érkezik.³²³⁷



*Lőgyakorlaton 1914-ben*³²³⁸

1914.03.30-án Polában, Ferenc Ferdinánd délelőtt részt vett a hajón tartott misén.³²³⁹

A Földközi-tengeri cirkálás:

1914.03.31-1914.06.07 között a Viribus Unitis, a Tegetthoff csatahajó és a Zrínyi pre-dreadnought és a Monarch régi partvédő sorhajó a Földközi-tengeren cirkált. A hajók felkeresték Szicíliát és a Levante-i vizeket. Így jártak Smyrna, Antalya, Messina, Bejrút, Alexandria kikötőkben. Alexandriában a Monarch fedélzetén himlő és gerincvelő gyulladás ütötte fel a fejét, így a hajó karanténba került.

1914. ápr. 1. (Ered. távirat.) Távirati értesítés szerint a közös tengerészet első hadosztálya, nevezetesen a Viribus Unitis zászlóshajó, a Tegetthoff és Zrínyi hadihajók március 31-én két hónapra tervezett cirkáló utat tesznek a Földközi tenger keleti részén. A következő kikötő Szmirna lesz.³²⁴⁰

1914.04.04-én a Viribus Unitis zászlóshajó, a Tegetthoff és Zrínyi hadihajók Szmirnába (Izmír) érkeztek. Izmír Törökországban van.³²⁴¹

1914.04.21-én a Viribus Unitis és a Tegetthoff a Kis-Ázsiai (törökországi) Mersina kikötőjébe érkezett. Itt két napot kívánnak tartózkodni.³²⁴²

1914.04.24-én Alexandriába érkezett a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi.³²⁴³
Feltehetőleg a két Alexandriai tartózkodás közötti időben jártak a hajók Bejrútban.

Egy 1914.05.07-i hír szerint „Tegetthoff, Viribus Unitis és Zrínyi hadihajók ma Alexandriába érkeztek, ahol 12 napig maradnak.”³²⁴⁴

1914.05.10-én az egyiptomi partok előtt a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi, továbbá két páncélos cirkáló – az egyik a Monarch parti páncélos-, valamint az őket kísérő torpedóhajók hadgyakorlatot végeztek, majd behajóztak Alexandria kikötőjébe –a kikötőbe már május 7-én megérkeztek a monarchia hadihajói-, ahol 12 napot szándékoztak az előzetes tervek alapján eltölteni.³²⁴⁵

³²³⁷ Magyarország, 21. évfolyam, 1914-03-29 / 78. szám

³²³⁸ Vasárnapi Újság – 1914. Tárczacikkek; napi érdekű közlemények: Háborús hullámok 663. oldal

Jó Pajtás, 6. évfolyam, 1914-11-01 / 44. szám

³²³⁹ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-03-31 / 77. szám

³²⁴⁰ Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-04-02 / 75. szám

³²⁴¹ Az Újság, 12. évfolyam, 1914-04-07 / 83. szám

³²⁴² Világ, 5. évfolyam, 1914-04-22 / 95. szám

³²⁴³ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-04-25 / 98. szám

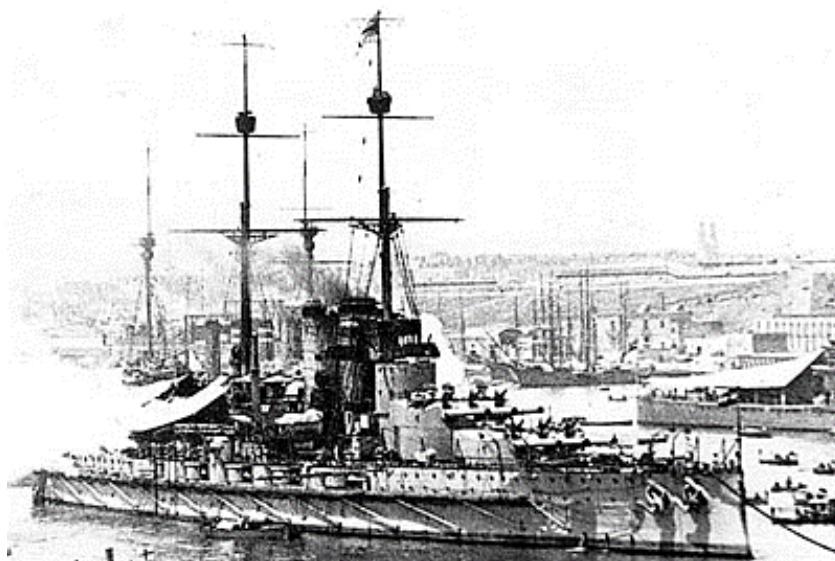
³²⁴⁴ Az Újság, 12. évfolyam, 1914-05-07 / 107. szám

³²⁴⁵ Pesti Napló, 65. évfolyam, 1914-05-10 / 110. szám

Az Újság, 12. évfolyam, 1914-05-07 / 107. szám

1914.05.21-én a Viribus Unitist, a Tegetthoff-ot és Zrínyit Durazzo elé várták, de a hajók 1914.05.22-én még csak a máltai La Valletta kikötőben tartózkodtak. Ekkor az angol hajóraj korábbi baráti látogatását viszonzták a monarchia hajói.³²⁴⁶

(„Máltából jelentik: A Tegetthoff, Viribus Unitis és Zrínyi osztrák-magyar hadihajók ma (1914.05.23-án) pompás időben ide érkeztek. A hajók befutását nagy embertömeg nézte végig. Az egész város lakossága a kikötőben gyülekezett és üdvözölte az osztrák-magyar hadihajókat, melyeket a britt hadihajók üdvölvésekkel fogadtak. Az angol és az osztrák-magyar hadihajók legénysége hurrah - kiáltásokban törtek ki. A zenekarok a himnuszokat játszották. Löffler ellentengernagy azután a máltai kormányzónál és a britt tengernagyoknál látogatásokat tett, a melyeket ezek viszonztak.”)³²⁴⁷
1914.05.23-án a Viribus Unitis és társajóitól ekkor már külön hajózó Monarch-ot, már Kattaróba várták.³²⁴⁸ A Viribus Unitis, Tegetthoff és a Zrínyi eredetileg Máltán 6 napot kívánt eltölteni.³²⁴⁹



Máltán 1914-ben

„Máltából jelentik még: Az Union Clubban tegnap adott ebéden igen szíves kedv uralkodott. Számos pohárköszöntőt mondtak, a melyekben az Anglia és a monarchia közötti jóviszonyt éltették. Nagy lelkesedést váltott ki a Ferenc József királyra mondott pohárköszöntő. Sir Leslie-Rundle kormányzó és neje ma meglátogatta Löffler ellentengernagyot a Tegetthoff hajón. Délután a Viribus Unitisen fogadás volt, a melyen megjelent a kormányzó és neje, Sir Berkeley-Milne tengernagy, az angol főtisztek és a polgári hatóságok fejei hölgyeikkel. Este az Union-klubban fogadó est. utána táncmulatság volt. Az osztrák és magyar hajóraj holnap Pólába indul.”³²⁵⁰

1914.06.04-én a Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Zrínyi Durazzo kikötőjében volt, Löffler ellentengernagy vezetése alatt. A kikötőbe 1914.06.01-én hajóztak be, és ottartózkodásukat 4 napra tervezték. Ekkor Ferenc Ferdinánd és felesége felkereste a hajókat.³²⁵¹
Ez után a hajó tovább ment Pola-ba, és így véget ért a Földközi-tengeri cirkálás.

1914.06.22-én 7.30-kor futott ki a polai (Pula) kikötőből. 1914.06.23-án reggel 4 órákor futott be Triesztbe. Itt 9.30-kor Ferenc Ferdinánd és kísérete felszállt a hajóra. A hajó 11 órákor futott ki a

³²⁴⁶ Miskolczi Napló, 14. évfolyam, 1914-05-21 / 115. szám

Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-05-23 / 116. szám

³²⁴⁷ Az Újság, 12. évfolyam, 1914-05-23 / 120. szám

³²⁴⁸ Az Est, 5. évfolyam, 1914-05-21 / 119. szám

³²⁴⁹ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-16 / 115. szám

³²⁵⁰ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-28 / 124. szám

³²⁵¹ Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-06-05 / 126. szám

Magyarország, 21. évfolyam, 1914-06-03 / 130. szám

Az Újság, 12. évfolyam, 1914-06-03 / 128. szám

tengerre és 1914.06.24-én, 4.30-kor érkezett a Narento (Neretva) folyó torkolatához. Itt a hajó horgonyt vetett.

Itt a trónörökös átszállt egy másik hajóra. A Viribus Unitis a dalmáciai Metkovic kikötő előtt vetett horgonyt.³²⁵²

Az út során június 22/23 éjszakáján a hajó éjszakai lögyakorlatot tartott.³²⁵³

Szarajevói merénylet után:

1914.06.28-án a hajó lobogóját félárbocra engedték.

„Délután 2 órakor hajóparancsnokunk az egész legénység előtt felolvasta, hogy Őfelségét és nejét ‘a 12 órakor délelőtt orvgyilkos kezek Sarajevóban meggyilkolták Letérdepeltünk a hajó fedélzetén és a pap imát mondott. Izgalmasan telt el ez a nap délutánja. 29-én értesítést kapott hajónk hogy a nemes halottak a hajón lesznek Triesztbe szállítva. Nagy sürgésforgás volt egész nap a hajón, s gyönyörűen elkészítettük a Felséges pár részére a ravatalt a hajó fedélzetén, amely munkánál magam is többi társaimmal együtt szorgalmasan dolgoztunk. 30-án reggel a láthatáron megjelent a Dalmat-yacht, mely a nemes halottakat hozta Metkovicból. De. 8.30-kor hajónk mellé érkezett a koszorúkkal felhalaldreadnought (a csatahajók generációinak egy fejlettebb fokát jelentő, 1906-tól épített hajók csoportja), Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi csatahajók és ezeket követő torpedó naszádok Lassan a partok mellett haladva du. 5.45-kor elhaladtunk Makarska helység előtt. Itt a magas sziklás parton barátok álltak és imádkoztak, a dalárda gyászdalokat énekelt. 30-án du. 7.30-kor elhaladtunk Melissa (ma Horvátország) előtt. Már messziről két civil gőzöst pillantottunk meg, melyek a gyászmenet felé tartottak. Egyik hajó a Viribus jobb, a másik pedig a bal oldalán útját jó darab ideig folytatta velünk. A hajó zsúfolva volt papokkal, akik imádkoztak, valamint civilekkel. A hajón levő zenekar gyászdalokat játszott, később elmaradtak tőlünk Maga a kis kikötőváros gyászlóbogókban úszott, az egész lakosság a tengerpart mentén hajadon fővel nézte végig a gyászmenet el Polából (ma Pula - Horvátország). Megérkeztünk 23-án reggel 4 órakor Triest kikötője elé. 23-án de. 9.30-kor Őfelsége Ferencz Ferdinánd és kísérete felszállt a hajóra. 23-án de. 11 órakor kiszaladtunk, innen dél felé haladva. 24-én reggel 4.30 órakor megérkeztünk a Narento (ma Neretva - Horvátország) folyó torkolata elé, ahol lehorgonyoztunk (...) 28-án délelőtti órákban a hajó lobogóját félárbocra eresztették, hogy miért, semmit nem tudtunk. Délután 2 órakor hajóparancsnokunk az egész legénység előtt felolvasta, hogy Őfelségét és nejét ‘a 12 órakor délelőtt orvgyilkos kezek Sarajevóban meggyilkolták Letérdepeltünk a hajó fedélzetén és a pap imát mondott. Izgalmasan telt el ez a nap délutánja. 29-én értesítést kapott hajónk hogy a nemes halottak a hajón lesznek Triesztbe szállítva. Nagy sürgésforgás volt egész nap a hajón, s gyönyörűen elkészítettük a Felséges pár részére a ravatalt a hajó fedélzetén, amely munkánál magam is többi társaimmal együtt szorgalmasan dolgoztunk. 30-án reggel a láthatáron megjelent a Dalmat-yacht, mely a nemes halottakat hozta Metkovicból. De. 8.30-kor hajónk mellé érkezett a koszorúkkal felhalmozott hajó s a halottakat beemelték a Viribusra. Hajónk e nap reggelén értesítést kapott, hogy be kell várja a hajóraj megérkezését Pólóból. E nap reggelén megérkezett 3 naszád megrakva pálmákkal és más virágokkal. Ezek mind a hajónk fedélzetén elhelyezett Felséges pár ravatalának díszítésül szolgáltak s mindjárt lázas (Székely Géza a Viribus fedélzetén álló sor, jobbról a második) munkával neki is fogtunk az ékítéshez. 30-vonulását. Itt már szürküldni kezdett. 30-án d. u. 2.30-ko rmegérkezett a hajóraj a Narento folyó torkolata elé. 30-án du. 4 órakor megindult a hosszú csatahajósorból álló gyászmenet Pola felé. Legelől a Spaun cirkáló, ettől jobbra és balra, kissé mögötte háromszög alakot formálva 2 magas tengeri naszád, a Streiter és az Uskoke. Ezekről kissé hátrább azonban az első cirkálóval egy vonalban a Viribus, Őfelsége szeretett hajója a drága halottakkal. Utána következtek hosszú sort leírva: Lacroma yacht - Ó Excellenciája Admirálisunk hajója, Tegetthoff du. 8.15-kor elhaladtunk Spalato (Split) előtt. Az egész kikötő / város ki volt világítva, a parton dalárdák gyászdalokat énekeltek a zenekar gyászdalokat játszott. A város minden egyes templomában zúgtak a harangok Július 1-én de. 10.3 0-kor a gyászmenethez csatlakozott Polától délre a Lussin nevű yacht, mely megelőzően leadott 21 lövést. Közvetlen a Lacroma yacht után beállt a gyászmenetbe s utunkat így folytattuk Pola felé. A partok mentén haladva az erődök szüntelen tüzelése közepette megérkeztünk 1-én déli 12 órakor Pola elébe, hol megjelenésünk alkalmával a kikötőben levő hajók és erődök leadják a tisztelgést, a 21 lövést. Itt lassított sebességgel

³²⁵² A világháború képes krónikája, I. kötet, 1914-10-11 / I. szám

Háromszék, 26. évfolyam, 2014-11-01 / 7337. szám

³²⁵³ Székely Nép, 42. évfolyam, 1924-02-28 / 16. szám

haladtunk a Fasonai (Fazana - Horvátország) öbölben Trieszt felé, az öbölben állomásozó Götzen nevű hadihajó szintén leadja a tisztelgést. Fasana helységben gyászlobogók az épületeken és a lakosság a parton állott. Brioni sziget mellett elhaladva a hasonló nevű kies fürdőhely szintén fel volt lobogózva s a templomok harangjai sírva-búgva zengték szomorú dalaikat. 1-én du. a Lussin yacht kiáll a gyászmenetből és leadva a tisztelgést, útját vissza felé folytatja Pola felé. Itt az utolsó parti erőd is leadja a tisztelgést, s mi utunkat tovább, szűnni nem akaró harangzúgás közepette haladtunk és 1-én du. 6.25-kor Triest kikötője bejáratánál hajónk horgonyt vetett. Felséges halottaink még 1-én éjjel a hajónkon maradtak Hajónk körül csoportosult ezer meg ezer csolnak és egyéb jármű, a tengerpartot sűrű néptömeg lepte el, zúgtak a harangok s magát az egész várost mély gyász lepte el. 2-án már a reggeli órákban megelevenedett a tengeren az élet. Motoros csolnakok s egyéb járművek sűrűn hasították a tenger vizét a hajónk és a part között. Már a kora reggeli órákban előkelőségek tettek látogatást a hajón. 2-án de. 9 órakor érkezett a hajónk mellé a tetemetek a partra szállító felravatalozott Pinic. A hajó legénysége még egyszer örök búcsút vett a felséges uralkodó pártól, s a koporsókat villamos emelődarukkal leemelték a hajóról a Pinicre, koszorúk sokasága lepte el a koporsókat. 2-án 9.30-kor elindult a ravatalos jármű a part felé, a koporsóknál tengerész tisztjeink állottak őrséget, kik a hajón szintén örködtek drága halottaink felett. Közben hajónk leadja a tisztelgést 21 lövést 21 perc alatt. 10 órakor a koporsókat átadták a szárazföldnek mi pedig örök búcsút vettünk szeretett trónörökösünk Őfelsége Ferencz Ferdinánd és neje, Hohenberg Zsófia hercegnőtől. A szomorú emléket szívünkbe zárva hagytuk el Triest kikötőjét 2-án de. 11 órakor és beszaladtunk Polába.”³²⁵⁴

Korabeli hírforrások:

A Szarajevóban meggyilkolt trónörökösnek és feleségének koporsóit a Viribus Unitis szállította Triesztbe. Dalmát nevű hajó, amely a főhercegi pár koporsóit hozta 1914.07.01-én leért a Narenta torkolatához, az ott horgonyzó Viribus Unitis dreadnought tizenkilenc ágyúlövessel tisztelgett. A hadihajó hátsó fedélzetén rögtönzött kápolnát építettek és zászlókkal diszitették azt fel. A Dalmát a Viribus Unitis mellé kormányzott, majd felemelték a koporsókat a csatahajó fedélzetére. A hajó papsága ünnepiesen beszentelte a koporsókat, mire a hadihajó felszedte a horgonyt és útnak indult észak felé. A hadihajón a hadizászló és a főhercegi lobogó félárbocon leng. A Viribus Unitis szerdán este 9 órakor érkezik a trieszti kikötőbe. Útközben csatlakozik hozzá a pólai hajóraj, mely egészen Triesztig kíséri. Valójában már 7 órára befutott a kikötőbe. Röviddel nyolc óra után 1914.07.02-án, a hadizászlóba burkolt koporsókat a Viribus Unitis fedélzetéről a hadihajók dörgő ágyúszava és valamennyi harang zúgása közben tengerészaltisztek a partra hozták.³²⁵⁵

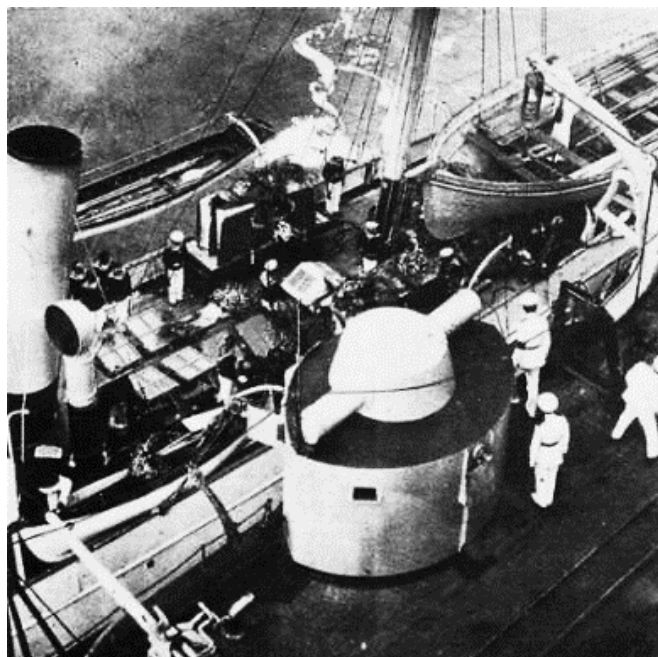
³²⁵⁴ Háromszék, 26. évfolyam, 2014-11-01 / 7337. szám

³²⁵⁵ Világ, 5. évfolyam, 1914-07-01 / 153. szám

Világ, 5. évfolyam, 1914-07-02 / 154. szám

Világ, 5. évfolyam, 1914-07-03 / 155. szám

Az Est, 5. évfolyam, 1914-07-03 / 158. szám



Ploce horvátországi kikötő, 1914. június 30. SMS Viribus Unitis, gyászos színekben, a Dalmát jacht mentén, közvetlenül azelőtt, hogy a koporsókat Franz Ferdinand és feleségének testeivel átviszik a Viribus Unitisbe . Az előtérben a központi 150 mm-es tűzvédelmi – tűzvezető- torony.



Székely Géza a Viribus fedélzetén (álló sor, jobbról a második)

Az I. világháború 1914

Az I. világháború elején az Osztrák-Magyar Monarchia arra számított, hogy az olasz flottával közösen fog tevékenykedni a Földközi-tengeren, és így a monarchia hajói az olasz kikötőkben vehetnek majd fel szenet. Olaszország semlegessége, majd ellenséggé válása miatt, a monarchia hajói nem tudtak szelni az olasz kikötőkben, mi által szinte lehetetlen volt azokat bevetni a Földközi-tenger vizein.

A háború elején Haus vezértengernagy nem engedte a Tegetthoff osztály hajóit bevetni, mert féltette azokat a tengeri aknáktól, illetve nem akart addig a francia és angol hajókkal harcba bocsátkozni, míg nem lehetett tudni, hogy az olaszok ki mellé állnak. Haus nem akarta egy esetleges olasz támadás esetén védtelenül hagyni az adriai partvidéket. A hajókat a szénhiány is a kikötőben tartotta. A háború előtt a szén 75%-a Nagy-Britániából származott. A német és magyar szén nem volt annyira jó minőségű. Az USA-ból érkező szénszállítmányok is megszűntek.

A monarchia hajóinak mozgását az is korlátozta, hogy Cattaro és Sebenico kikötők nem voltak alkalmasak a nagy hadihajók szükségleteinek ellátásához. Így azok leginkább Polában állomásoztak. Így viszont a Polából induló hajók a francia hajókat saját vizeiken nem tudták megtámadni.

1914.08.07-én Viribus Unitis, a Tegetthoff és a Prinz Eugen csatahajó és a Radetzky osztály hajói, a Saintk Georg páncélos cirkáló, 6 romboló és 16 torpedónaszád kifutottak a tengerre, hogy segítséget adjanak a német Goeben és Breslau hadihajóknak. A német hajókat angol hadihajók üldözték. Végül a német hajók nem hajóztak be az Adria vizeire, hanem Törökországba mentek. Így elmaradt a kialakuló félben lévő angol – német, magyar tengeri ütközet.

A K.uk. egységei ekkor már az olaszországi Brindisi magasságában hajóztak. Végül a magyar hajók visszatértek Cattaróba.

Egyes források a legénységét ekkor 950 tengerészre tették a tisztikar mellett.³²⁵⁶

„Egy kecskeméti tengerész kitüntetése. A nemrég vízrebocsátott Viribus Unitis egy tengerészenek levele jutott a kezünkbe s a levéléből tudomást szereztünk egy kecskeméti fiú, Lukács Sándor bátor tettéről és kitüntetéséről. — Lukács ugyanis a biztos halálból lélekjelenlétével egy, a nyílt tengerbe esett társát mentette ki.”³²⁵⁷

1914.12.20-án a francia Curie tengeralattjáró behatolt Pola kikötőjébe. 16.15-kor a kikötőben lévő hajók és a Punta Christo erőd ágyúi tüzet nyitottak a francia tengeralattjáróra. A tengeralattjáró felmerült és megadta magát, de az elszenvedett találatoktól 17.10-kor elsüllyedt. A tengeralattjáró 39 m mélyre került. Utóbb kiemelték és az Osztrák-Magyar Monarchia flottájában állították hadrendbe. A háború után visszakerült a francia flottához.

„A SANKT GEORG páncélos cirkáló, a RADEZKY, az ÁRPÁD és a VIRIBUS UNITIS csatahajók mentőcsónakjai és motoros bárkái 23 tengerészt mentettek ki a vízből. Négy könnyebb és súlyosabb sérültet kórházba szállítottak, köztük a parancsnokot is. Később Lebon kormányos belehalt sérüléseibe. Egyedül a másodtisztt, Pierre Paul Chailley maradt a naszádban, őt akkor találták meg, amikor a CURIE-t a felszínre hozták.”³²⁵⁸

Egy tévhir:

1914.12.31-én közel harminc angol és francia hadihajó lőtte Polát és a tőle 15 mérföldre-re lévő Rovigno kikötőjét. Ekkor állítólag egy francia tengeralattjáró elsüllyesztette a „Viribus Unitis” csatahajót. Állítólag a háború elején 1914-ben az Adrián a Viribus Unitis francia hadihajókkal ütközött meg és ekkor megsérült, de ki tudták javítani.³²⁵⁹

1915

1915.07.03-án az a rémhír terjedt el Temesváron, hogy a Viribus Unitis aknára futott. A rémhír terjesztőit Kimmel Sándor szesznagykereskedőt és Weiterschütz Géza kereskedőt, mindkettőt a temesvári társadalom ismert tagját, a rendőrség fejenként 100–100 korona pénzbüntetésre ítélte.³²⁶⁰

³²⁵⁶ Tolnai Világlapja, 14. évfolyam, 1914-08-23 / 34. szám

³²⁵⁷ Kecskeméti Lapok, 47. évfolyam, 1914-11-06 / 261. szám

³²⁵⁸ Hadtörténelmi Közlemények, 121. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2008) 3-4. szám: Közlemények: Bánsági Andor: Az Osztrák-Magyar Monarchia tengeralattjáró-beszerzései, 1906-1918 660-702

³²⁵⁹ Előre, 11. évfolyam, 1915-01-01 / 907. szám, az USA-ban megjelenő magyar nyelvű újság

³²⁶⁰ Az Est, 6. évfolyam, 1915-07-04 / 186. szám



Tüzelnek a hajó fő lövegei

1915.05.23-24-én a Viribus Unitis is részt vett Ancona ágyúzásában.

Felderítés:

A felderítő repülők 1915.04.19-én emelkedtek a levegőbe. Két tengeralattjáró a triesti öbölbe ment, egy Lissa közelébe hajózott, egy pedig a montenegrói partokhoz ment. A felderítés részét képezte, hogy a Saida és a Szigetvár cirkáló, és a Balaton és a Triglav romboló az Isola-Grossa – Porto Tajer és Pedaso közötti szakaszt figyelte meg. A Pelagosa sziget és a Monte Gargano közötti részt a Helgoland, Csepel, Táttra, Lika és Orjen romboló tartotta megfigyelés alatt. A Pelagosa sziget és a Lagosta közötti részt a Spaun, Wildfang, Streiter és az Uskoke romboló

Támadó erők és a felvonulás (Ancona bombázása):

A támadó haderő 1915.05.23-án este 8 órakor futott ki. Ezen a napon üzent hadat a központi hatalmaknak Olaszország. A csatasor 4 km hosszú volt: Az élen Szigetvár cirkáló járt, amit így követtek 400 m-es távközökkel: Habsburg, Árpád, Badenbergr, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max, Erzherzog Karl, Viribus Unitis, Thegethoff, Prinz Eugen. Őket követte az Erzherzog Franz Ferdinand, Zrínyi és Radetzky (II. csatahajóosztály). 1915.05.24-én hajnali egykor célpontja felé indult és kivált a kötelékből a Zrínyi és a Saida, majd 2 órakor a Radetzky indult a kötelékből kiválva saját célpontja felé. A monarchia flottája a 600 km hosszú tengerpartmenti terület, amely Velencétől Bari-ig terjed, egyszerre kívánta megtámadni.

A kivilágított Anconát Reka romboló és 4 torpedónaszád közelítette meg, hogy felderítse az esetleges aknákat. Reggel a hajóhad egy olasz halászfloTTán haladt keresztül, de nem támadták a halászhajókat meg. Hajnali 2 órakor a Velebit és a Csikós torpedórombolók behajóztak Ancona kikötőjébe. Itt **elsüllyesztették** az olaszok által lefoglalt, olasz zászló alatt hajózó, egykori **német Lemnos tehergőzöst**. A kikötőben **három olasz teherhajó súlyosan megrongálódott**.

Reggel 3 óra 40-kor a fő erők 5000 m-re közelítették meg a partokat. A kisebb hajók löni kezdték a parti célokat. Így például a 21 cm-es löveggel felszerelt Alfredo Savio üteget. Tűzpárharcot vívtak a Gardetta és Cappuccini ütegekkel. Reggel 4 óra 4 perckor nyitott tüzet a II. hajóraj, avagy a III. csatahajóosztály 24, 19 és 14 cm-es lövegei. Ez után 3 km távolságról eldördültek Viribus Unitis, Thegethoff, Prinz Eugen lövegei is. Braun Tivadar, akinek beszámolója alapján készül ez a leírás, a Erzherzog Franz Ferdinand fedélzetén tartózkodott. Szerinte az I. csatahajóosztály zászlóshajója a Tegetthoff volt, noha általában a Viribus Unitis volt. Szerinte a Tegetthoff vezérhajó 15 cm-es lövegei lőtték szét a móló elején lévő olasz páncélozott üteget. A kötelék 30 cm-es lövegei a parti épületeket is lőtték. A kötelék minden lövege lőtte a partot. Az olaszok a partról válaszul csak gépfegyverekkel lőttek. A hajók reggel 4 óra 53 perckor hagyták abba a tüzelést. Ekkor a köteléket 2000 m magasról a Citta de Ferrara léghajó, de a hajók légvédelmi géppuskái elűzték. Ez után az Anconát támadó hajóraj két oszlopba rendeződve, Pola felé vette az irányt. Ellenük Velencéből 6 olasz tengeralattjáró futott ki, de felfedezte őket a monarchia légierije. Ancona lövése során megsérült a vasúti pályaudvar, szétlőtték a kikötő létesítményeit és a parti ütegeket. Megsemmisült több raktár, olajtároló. Szétlőtték a rádióállomást, továbbá kigyulladtak a szén és olajtárolók. Tönkre ment a város villamos és gázellátása, valamint

telefonhálózata. Találat érte a rendőrségi központot és a hadsereg laktanyáját. Eltalálták a katonai kórházat, a cukorfinomítót és a Bank of Italy irodáját. Elestett 30 olasz katona és 38 polgári személy. Megsérült 150 olasz ember. A diadalmas hajók 11 órákor futottak be Pola kikötőjébe.

„A Viribus Unitis hadihajónk egy kaszányát döntött romba. El se képzelheti az ember, hogy egy-egy löveg, milyen rettenetes pusztítást képes véghezvinni. A hajóról feszült figyelemmel néztük a lövedékek munkáját. A hova lecsaptak, az építmény, mint a kártyavár, ha megfűjják, úgy omlott össze a fal. Két óráig tartó bombázás után visszatértünk állomáshelyünkre. Az olaszok mindig azt híresztelték, hogy nem lesz elég bátorságunk a tengeren a harcot megkezdeni, a mint e kirándulás mutatja, volt bátorságunk s meg lehetnek az olaszok róla győződve, hogy lesz is.”³²⁶¹

Támadó kötelékek a tengerpart hosszában:

1. Repülő támadása Velence ellen. A gépek lebombázták a chieravallei léghajóbázist. Bombázták a velencei tengerészeti és katonai szertárat. Eltalálták a chieravallei laktanyát is, ahol 200 olasz katona esett el.

2. Porto Corsini-nek (Ravenna kikötőjének) megtámadása. Végrehajtják: Novara gyorscirkáló, Scharfschütze torpedóhajó, továbbá a 78., 79., 80. és 81. számú torpedónaszádok.

Ez a csoport 3 óra 45 perckor kezdte meg a támadást. A hajók a ravennai csatorna torkolata előtt 2000 m-rel álltak meg és onnét nyitottak tüzet a parti célokra. A Scharfschütze torpedóhajó behatolt a 30 m széles csatornába és géppuska tűz alá vette a partokat és az ottani kereskedelmi vitorlásokat. A Novara három parti üteggel vívott tűzpárbajt, hogy segítse evvel a Scharfschütze manővereit. A támadók szétlőtték a tengerész laktanyát, illetve a raktárakat. A 80. torpedónaszád egy 15 cm-es lövedéktől megsérült. A Novarát is több találat érte, és elesett 5 fő, míg megsérült 13 fő. A támadás 8 órákor ért véget.

3. Rimini megtámadása. Végrehajtja a St. Georg páncélos cirkáló, továbbá az 1. és 2. számú torpedónaszád ellenőrizte. Ezen kötelék célja az ottani vasúti híd szétlövése. Útközben átkutattak egy semleges gőzöst és visszavonulásra kényszerítették a Citta de Ferrara léghajót. A hidat nem tudták szétlőni, mert arra a tengerről nem volt rálátás, repülő tűzvezetésre pedig nem volt lehetőség.

4. Sinigaglia bombázása, a Zrínyi (II. csatahajóosztály része) csatahajóval, valamint a 4. és 7. számú torpedónaszádokkal. Ez a kötelék a főerőktől hajnali 2 órákor vált le. A célpontokra reggel 4 órákor, 3000 m távolságról nyitottak tüzet. Szétlőtték a vasúti és kikötő berendezéseket, valamint a mólót. Szétlőttek egy vasúti szerelvényt is. A Zrínyit a Citta de Ferrara léghajó 7 bombával támadta meg, eredménytelenül. A léghajót két monarchiához tartozó repülő üzte el.

(5. Ancona megtámadása az I. csatahajó osztály Viribus Unitis, Thegethoff, Prinz Eugen, III. csatahajó osztály Erzherzog Karl (III. csatahajóosztály, II. hajóraj zászlóshajója), Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max és IV. nehéz hajóosztály Árpád, Habsburg (Haus zászlóshajója), Badenbergtől továbbá a Velebit, Csikós, Réka és Dinara rombolók és húsz torpedónaszád futott ki. Haus tengernagy a IV. hajóosztály egyik hajóján vont a fel tengernagy lobogóját. Célja, hogy ezen régi hajókra vonja először az olaszok tüzeit, kímélve evvel az I. osztályú csatahajóit. A hadműveletet lásd fentebb, mint a főerők harcát.)

6. A Potenza-torkolat lövetése a „Radetzky” csatahajóval (II. csatahajóosztály része), továbbá az 56. és 73. számú torpedónaszádokkal. A Radetzky vezette kötelék a főerőktől hajnali 1 órákor vált le. Szétlőtte az országút közhídját, majd a távolabbi vasúti hidat rongálta meg súlyosan.

7. Vieste, Manfredonia, Barletta megtámadása a „Helgoland” kiscirkálóval, a „Csepel”, „Tátra”, „Lika” és „Orjen” újabb gyártású rombolókkal. Ez a kötelék május 23-án délután 5 órákor hagyta el Lagogrande kikötőjét. A Tátra Szabrenicoból indulva csatlakozott a kötelékhez.

Manfredonát a Tátra és a Csepel lőtte. Itt szétlőtték az olajtartályokat.

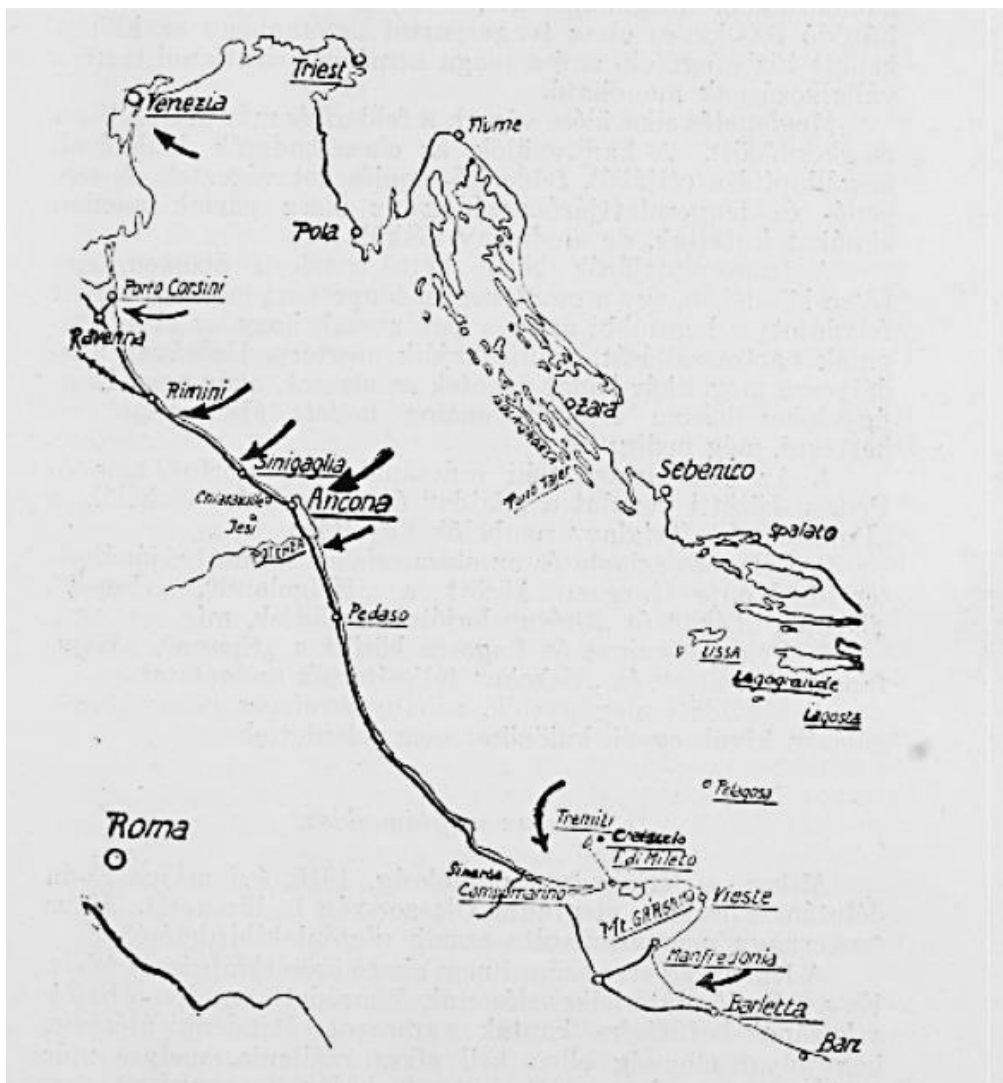
A Helgoland, Barletta partjait 24-én reggel 3 órákor közelítette meg 700 m-re. Jobb híján egy ottani vasúti szerelvényt lőtt szét. Kisvártatva, északi irányból két olasz hadihajó tűnt fel. A hadművelet következtében az olasz Turbina romboló megadta magát és a legénység fogságba esett a Helgoland

³²⁶¹ Pécsi Napló, 24. évfolyam, 1915-06-08 / 128. szám

kiscirkáló kötelékének támadása végett. A hajót végül a Helgoland köteléke elsüllyesztette, mert feltűnt a látóhatáron az olasz flotta. Ott volt a Benedetto Brin páncélos cirkáló, a Vittorio Emanuele csatahajó. Az olasz hajók a Helgoland csoportot 8000 m-ről vették tűz alá, de mivel igen gyatrán céloztak, csak kisebb károkat értek el. Így a monarchia hajói sikeresen térhettek vissza a bevetésből.

Ez kötelék egy 104 tagú különítményt is partra tettek, amely feladata után visszatért a hajókra. A monarchia hajóit Pelagosáról indulva, egy olasz tengeralattjáró támadta meg sikertelenül.

A harcokban elesett 4 fő és megsérült 8 fő.



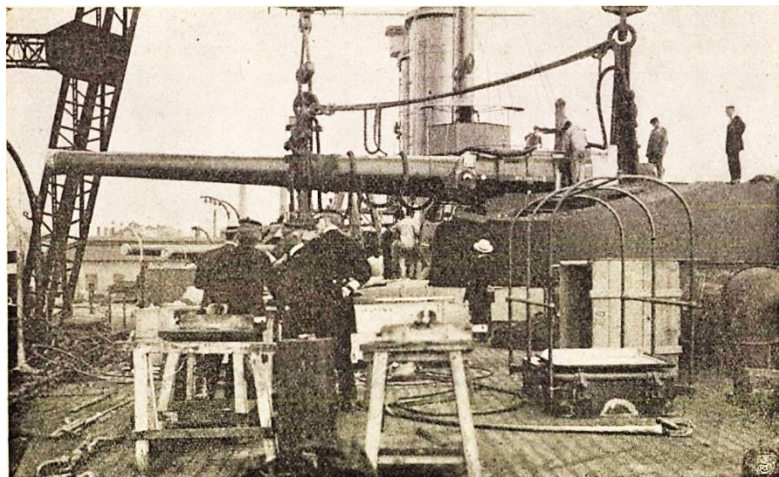
8. A Tremiti-szigetek torpedóállomásának, a Torre di Miletonak, a Sinarca-hídnak és Campomarínónak bombázása a „Spaun” cirkáló, „Wildfang”, „Streiter” és „Uskoke” rombolóhajókkal kívánták megtámadni a Monarchia flottája. Ez a kötelék korábbi felderítő pozícióját elhagyva, reggel 4 órára ért a kijelölt támadási helyre. A Spaun 24 lövéssel szétlőtte a vasúti köhidat. Ezután eltaláltak egy tehervonatot. Szétlőtték Campomarino vasútállomását, a víztározót és több vasúti kocsit. A Wildfang szétlőtte a Tremiti szigeti jelzőállomást. Az ottani torpedóállomást viszont, műszaki hiba miatt, nem tudta tönkretenni.. A Streiter szétlőtte Torre di Mileto vasútállomását.

Ez a hadművelet sorozat az olasz utánpótlást a tengerparti vasútvonalról, belső vonalakra csoportosították át, ami szintén hatalmas idővesztéseket okozott. Cadornának Isonzó-menti felvonulásában is többnapos késést okozott. Ez tette lehetővé azt is, hogy hadvezetőségünk, mely —

mint tudjuk — kezdetben vajmi kevés erővel rendelkezett, szükségszerűen annyira megerősíthette védővonalait, hogy az első olasz lökésnek sikeresen ellentállhatott.³²⁶²

1916

1916.12.15-én Pólában a hajót felkereste IV. Károly magyar király, aki a hajón reggelizett meg.³²⁶³



*A Viribus Unitis egyik fő lövege*³²⁶⁴

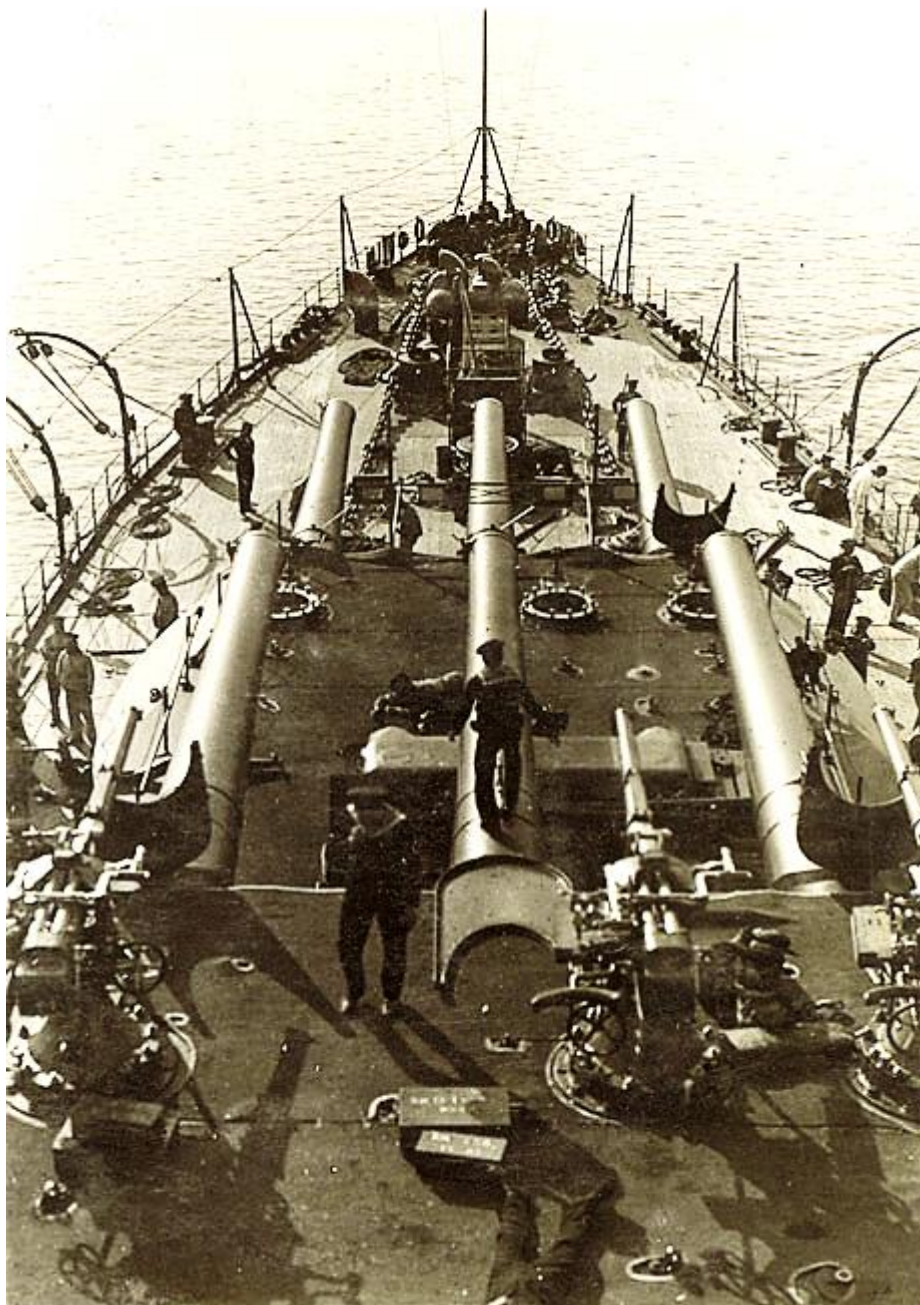


³²⁶² Hadtörténeti Közlemények 23-24. évf. 1.sz. (1922-23.) Braun Tivadar HAJÓHADUNK OLASZORSZÁGI ELSŐ HADITETTE 1915-BEN és Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete, valamint Budapesti Hírlap, 1915. július-augusztus (35. évfolyam, 181–242. szám) 1915-07-20 / 200. szám

Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténeti Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.)

³²⁶³ (Somogyvármegye, 1916. október-december (12. évfolyam, 225/3376-300/3451. szám) 1916-12-19 / 290. (3441.) szám

³²⁶⁴ A világháború képes krónikája, 6. kötet, 1916-04-02 / 78. szám



3265

1917

1917.02.11-én a fedélzetén ravatalozták fel Haus Antal vezértengernagyot. Ekkor a hajó fedélzetén megjelent IV. Károly magyar király, Frigyes és Károly István főherceg, Konrád és Boroevics vezérezredes, báró Freiburg korvettkapitány, báró Roszner, báró Krobotin közös hadügyminiszter, báró Georgi osztrák landwehr miniszter, Hophanel korvettkapitány.³²⁶⁶

³²⁶⁵ https://www.heeresgeschichten.at/marine/schlachtschiffe/viribus/viribus_1.htm

³²⁶⁶ Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék: Dr. Szabó László: Haus Antal (képpel)



*Frigyes főherceg és Haus tengernagy a Viribus Unitis fedélzetén, 1916-ban.*³²⁶⁷



Haus Antal vezértengernagy ravatala a Viribus Unitis fedélzetén

1917.06.03-án IV. Károly király Polában megnézte a Viribus Unitis-t és a Novara-t.³²⁶⁸

1917.06.05-én IV. Károly király és Zita királyné a hajón reggelizett.³²⁶⁹

1917.12.02-án Pólában a hajót felkereste II. Vilmos német császár.

1916-1917-ben a Viribus Unitis-ra és a Prinz Eugenre osztályú csatahajókra valamivel a kémény fölé, bombavédő acélhálókat szereltek. A Tegetthoff-ra pedig ráfektették a bombavédő hálót. Ennek oka, hogy az olasz légierő 1915-1917 között 80 támadást hajtott végre a pólai kikötő ellen. A hajókhoz

³²⁶⁷ https://htenger.blog.hu/2023/03/28/a_radetzky-osztaly_111

³²⁶⁸ Pécsi Napló, 26. évfolyam, 1917-06-05 / 124. szám

³²⁶⁹ Somogyvármegye, 13. évfolyam, 1917-06-05 / 126. (3577.) szám

kerekeken gördülő 110 cm-es Siemens rendszerű fényszórókat készíttettek. Egy-egy hajóra 11 fényszóró került, amelyek 3 m magasan álltak a talapzat felett. A hajókat torpedóvédő hálóval látták el, kivéve a Szent Istvánt. A Viribus Unitis-re már 1912-ben felszereltek 12 db. fényszórót.³²⁷⁰

1918

1918.02.01-1918.02.03 között volt a Cattaroi matrózlázadás. Ekkor a Viribus Unitis Pola kikötőjében volt. Ekkor állítólag Maximilian Njegovan (Nyegován) tengernagy tartózkodott a hajón.³²⁷¹

1918.04.12-én közös, egynapos lögyakorlaton volt a Viribus Unitis és a Szent István csatahajó relagói San Giovanniban. A lögyakorlat után a csatahajók visszatértek Polába.³²⁷²

A hajók általában a Fasana-öbölbe jártak lögyakorlatra, ami Polától 45 perces hajózásra van.

1918.05.23-án az angolok azt hitték, hogy a Viribus Unitis Pola-ban elsüllyedt.

„Pellegrini kapitány két rakétája.

Az angol újságok még egyre foglalkoznak azzal a vakmerő olasz kísérlettel, a melynek az volt a célja, hogy új típusú motoros naszádokkal a pólai kikötőbe hatoljanak és ott valamelyik hadihajónkat elsüllyesszék. Most már ellenségeink se írnak arról, hogy a Viribus Unitis elsüllyedt, de megírják, hogy miért hitték ezt a nekik olyan örvendetésén hangzó eseményt Pellegrini kapitány három emberével besiklott a pólai kikötőbe, kint pedig két motoros hajó várta az eredményt. A Daily News május 23-iki száma szerint a két kísérő hajó másfél mérföldnyi távolságra várakozott aggódó csendben. Egy és egy negyed óra telt már el, de még semmi hír sem érkezett. Végre egy magányos ágyúlövés dördült el és a következő pillanatban a várakozó naszádok két torpedónak félreismerhetetlen zaját figyelték meg. Egyszerre megszólalt valamennyi parti üteg és a hajnali égbe negyven fényszóró vetette szét sugarát. Az ágyúdörgés, villamos sistergés zűrzajából hirtelen két rakéta repült fel. Megállapodás szerint a támadó olasz hajó adott jelzést. Az első rakéta azt jelentette: torpedótálat egy hadihajón! A második így szólt: A menekülés lehetetlen, süllyedünk, induljatok, hagyjatok itt bennünket! Közben nyolc magyar és osztrák repülőgép szállott ki a kísérő hajók felkutatására, de megérkezett hé! olasz repülőgép is és egy óráig tartó légi harc támadt. Az első rakétajelzés vezette felfelé az olasz hajókat és az entente közvéleményét.”³²⁷³

„A Lokalanzeiger tudósítójának jelentése szerint az olaszok Pola elleni legutóbbi támadásuk alkalmával egy új hajótípussal kísérleteztek, mely a tank előnyeit akarja érvényesíteni a tengeren is. Egy Grillo nevű hajóról van szó. A hajó tizenkét méter hosszú és két méter széles. Építése könnyű és olcsó is. Villamosmotor hajtja a csavart, mely a hajófenéken fekszik, védett helyzetben. A hajó működési sugara nem nagyobb tizenhat tengeri mérföldnél, óránkénti sebessége csalt négy mérföld, nagy előnye azonban, hogy csaknem zajtalanul haladt előre. A szerkezet legfontosabb alkatrésze egy másik villamosmotorral van összeköttetésben. Ha a hajó gerendára vagy a kikötő záróhálójára ér, a kampóval erősen megkapaszkodik és — akár a szárazföldi tank — átsiklik az akadályon. Két oldalról, kívülről, egy-egy torpedót visz magával a hajó, melyeket aztán egyszerű emeltyűnyomással lehet kilőni. A Pola elleni legutóbbi támadás alkalmával Grillo az éj sötétjében a kikötő közelébe, majd a kikötő bejáratához férközött, ahol veszteg maradt, nehogy a fényszórók felfedezzék. Kedvező pillanatban aztán megkísérelte a legkülső záron való áthatolást. Abban a percben azonban, mikor a gerendához ért, felfedezték a hajót, s az őrhajó gyorstüzelő ágyúja már össze is lőtte, mielőtt még kibocsáttatta volna a torpedót. Az olasz lapok jelentéseket közölnek, hogy a Grillo nyílt tengeren várakozó kísérő hajója jelzéseket kapott, melyek szerint a Grillo megtorpedózta a Viribus Unitis nevű nagy csatahajót. E hír természetesen nem egyéb koholmánynál, mert a Grillo a kikötő belsejét el sem érte, s a torpedók kilövéséhez már nem volt ideje.”³²⁷⁴

Tehát az akkor még rendesen védett hajó elleni olasz támadás sikertelen volt.

³²⁷⁰ Tolnai Világlapja, 11. évfolyam, 1911-07-09 / 28. szám

³²⁷¹ Magyar Nemzet, 34. évfolyam, 1978-05-14 / 112. szám

³²⁷² Haditechnika 35. (2001) 2001 / 4. szám E. Sieche: Öfelsége SZENT ISTVÁN nevű hadihajója III. rész

³²⁷³ Az Est, 9. évfolyam, 1918-06-05 / 132. szám

Pesti Hírlap, 40. évfolyam, 1918-06-13 / 139. szám

³²⁷⁴ Pesti Hírlap, 40. évfolyam, 1918-06-13 / 139. szám

1918 tavaszán állítólag matrózlázadás volt a Viribus Unitis fedélzetén.

„1918 tavaszán még az osztrák-magyar flotta admirálisa volt. Zászlós hajója, a Viribus Unitis, a többi egységgel együtt a dalmát partok mentén húzódott meg. És a vezérhajó legénysége fellázadt. A Károlyi Mihályhoz és hozzánk, mint parlamenti tagokhoz csempészúton eljuttatott levelek szerint az élvezhetetlen koszt miatt tört ki a lázadás, mindennap vízben főzött dohos rizs volt a menü, meg penészes, káposzta, mialatt a csatahajó tisztikara minden este, nők részvételével való dőzsöléseket folytatott. Horthy az előbb panaszkodó majd sztrájkoló matrózok vezetőit rögtön főbelövette, a többieket pedig, mintegy 160 főnyi legénységállományát, a Cattaro-ban megalakított haditörvényszék által megtizedelésre ítélte. Az ítéletet a kabinet-irodához fel kellett terjeszteni. Ez idő alatt fordultak hozzánk a matrózok és megbízottaik, hivatkozva Zara katonai parancsnokának jelentéstételére, amely a hajón uralkodó állapotokat a matrózok javára igazolta. Károlyi és én – talán Fényes László-, valamint a hozzánk csatlakozó Andrassy Gyula gróf, Wekerle miniszterelnökhöz fordultunk, ez Szirmay Sándor honvédelmi minisztert küldte Bécs- oe, a kabinetirodánál közbenjárni. Azzal jött vissza: Károly császár revíziót rendelt el, de a megtizedelés még a távirat érkezése napján megtörtént.”³²⁷⁵

1918.06.08-án Horthy Miklós ellentengernagy zászlóshajójaként kifut Pólából a Prinz Eugén-től kísérvé, és az Otrantói-szoros felé hajózott. A Szent István és a Tegetthoff 1918.06.09-én futott ki.

A hadműveletnek 1918.06.10-én az SMS Szent István csatahajó elsüllyedése vetett véget, noha a Viribus Unitis már szinte elérte az Otrantói-szorost. A hajók visszatértek kiindulási bázisaikra. Bár elsüllyedt a Szent István, az olaszoknak fogalma sem volt arról, hogy a többi nagy csatahajó is kifutott és, hogy merre jár.

Horthy Miklós ellentengernagy 1918. március 1-jén foglalta el hajóparancsnoki beosztását. Elsőrendű feladatának tekintette a fegyelem megszilárdítását és az ún. Otranto-zár szétzúzását. Úgy vélte, hogy a tengerészlegénység harcba vetése lenne ehhez az egyik eszköz, amelyet a tengerzár szétrombolásával kapcsolhatna össze. A cél és a végrehajtási mód fedték, kiegészítették egymást. A flottaparancsnokság mindent elkövetett, hogy a terv titokban maradjon. Ilyen óvatossági rendszabály volt pl., hogy amikor a kidolgozott hadművelet kinyomtatására került sor, a vezérhajón (VIRIBUS UNITIS) berendezett nyomdából eltávolították a legénységet, és a munkát Papp Oszkár fregatthadnagy végezte el, egyedül. Az elképzelés szerint két gyorscirkálónak négy rombolóval 1918. június 11 -én a Fanó-Sta. Maria di Leuca-fok közötti vonalon kellett lennie, két további gyorscirkálónak négy torpedónaszáddal pedig ugyanakkor Otranto előtt várakoznia. Ezek kezdték volna el hajnalban az őrhajók lövését. A riasztott antant-hajók elől visszavonulva az ellenséges köteléket - amely nyilván csak cirkálókból és rombolókból áll - a megadott helyen várakozó cs. és kir. csatahajók nagy kaliberű ágyúi elé kellett csalniuk. A terv szerint összesen hét csatahajó - köztük a négy dreadnought - állt volna készenlétben a 41° északi szélesség és 17°-18° keleti hosszúság különböző pontjain. A hadműveletet még három tengeralattjáró és 30 tengerészeti repülőgép biztosította. Először a gyorscirkálók és a három „öregebb” csatahajó futott ki Pólából Cattaro felé, ahova feltűnés nélkül meg is érkeztek.

Június 8-án este indult el Pólából a VIRIBUS UNITIS Horthyval és törzsével a fedélzetén, valamint a PRINZ EUGEN és a biztosító kísérőegységek – 4 torpedóromboló és 10 torpedónaszád-. - A kötelék 9-én Tajer-ben volt. - A hajók Slano kikötőjébe futottak – Ragúzától északra - be június 10-én, és ott várták a támadási parancsot. 24 óra múlva (június 10-én) követte őket a SZENT ISTVÁN és a TEGETTHOFF. Őket a Velebit romboló és 6 torpedónaszád kísérte. A támadást 10 tengeralattjáró is fedezte. A Szent Istvánt a Támadás Premuda szigeténél érte.”³²⁷⁶

Megjegyzendő, hogy az olaszok viszonylag hamar tudomást szereztek a Viribus Unitis kifutásáról, mivel a Viribus Unitis rádióüzenetét az olaszok bemérték és megfejtették.

„Június 8-án, 19.40-kor, a VIRIBUS UNITIS Fasanánál elküldte az 1. számú üzenetét, 12 szót, Radiopolának, amelyben a navigációs fények kigyújtását kérte. Az ellenség ezt az üzenetet a következő módon értelmezhetette: a) A szám azt jelezte, hogy ez vagy egy nemrég szolgálatba állított hajó - valószínűtlen - vagy egy olyan egység, amelyik hosszú szünet után most hagyta el a kikötőt. b) A

³²⁷⁵ Kanadai Magyar Munkás – Új szó, 16. évfolyam, 1944-09-28 / 12. szám

³²⁷⁶ Haditechnika 29. (1995) 1995 / 3. szám NEMZETKÖZI HADITECHNIKAI SZEMLE: Dr. Csonkaréti Károly: A Szent István csatahajó elsüllyedése) (P.Z. 1990

Gonda Béla szerk.: A Tenger 16. évfolyam 1926: Éves tartalomjegyzék: A „Szent István” csatahajó elsüllyesztése

„Kluggrosso” aláírást ritkán használják: ezért egy olyan egység használja, amelyik ritkán hagyja el a kikötőt, tehát csatahajó. c) Az összehasonlítás a VIRIBUS UNITIS rádióüzeneteivel, amelyeket lögyakorlatok alkalmával küldött, azt mutatja, hogy egy dreadnought. Feltehetően a „Kluggrosso” aláírást az ellenség ismerte.”³²⁷⁷

A Szent István csatahajó 1918.06.10-én történt elsüllyedése kapcsán, a főparancsnokot, Horthyt, avval vádolták, hogy nem sietett a maga hajójával a Szent István segítségére. A Szent Istvánt a Tegetthoff csatahajó próbálta megmenteni, illetve elvontatni, mivel a Viribus Unitis és a Prinz Eugen tőle messze járt. Dávidházy András tengerészkapitány, a Magyar Tengerészek Egyesületének legidősebb tagja, 1991-ben azt állította, hogy van egy olyan fényképfelvétel amin a süllyedő Szent István, valamint a Tegetthoff — a maga „vízre tételére előkészített 15 tonnás daruival” — együtt látható. És ez a kép Dávidházy András szerint a Viribus Unitis fedélzetéről — a „parancsnoki hídjáról”, vagy „az egyik ágyú tetejéről” — készült. Következésképpen a zászlós hajó, igenis, ott volt a találatot kapott Szent István közvetlen közelében.³²⁷⁸

Mások viszont állítják, hogy a Viribus Unitis nem érhetett időben a helyszínre. A Szent István 03.25-kor kapott találatot és 06.05-kor borult fel. A haláltusa 2 óra 40 percig tartott. Ezen idő alatt a Viribus Unitis, teljes sebességgel, és ha azonnal értesítették a Szent István megsérüléséről, akkor legjobb esetben is csak 104 km-t tudott volna megtenni. A fordulással és késedelmes értesítéssel szerintem csak 80 km körüli távot tudott volna közeledni a Viribus Unitis. A kérdés, hogy hol volt a Szent István megtorpedózásakor Horthy zászlóshajója. A választ DDR. Juba Ferenc tengerészkapitány adta meg a Haditengerészetünk a kiegyezés után című írásában. E szerint a Viribus Unitis a Szent István kifutásakor már 300 km-re volt, Slano kikötőjében. Salerno, Dubrovniktól 22 km-re északnyugatra van. A Szent Istvánt pedig a Premuda szigetnél torpedózták meg. Tehát, esélye sem volt arra, hogy a Szent Istvánnak segítséget nyújtson. A valóságban közel 600 km volt a két hajó között.³²⁷⁹

A Viribus Unitis egyik tisztjét és a hajó főszakácsát avval vádolták, hogy Polából ingyencségeket visznek Budapestre, és ebből gazdagodnak meg.³²⁸⁰

1918.07.17-én érte Pola kikötőjét a legnagyobb légitámadás. Ekkor 66 repülő, több mint 200 bombát dobott a városra. A Tegetthoff osztály hajót nem érte találat.

1918.10.31-én Pólában, Horthy flottaparancsnok a fedélzetén írta alá a K.u.k. flotta átadását a Délszláv államnak. A hajót az osztrák, magyar és cseh legénysége elhagyta. Csak a délszláv tengerészek és tisztek maradtak a hajón.

A hajót és a flottát Methold Koch fregattkapitány, a Viribus Unitis tisztje vette át a Délszláv állam részére, valamint Janko Vukovic sorhajókapitány, a csatahajó parancsnoka, aki egyben a Délszláv állam flottaparancsnoka lett, admirálisi rangban.

„A haditengerészet hivatalos átadására október 31-én került sor a VIRIBUS UNITIS parancsnoki hajó fedélzetén. A jegyzőkönyv aláírása után, 16 óra 45 perckor, 21 ágyúlövés kíséretében bevonták a csatahajón — vele egy időben a Polában horgonyzó többi úszóegységen is — az Osztrák-Magyar Haditengerészet piros-fehér-piros lobogóját. A hajóhad parancsnoka, Horthy Miklós, 1918. október 31-től altengernagy — törzsével és a VIRIBUS UNITIS díszlobogójával együtt — partra szállt. Ezután, szintén 21 ágyúlövés közepette, felvonták az új délszláv lobogót.”³²⁸¹

„A polai tengerészlázadás.

1918.10.28.

S matrózok köztársaságot követelnek, — n. „Viribus Unitis” csatahajó elsüllyesztésének részletet, — Háromszáznál több halott

³²⁷⁷ Haditechnika 36. (2002) 2002 / 1. szám E. F. Sieche: Őfelsége SZENT ISTVÁN nevű hadihajója IV. rész

³²⁷⁸ Vasárnapi Hírek, 7. évfolyam, 1991-04-07 / 14. szám

³²⁷⁹ Kapu, 1993. augusztus-szeptember 6. évfolyam, 8-9. szám) TÖRTÉNELEM Capt. Ddr. Juba Ferenc (Bécs): Haditengerészetünk a kiegyezés után

³²⁸⁰ Az Est, 9. évfolyam, 1918-06-21 / 146. szám

³²⁸¹ Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1991) 4. szám Közlemények Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – 1991. 53. p.

A polai tengerészek között már október havában erős szervezkedés indult meg abból a célból, hogy a polai flotta matrózai november 1-én, amennyiben addig a békekötés meg nem történik, elhagyják a hajókat és valamennyien hazatérnek, hogy az egyes nemzeteknél terjesszék a forradalmi eszméket. A mozgalom vezetői szervezett, szociáldemokrata, különböző nemzetiségű ipari munkások voltak. A Prinz Eugen csatahajó 1000-nél nagyobb számú legénysége jelentette be először a hajóparancsnokságnak, hogy november 1-én a maguk részéről befejezik a háborút. Ehhez az akcióhoz csatlakozott a Viribus Unitis csatahajó matrózserege is, főképpen azért, mert a legénység részére érkező napilapokat október hó 26-tól a parancsnokság lefoglalta, illetve elkoboztatta. A hajó tengerészei közül a magyar anyanyelvűek október hó 27-én reggel gyűlést tartottak, két bizalmiférfit választottak, akik rögtön fölkeresték a másodparancsnokot és követelték a hírlapok kiosztását, de kérésük elutasítására talált. Ez végleg elkésztette az amúgy is nyugtalankodó matrózokat, akik most már nemzetiségi különbség nélkül valamennyien összefogtak és október 28-án lefegyverezték az összes tisztet, átvették a hajó fölötti uralmat és a különböző ajkú legénységből bizalmitestületet választottak. A lázadás nem volt megfékezhető, sőt most már rohamosan terjedt át a polai kikötőben levő összes csatahajókra és kisebb harci egységekre.

A Prinz Eugen matrózai hajójukon röpiratokat sokszorosítottak és e romra tokban a béke azonnali megkötését, az összes politikai foglyok szabadon bocsátását, a cenzúra megszüntetését és a köztársaság kikiáltását követelték. Motorcsónakokon rítták el a röpiratokat az összes hajókra, amelyek matrózai örömmel fogadták a lázadók megbízottait és a Viribus Unitis legénységből választott internacionális komitét kiáltották ki az egész flotta parancsnokságának. Minden hajón megalakították a bizalmitestületet és lefegyverezték a tisztikart. A mozgalom eredményeként a komitő október 31-én már útnak indította elsősorban a magyar- és németajkú beteg katonákat hazafelé. Polában aznap megjelent Urmánczy Nándor képviselő, aki a most már letűnt kormány állítólagos megbízásából egy, a városban tartott gyűlésen bejelentette gróf Hadik miniszterelnöki kinevezését, amely bejelentésre a legénység és a tisztikar együttesen lelkes ovációt rendezett gróf Károlyi Mihály mellett.....³²⁸²

A zendülés egy másik forrás alapján.

Október 26-án Polában megalakult a zágrábi nemzeti tanács helyi bizottsága. A következő napokban a délszláv legénység, zömmel horvátok, gyakorlatilag átvette a hajók feletti uralmat. A matrózok bizalmikat választottak, csak nekik engedelmeskedtek. Sapkájukon megjelentek a piros-fehér-kék nemzeti színek, a bizalmik vörös karszalagot hordtak. Október 28-án a Viribus Unitis csatahajón, a flottaparancsnok zászlóshajóján nyílt zendülés tört ki. „Reggel nyolc órakor az általános hajótakarítás után a horniszt [kürtös] sorakozót fűjt. A jel elhangzása után senki sem állt be a sorba, hanem az emberek lázas izgalommal kiáltozni kezdtek. A jelzőárbocra valaki felvonta a fedélzettakarításhoz használatos radácát [nyüstbojt]. Egy adott jelre felhangzott a »Hurrá«, majd később a »Friede« [béke] kiáltás. Ezután a hajón lévő különböző nemzetiségű matrózok a saját nyelvükön kiáltozva követelték a békét! A tiszték dermedten álltak és szótlanként nézték a jelenetet, de közülük senki sem ragadtatta el magát fegyelmezésre... Közben a flotta valamennyi egységének a jelzőárbocán is megjelent a forradalom első — bár szokatlan — jeladása: radácák kúsztak fel a standardokra a hadilobogók helyett! A hadikikötő zengett a hurrázástól! Tehát egy jól megszervezett akció érkezett el a befejezéshez” — örököltette meg a jelenetet egy szemtanú. Ugyanezen a napon a hajóbizalmik összggyűlése 14 pontos listát fogadott el. A kívánságok között szerepelt minden ellátmány egyenlő felosztása, közös étkezés a tisztekkel. S a legfontosabb, nem is követelés, hanem bejelentés — november elsején eltávoznak a hajókról. A hadsereg-főparancsnokság polai összekötőtisztje így foglalta össze az eseményeket: „Minden hajón megalakultak már a legénységi bizottságok, amelyek néhány egységen, pl. a Viribus Unitis-on parancsnoklási jogokat gyakorolnak. Általános jellemvonás: csendes lázadás, egyelőre személyes erőszakoskodás nélkül. A behajózott tisztikar tehetetlen, egyszerűen kiszolgáltatott a legénység döntéseinek. A fegyelem megszűnt. Semmiféle tiszteletadás, a parancsok végrehajtásának megtagadása.” Horthy október elején még a háború folytatására gondolt. Határozottan ellenezte, hogy akár a Balkán teljes kiürítése esetén is feladják Cattarót, amelyet nélkülözhetetlennek ítélt a Földközi-tengeri tengeralattjáró háború szempontjából. A kikötőt — közölte október 11-i táviratában a haditengerészeti osztállyal — minden eszközzel és a végsőkig védeni kell.

³²⁸² Népszava, 46. évfolyam, 1918-11-08 / 262. szám

Az összekötőtiszt jelentése szerint a flottaparancsnok „az itt állomásozó hajókra minden katonai és személyes befolyását elveszítette, ezen túlmenően pedig bármikor fizikailag is (egyszerűen azzal, hogy bezárják), cselekvésképtelenné tehető”. Hasonlóképpen látta a helyzetet az egyik tengernagy is: „A flottaparancsnok már csak látszólag létezik, a matróztanács még a telefonját is lehallgatja.” Horthy gyakorlatias észjárásával belátta, hogy már csak korlátozott céljai lehetnek. Az egyik törekvése az volt, hogy megakadályozza a fegyveres lázadást, az erőszakos, netán véres összetűzéseket a tisztek és a legénység, valamint a különböző nemzetiségű matrózok között. Továbbá elejét akarta venni annak, hogy a legénység a hajókat egyszerre és tömegesen elhagyja. A flottát a fegyverszünetig egységes egésként szerette volna egyben tartani. Horthy igyekezett alkalmazkodni az újonnan formálódó hatalmi viszonyokhoz. Ezért sürgette, hogy a nemzeti tanácsok adjanak ki felhívásokat a legénység megnyugtatóására, küldjenek delegátusokat Polába és Cattaróba. A Magyar Nemzeti Tanács így szólította meg a magyar tengerészeket: „Tudomásunkra jutott, hogy soraitokban mozgalom indult meg, teljes hatalommal felruházott megbízottunk holnap [október 29-én — S. P.] hozzátok utazik. Csatlakozzatok a Magyar Nemzeti Tanácshoz és megbízottunk megérkezéséig mindenki maradjon a helyén és teljesítse a kötelességét. ”Horthy igyekezett személyes tekintélyét is latbavetni és több ízben végigjárta a hajókat, hogy lecsillapítsa és maradásra bírja a matrózokat. Elsősorban a magyar legénységet kívánta meggyőzni, de erőfeszítései hiábavalónak bizonyultak. A magyar tengerészek ragaszkodtak ahhoz, hogy november elsején hazatérnek és elhatározásuktól semmiféle rábeszélésre nem tángítottak. „Horthy Miklós flottaparancsnok lépett a fedélzetre köpenyben, karddal az oldalán. Első szavait a magyarokhoz intézte, hogy álljanak külön, fegyelmezetten és tartsák magukat!

Amikor a flottaparancsnok elhagyta a hajót, a tiszteket eltanácsolták a hajó farára. Szolgálati fegyvereiket elvették, az ágyúállásokat pedig a legénység tartotta a felügyelete alatt. Nékem úgy tűnt, hogy a tisztek beletörődtek a megváltoztathatatlanba! Ettől kezdve a hajón minden szolgálatot a jugoszlávok láttak el. A más nemzetiségűeket minden ténykedés alól felmentették.” Horthy lényegében felfüggesztette a szolgálati szabályzatot és felmentette a tiszteket azon kötelességük alól, hogy a fegyelmi előírásoknak akár fegyverrel is érvényt szerezzenek. Ahogyan október 29-i jelentésében rezignáltan megállapította: „Az erőszak alkalmazása csak rontana a helyzeten, a tisztek tehetetlenül állnak egy esetleges tömegmozgalommal szemben.”

A flotta sorsa nem is Polában, hanem Zágrábban és Bécsben dőlt el. A zágrábi délszláv nemzeti tanács október 29-én a hadügyminisztériumhoz intézett táviratában követelte, hogy a haditengerészetet adják át a szerbek, horvátok és szlovének államának, mert nem lenne kívánatos, ha olasz kézre jutna, a part néprajzilag különben is hozzá tartozik. Az esetleges olasz birtoklásra vonatkozó érv Bécsben nem maradt hatás nélkül. Még inkább befolyásolta a döntést, hogy Zágrábban még nem mondták ki egyértelműen a Szerbiához való csatlakozást.

A végső elhatározás előtt az uralkodó megvitatta a helyzetet Keil és Holub tengernagyokkal, Arz vezérezredes vezérkari főnökkel és gróf Andrássy Gyula külügyminiszterrel. Egyöntetűen azt tanácsolták a Legfelsőbb Hadúrnak, hogy a flottát és minden haditengerészeti intézményt haladéktalanul adjon át a zágrábi nemzeti tanácsnak. Horthynak a döntésben semmiféle szerepe nem volt. Feladata, és egyben utolsó flottaparancsnoki ténykedése arra szorítkozott, hogy Keil tengernagynak IV. Károly megbízásából október 30-án az esti órákban táviratilag kiadott parancsát végrehajtja és a következő napon lebonyolítja a hadiflotta átadását a zágrábi meghatalmazottaknak.³²⁸³

„A Prinz Eugen lázadói magukkal rántották a Viribus Unitis matrózait is. A bujtogatók kivétel nélkül délszlávok és csehek voltak, az volt a legénység zöme is. Ezek letartóztatták tisztjeiket s kiáltványokat sokszorosítottak. Egy nap alatt sikerült fellázítani a pólai hadi- tengerészet egész legénységét. Az volt a cél, hogy a hajókat átadják azoknak a szerb politikusoknak, akikkel a bujtogatók összeköttetésben állottak.”³²⁸⁴

1918.11.01-én, immáron a Délszláv flotta vezérhajóját, amigöz nélkül horgonyzott Pólában, Raffaele Rossetti olasz őrnagy és Raffaele Paolucci olasz hadnagy vezette, embervezérlésű torpedói támadták meg. Feltehetőleg ők aknákat tettek a hajó aljára. Az aknarobbanásoktól a hajó oldalra dőlt és negyed

³²⁸³ Történelmi szemle, 1993 (35. évfolyam) 1-2. szám: TANULMÁNYOK: Sipos Péter: Horthy Miklós az első világháborúban)

³²⁸⁴ Magyarország, 16. évfolyam, 1935-03-17 / 63. szám

óra alatt elsüllyedt. 400 tengerész lelte halálát. Ekkor esett el Janko Vukovic is, az új flottaparancsnok. Az olaszok feltehetőleg azért süllyesztették el, nehogy a Délszláv államnak erős flottája legyen. A dolog „szépséghibája”, hogy pár hónap múlva a Délszláv állam által átvett flotta szinte minden egységét a győztes hatalmak az olaszoknak adták át. A Viribus Unitis mindössze 25 m mély vízben merült el. A hajót 1920 és 1930 között az olaszok kiemelték, és jórészt lebontották.

(A MAIALE néven ismert torpedóval 1912 óta kísérletezett az olasz haditengerészet. Elég gyenge eredmények után 1918. november 1 -jén, hajnalban érték el egyetlen sikerüket. A már a fegyverszünet beállta után támadó olasz osztag - az őrség nélküli pólai kikötőbe behatolva - aknát helyezett a VIRIBUS UNITIS csatahajó alá, amely gőz nélkül, horgonyon állt. A robbanás után a beömlő víz a kikötő közepén süllyesztette el a Monarchia flottájának volt zászlóshajóját.³²⁸⁵

A kikötőbe belopódzó olasz búvárok dolgát jelentősen megnehezítette, hogy a Viribus Unitis állt leghátrább a horgonyzó hadihajók sorában, a part és a Santa Andrea sziget között. Tovább nehezítette a dolgukat, hogy mire hosszadalmas manőverezéssel sikerült a Viribus Unitis közelébe jutniuk, már reggel háromnegyed öt volt az idő, és lassan kezdett megvirradni. Amikor a csatahajó mellé értek, újabb problémával kellett szembesülniük, Mignatta ugyanis süllyedni kezdett. Már úgy látszott, kudarcba fullad az akció, amikor Rosetti rájött, hogy egy nyitva felejtett szelep okozza a problémát, amit sikerült elhárítania. Újabb rendkívül óvatos manőverezés után, nagyjából a gépházak magasságában, Rosettinek sikerült a az egyik időzített aknát a hajótesthez rögzítenie, nagyjából három méter mélyen a vízvonál alatt. Mivel kezdett megvirradni, arra már nem maradt idejük, hogy észrevétlenül elhagyják a kikötőt, ezért úgy döntöttek, hogy partra úsznak és a majdani zűrzavarban akarnak elmenekülni. Ezért az akna időzítőjét csak egy órás késleltetésre állították be. A másik aknát is élesítették, majd a robbanóanyaggal megtöltött Mignettát találmra elindították a part irányába, remélve, hogy nekiütközik valamelyik horgonyon álló hajónak. Az úszó két olaszt a Viribus Unitis egyik csónakja elfogta. A két olaszt az ideiglenes flottaparancsnok, Vukovics sorhajókapitány elé állították. Rosetti és Paolucci csak ekkor tudták meg, hogy a flotta, és így a Viribus Unitis sem az ellenség, hanem a születő „baráti” délszláv állam tulajdonában van már.

Ennek hatására Rosetti bevallotta, hogy időzített mágneses bombát helyeztek a Viribus Unitis oldalára, ami hamarosan robbanni fog, ezért a csatahajó azonnali kiürítését sürgette, azt kérve, hogy ők is a távozók között lehessenek. Vukovics tisztjei között volt, aki nem hitt Rosettinek, és az „aknáról szóló mesét” ravasz szökési kísérletként értékelte, ám a flottaparancsnok komolyan vette az olaszok közlését, és elrendelte a Viribus Unitis elhagyását. A riadó váratlanul érte az éjszakába nyúló mulatozástól megfáradt legénységet, a hajó azonnali elhagyásáról szóló parancs pedig pánikot váltott ki a tengerészek között. Riadt szaladgálás kezdődött a fedélzeten, sokan megzavarodva fel-alá rohagáltak, mások pedig a vízbe vetették magukat. - A robbanás 6.30-kor következett be.- Senki sem törődött a csatahajó megmentésével, mindenki igyekezett úgy menteni magát, ahogyan csak tudta. – A hajó 6.40-kor elsüllyedt, míg mások szerint 6.43-kor merült el.- Paolucci később így emlékezett vissza a Viribus Unitis fedélzetén kitört pánikról: „Hallottuk, hogy csapódnak a nyíló ajtók, láttuk, ahogy a félmeztelen emberek őrült módjára rohannak fel a lépcsőkön, és hallottuk a vízbe hulló testek csobbanását.” A lovagias parancsnok, Vukovics sorhajókapitány megengedte a két olasznak, hogy ők is a vízbe vethessék magukat, a parancsnok azonban a hídon maradt, hogy megpróbálja menteni, ami még menthető. Hat óra negyvennégy perckor mély detonáció hangja hasított a kora reggeli város álmos csendjébe. A robbanás ereje csaknem egy méter magasra lökte a csatahajót, majd a Viribus Unitis gyorsan elkezdett a jobb oldalára dőlni. Alig negyedórával a robbanás után, a csatahajó felborult, és pár perc múlva elnyelte a kikötő piszkosszürke vize. Még a szakirodalomban is tartja magát az a nézet, hogy a Viribus Unitis 400 embert ragadt magával a mélybe, a legfrissebb kutatások szerint azonban csak 40 körül lehetett az áldozatok száma. Mivel az elsüllyedt csatahajó komoly veszélyt jelentett a pólai kikötő forgalmára, 1929-ben az olasz hatóságok robbantásokkal szétdarabolták a hajótestet, a nagyobb darabjait pedig kiemelték. (1918 után az Isztriai-félsziget egészen a második világháború végéig olasz fennhatóság alá került.) Horthy altengernagy utolsó zászlóshajójának kiemelésre nem került maradványai azonban mind

³²⁸⁵ Haditechnika 29. 1995 / 4. szám HADITECHNIKA-TÖRTÉNET, Sárhidai Gyula: Olasz torpedólovások a brit flotta ellen.)

a mai napig a pulai kikötő 30 méteres mélységében őrzik a hajdanvolt osztrák-magyar flotta emlékét, amit még fennállt, soha sem tudtak legyőzni.³²⁸⁶

„.....A Viribus Unitis irtózatos morajlással megfordult fenékkel felfelé, olyan volt, mint egy úszó bálna..... A jugoszlávok a magyarokat vádolták a hajó elsüllyesztésével. Emiatt a magyar legénységet egy páncélerődítménybe akarták internálni. Már gyülekeztünk is útra a páncélerődítmény felé, amikor a Wien nevű óriási kórházhajó is felrobbant.³²⁸⁷

„Percek múltán hatalmas robbanások rázkódtatták meg a levegőt. A monarchia egyik leghatalmasabb és legszebb hadihajója öt helyen kezdett égni, féloldalra billent, majd elmerült a tengerben. 323 fűtő és matróz pusztult el az elsüllyedt hajón, köztük 107 magyar is.³²⁸⁸

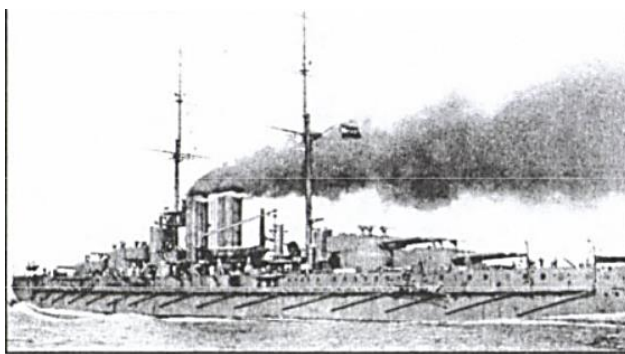
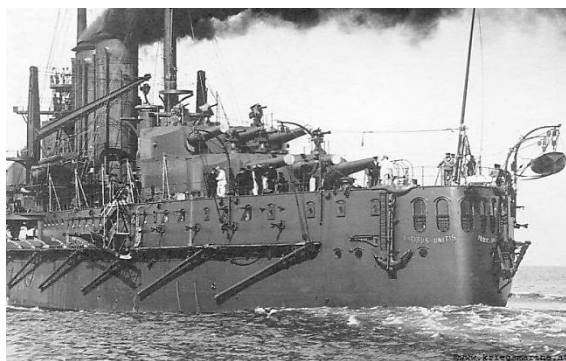
Pola kikötőjét ötszörös gerenda és hálózár védte.³²⁸⁹



Raffaele Rossetti őrnagy



Raffaele Paolucci orvoshadnagy



³²⁸⁶ <https://www.origo.hu/tudomany/20191031-az-olasz-buvarok-nem-tudtak-hogy-az-osztrakmagyar-flotta-idokozben-mar-delszav-kezre-kerult.html>

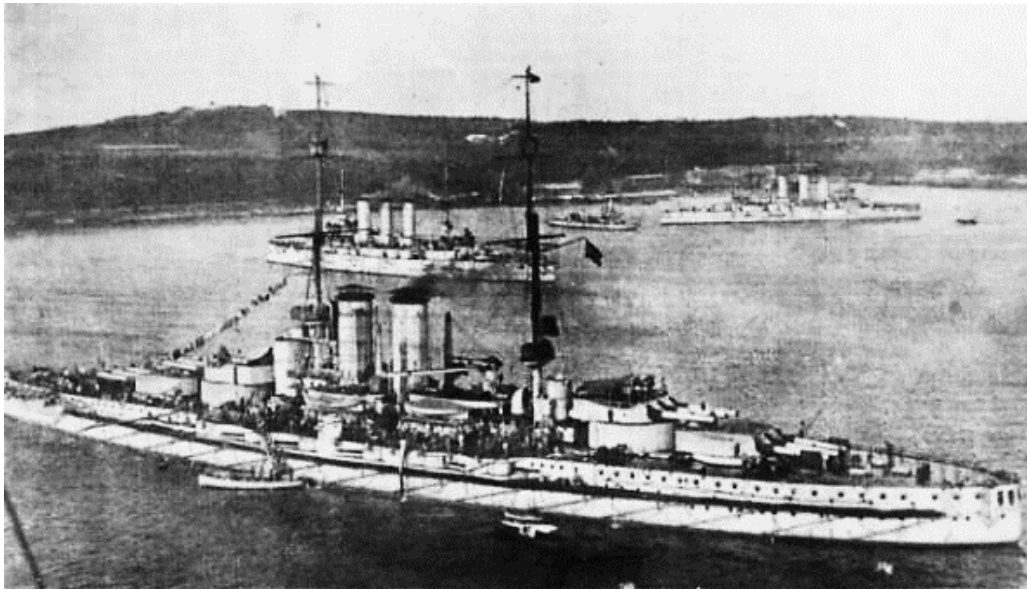
8 Órai Újság, 21. évfolyam, 1935-05-26 / 120. szám

Új Idők, 45. évfolyam, Lapszámok 1 939-10-29 / 44. szám

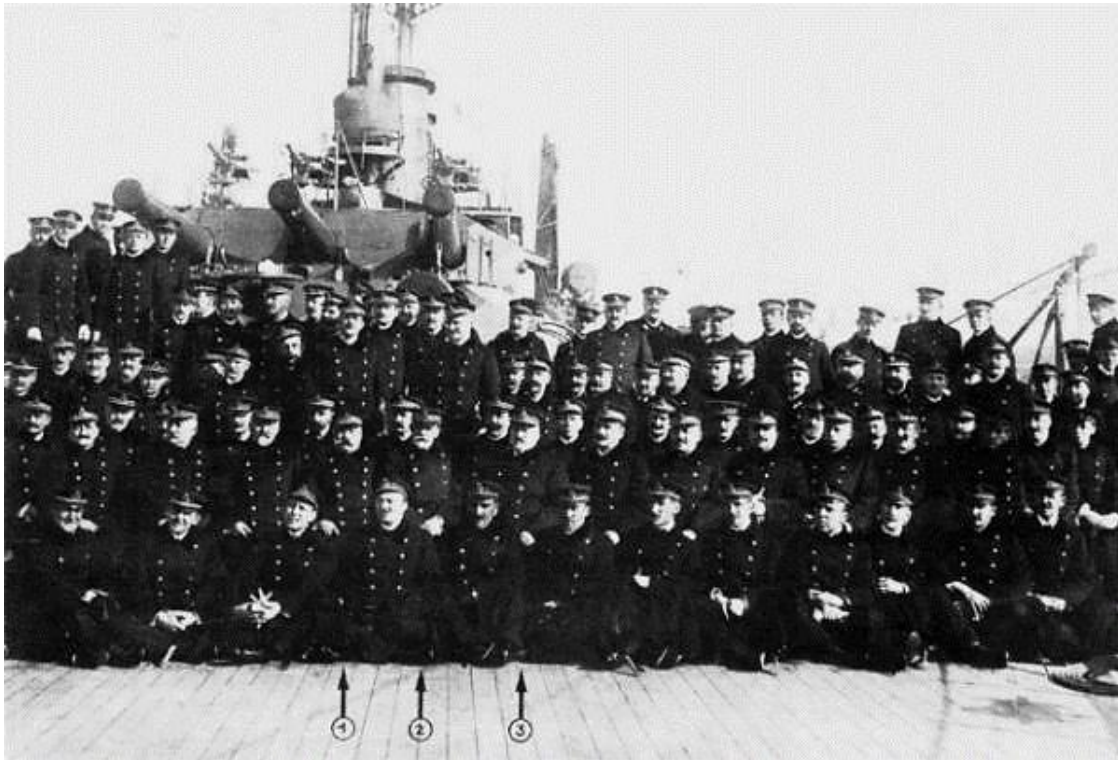
³²⁸⁷ Magyarország, 38. évfolyam, 1931-05-06 / 101. szám

³²⁸⁸ Magyarország, 16. évfolyam, 1935-03-17 / 63. szám

³²⁸⁹ 8 Órai Újság, 21. évfolyam, 1935-05-26 / 120. szám



SMS Viribus Unitis Pula (Póla) kikötőjében



A Viribus Unitis tisztjei

Ugyanez a folyóirat -Magyar Adria Egyesület Közlönye 1912. évi IV. füzetében.-, ugyancsak az 1912. évfolyamában a 491. oldalon, táblázatos összehasonlítást tesz a 19 000—23 000 tonna vízkiszorítású csatahajók között abból a szempontból, hogy melyik hajónak a legnagyobb a tűzereje teljes oldaltűzelés esetén, mégpedig a kilőtt lövedékek összsúlya szerint.

A táblázat szerint a VIRIBUS UNITIS által kilőtt lövedékek súlya a legnagyobb: 5400 kg, utána következik a DANTE ALIGHIERI 5004 kg-al, majd a JEAN BART 4400 kg-al stb. A másik forrásom már az újabb időkből származik. A kis könyv „Kurze Geschichte der k.u.k Marine” címmel jelent meg 1970-ben Hertfordban a Koehlers kiadványtársaságnál. Paul Schmalenbach a szerző. E munka 52. oldalán a következőt írja: „A VIRIBUS UNITIS-t, mint a világ első háromlőveges tornyokkal felszerelt nagy

csatahajóját 1912. X. 16-án állították szolgálatba..." (A próbajáratokat 1912. augusztus 23-án kezdte el). Egyébként a DANTE ALIGHIERI 1913-ban állt szolgálatba.³²⁹⁰

A csatahajó oldaltűzének értéke egy sortűznél, az 1906–1914 között épült 30,5 cm-es típusok vonatkozásában (német írásmód szerint)					
Állam	Hajónév	Löve- dék- tömeg, kg	Állam	Hajónév	Löve- dék- tömeg, kg
Egyesült Államok	ARKANZAS	4978	Németország	GROSSER KURFÜRST	4222
Egyesült Államok	FLORIDA	4122	Németország	OSTFRIESLAND	3442
Nagy- Britannia	DREAD- NOUGHT	3084	Olaszország	GIULIO CESARE	5620
Nagy- Britannia	NEPTUN	3855	Olaszország	DANTE ALIGHIERI	5226
Argentína	RIVADAVIA	5014	Oroszország	GANGUT	4048
Francia- ország	JEAN BART	4785	Oroszország	IMPERATRIZA MARIA	4100
Japán	KAWATSCHI	3393	Ausztria– Magyarország	SZENT ISTVÁN	5673

3291

Parancsnokai:

Danelilli kapitány 1912.08.11-1912.08.16.



*Anton Willenik (Villnik Antal) sorhajókapitány 1912.08.16/27 - 1912.10.06-1913 február
(utóbb admirális)*



Anton Alexander Ignaz Friedrich Hansa sorhajókapitány 1913.04.25- 1914. március

³²⁹⁰ Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 2. szám Vita: Csonkaréti Károly : Válasz Kopeckzy Győzőnek. – 1987. 325. p.

³²⁹¹ Haditechnika 22. 1988 / 3. szám HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

Freiherr (báró) von Gerlach sorhajókapitány 1913. március- 1914. augusztus
 Edmund (Ödön) Grassberger sorhajókapitány 1914.08.17- 1915. augusztus
 Kamillo Ernest Teuschl sorhajókapitány 1915.08.15- 1917.11.04.
 Gustav Engelbert Ritter von Nauta sorhajókapitány 1917.11.05- 1918 március
 Janko Podkapelski Vukovic sorhajókapitány (utóbb admirális 1 napig) 1918.03.11- 1918.11.01+

Tengernagyok a hajón:



*Habsburg Ferenc Ferdinánd
 főherceg tengernagy, trónörökös*



*Eugen Ritter von Chmelarz
 ellentengernagy (vice-admiral) 1912*



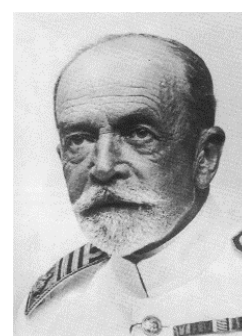
*gróf Rudolf von Montecucoli
 tengernagy, aki 1904-1913
 között a monarchia
 flottájának főparancsnoka*



*Maximilian Njegovan
 ellentengernagy 1913*



*Franz Löffler
 ellentengernagy 1914*



*Anton Johann Haus admirális
 (utóbb főtengernagy)
 1914, 1915-1917.02.08. († tüdőgyulladás)*



*Anton Willenik admirális
 1917-1918.02.27*



*vitész nagybányai Horthy Miklós altengernagy,
 flottaparancsnok 1917.02.27-1918.10.30.*



Janko Vukovic sorhajókapitány, a csatahajó parancsnoka, aki egyben a Délszláv állam flottaparancsnoka lett, admirálsi rangban. A hajóval együtt merült a hullámsírba

„Hirtelen lökés rázza meg a hatalmas hajótestet. A robbanás alig hallatszik. A büszke csatahajó azonnal oldalára dől. Mindenki tudja, hogy a seb halálos..... A parancsnoki hídon áll Vukovic volt cs. és kir. sorhajókapitány, a korábbi hajóparancsnok, most már, jugoszláv flottaparancsnok. Némán int nemet, amikor felkérlik, hogy foglaljon helyet az utolsónak távozó csónakban. A régi hagyományos, nemes tengerész szokáshoz híven, hajóját annak pusztulásakor sem akarja elhagyni, hanem azzal együtt a hullámsírba száll.”³²⁹²

³²⁹² 8 Órai Újság, 29. évfolyam, 1943-10-30 / 246. szám

Ismertebb tengerészek, akik a hajón szolgáltak:

osgyáni Rónay Tibor fregattkapitány 1914-től tüzértiszt (sorhajóhadnagy, korvettkapitány majd fregattkapitány) (DDR. Juba)

Milosevics Sándor korvettkapitányt elsőtiszt 1918.10.30+ (DDR. Juba)

báró Gerlach Szilárd sorhajókapitány a Ferenc-József Rend lovagkeresztese

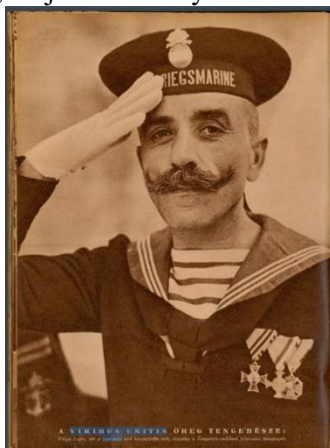
Brunfeldi Helmreichen Frigyes korvettkapitány a Ferenc-József Rend lovagkeresztese³²⁹³

Konyovits Demeter sorhajóhadnagy³²⁹⁴

Bogyor Gyula a Novara, majd a Viribus Unitis kormányosa³²⁹⁵

norwalli Konek Emil sorhajókapitány, 1918. áprilisától a flotta törzskari főnöke (utóbb 1920-tól ellentengernagy, 1924-től altengernagy)

Székely Géza kormányos gyakornok, majd főkormányos³²⁹⁶



*Varga Lajos kazánfűtő*³²⁹⁷

Tido J. Gaspar tengerész³²⁹⁸

Kari Schwarcz szállásmester³²⁹⁹

Kapitány Károly a 30.5 cm-es ágyúknál szolgált.³³⁰⁰

Birinyi Béla kadét³³⁰¹

Retynók Károly tengerész³³⁰²

Maurer Péter kormányos³³⁰³

Pauker Sándor 1916-1917-ben szolgált a hajón.³³⁰⁴

Koltai-Kollár Jenő³³⁰⁵

Szegedi Szabó István tengerész, színművész, aki alatt elsüllyedt a Szent István, majd a Viribus Unitis csatahajó is.³³⁰⁶

Pallesz András tengerész, majd a Novara kormányosa³³⁰⁷

Pintér Ferenc hajóírnok³³⁰⁸

Bruno Dittrich fregattkapitány, törzstiszt a Viribus Unitisen³³⁰⁹

Lukács Sándor tengerész³³¹⁰

Tombor Béla tengerész³³¹¹

³²⁹³ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-07-19 / 169. szám

³²⁹⁴ Az Újság, 14. évfolyam, 1916-06-28 / 178. szám

³²⁹⁵ Székely Hírmondó, 20. évfolyam, 2015-01-27 / 17. szám

³²⁹⁶ Háromszék, 26. évfolyam, 2014-11-01 / 7337. szám

³²⁹⁷ Pesti Napló Képes Melléklet, 1937-10-17

³²⁹⁸ A Hét 16. évfolyam, 1971-04-02 / 13. szám

³²⁹⁹ Új Nemzedék, 18. évfolyam, 1936-12-01 / 275. szám

³³⁰⁰ Deseő Lajos: Erdélyi ezredek a világháborúban (Budapest, 1941)

³³⁰¹ Magyarország, 16. évfolyam, 1935-12-12 / 283. szám

³³⁰² Friss Újság, 44. évfolyam, 1939-08-01 / 173. szám

³³⁰³ Magyar Nemzet, 67. évfolyam, 2004-03-08/57. szám

³³⁰⁴ Esti Kurír, 16. évfolyam, 1938-12-06 / 277. szám

³³⁰⁵ Friss Újság, 39. évfolyam, 1934-06-28 / 144. szám

³³⁰⁶ Magyar Élet, 3. évfolyam, 1941-12-25 / 294. szám

³³⁰⁷ Új Nemzedék, 25. évfolyam, 1943-01-07 / 4. szám

³³⁰⁸ Történelmi szemle, 1993 (35. évfolyam) 1-2. szám: TANULMÁNYOK: Sipos Péter: Horthy Miklós az első világháborúban

³³⁰⁹ Történelmi szemle, 1993 (35. évfolyam) 1-2. szám: TANULMÁNYOK: Sipos Péter: Horthy Miklós az első világháborúban

³³¹⁰ Kecskeméti Lapok, 69. évfolyam, 1936-04-12 / 15. szám

³³¹¹ Magyar Nemzet, 24. évfolyam, 1968-01-07 / 5. szám

A K.u.k. flotta legénységének 48.9%-a délszláv, a tisztikar 1914-es 1748 fős állományából 20.4%, avagy 214 fő volt magyar.

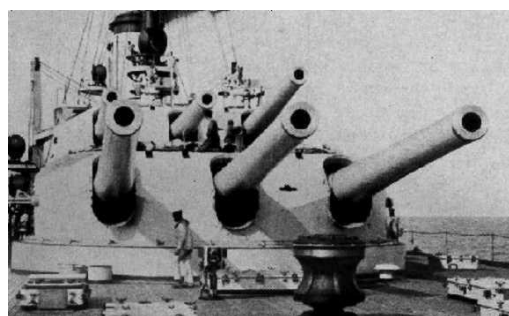
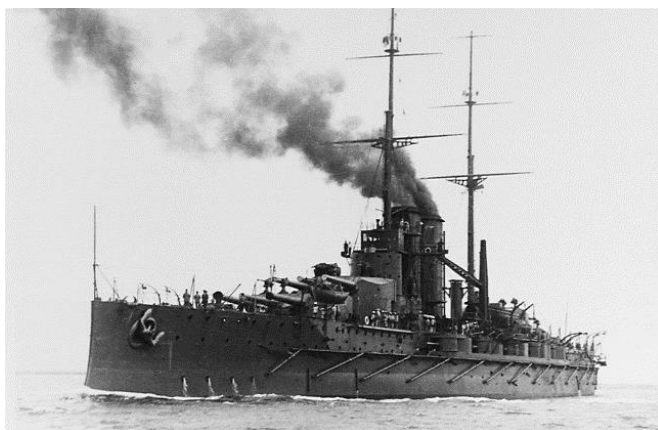
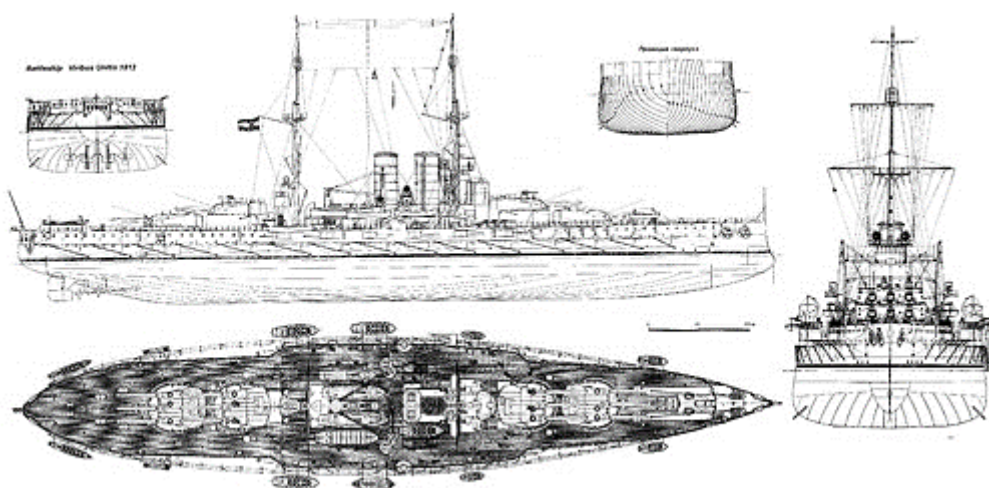


1. ábra: A kifutó osztrák–magyar flotta az 1913-as nyári gyakorlaton. Elöl a VIRIBUS UNITIS csatahajó mint zászlóshajó



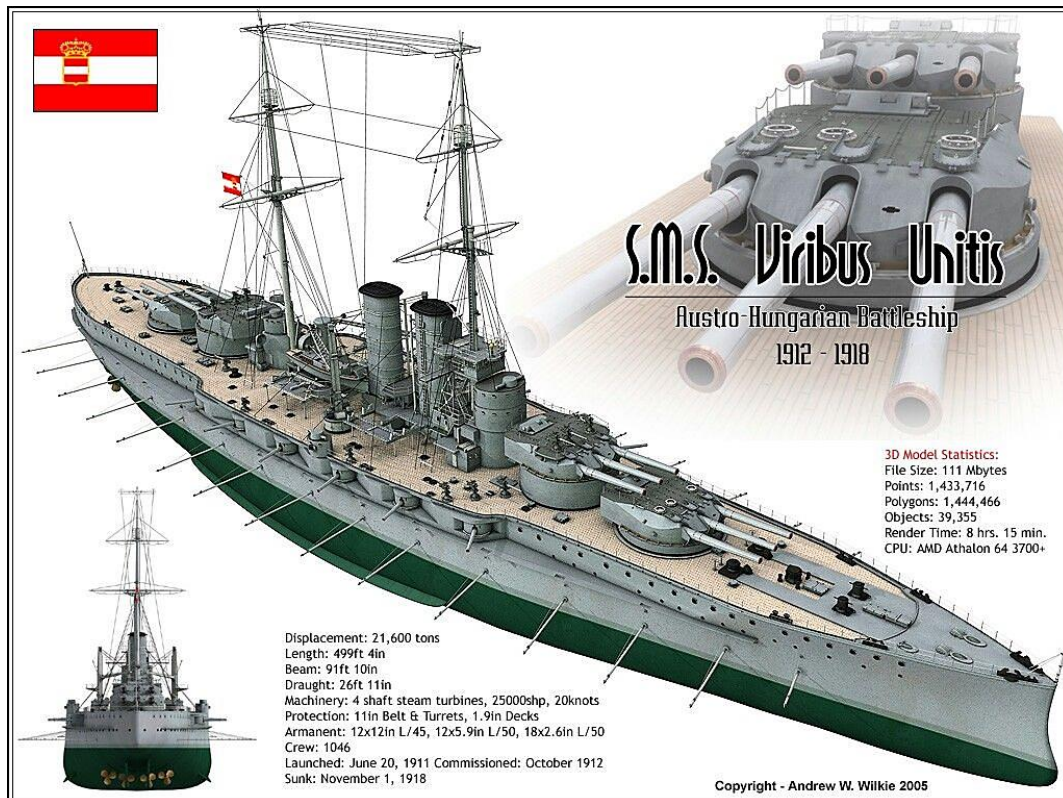
11. ábra: A VIRIBUS UNITIS (1912) osztrák–magyar csatahajó 30,5 cm-es gránátjai a barcolai Faro di Vittoria bejáratánál

1995/2 HADITECHNIKA 59 3312



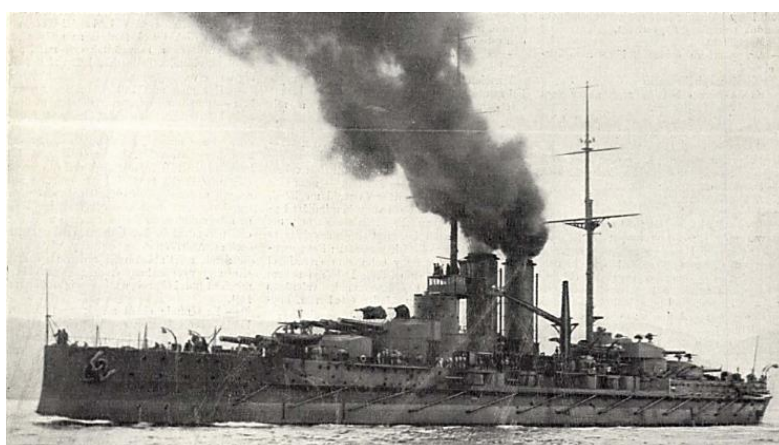


A csatahajó matrózai 1917-ben

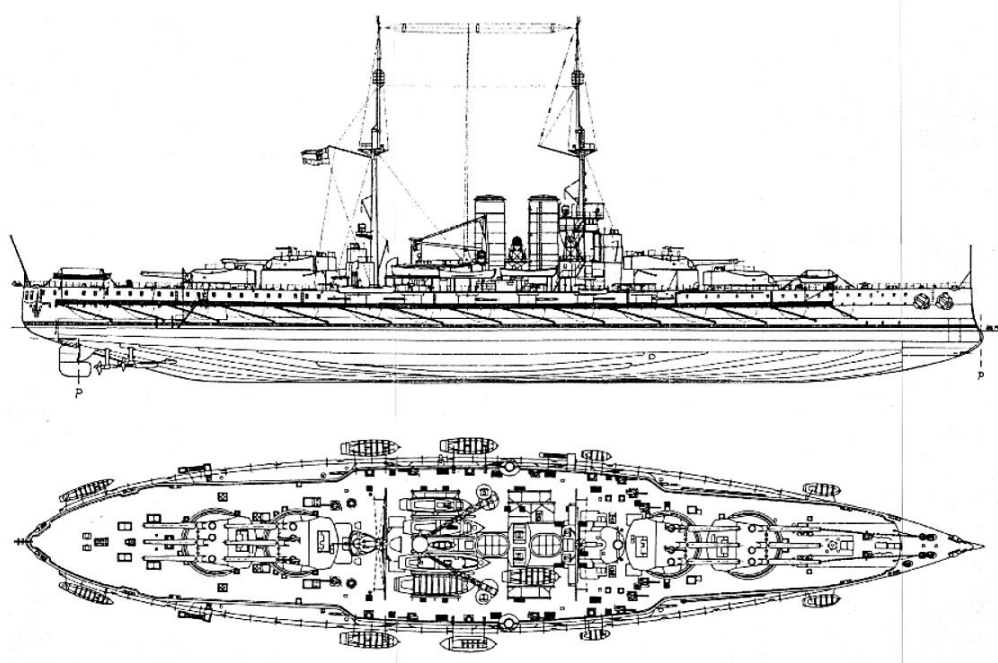




A csatahajó orr része a velencei arzenálban



A hajó 1914-ben³³¹³

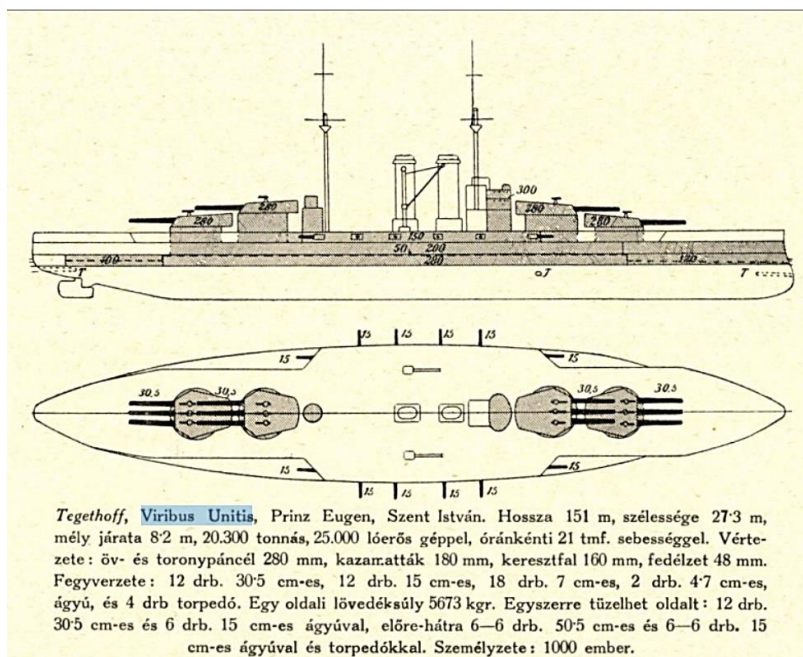
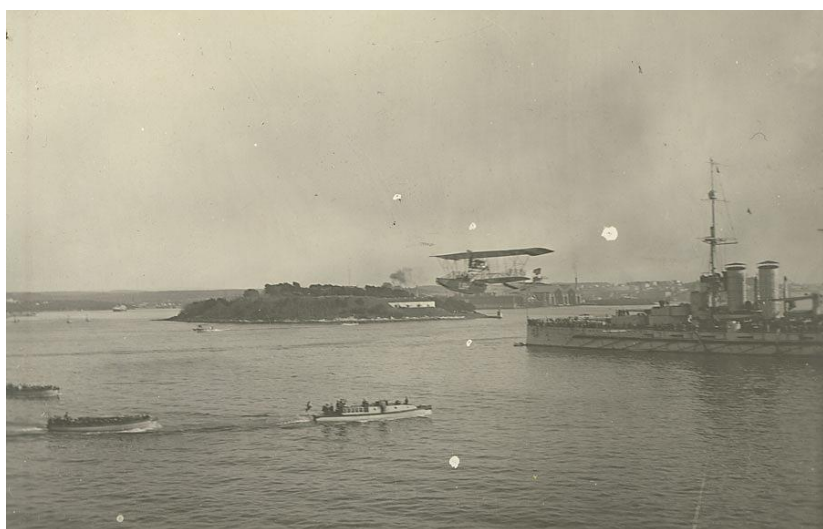


Viribus Unitis jellegrajza

³³¹³ Vasárnapi Újság –34. szám / 1914-08-23

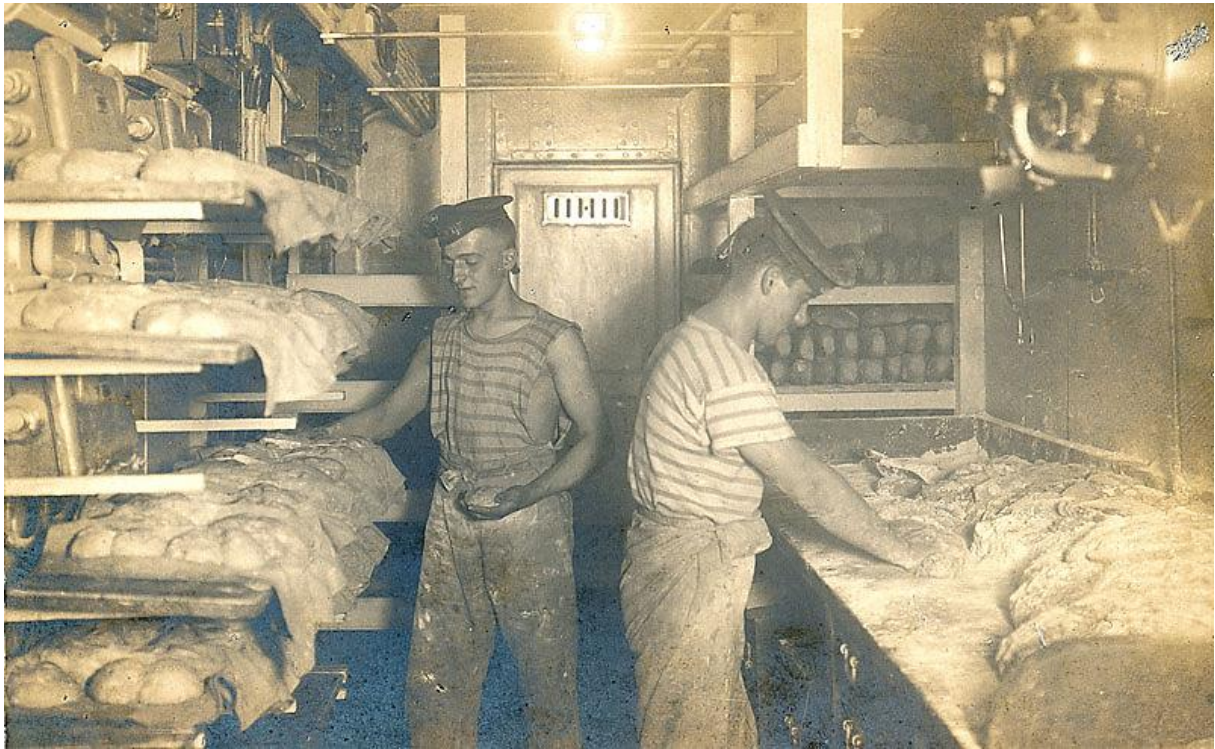


A pilseni Skoda gyárban készül a Viribus Unitis első háromlőveges lövegtornya



3314

³³¹⁴ Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914, Éves tartalomjegyzék, Bignió Gyula: A hadviselő államok tengeri hadereje (6 képpel és 14 rajzzal)



A hajó péksége



A süllyedő Viribus Unitis. Mivel gőz nélkül állt, esély se volt a szivattyúk beindítására. Egy védtelen, békére készülő, gőz nélkül álló hajót elsüllyeszteni, olyan „dicsőség”, mint ha valaki kirabol egy vak embert



A *Viribus unitis*, a volt cs. és kir. flotta vezérhajója 1918 november elsején elsüllyedt a polai kikötőben. Három fénykép nemes Suhay Imre gyűjteményéből

A három fénykép a fenti jobboldali képpel együtt értendő.³³¹⁵

Bár a cikk a *Viribus Unitis*-ről szól, szerintem itt két kép a *Szent István* elsüllyedését mutatja. A *Szent István* lövegtornyait fordították ki, illetve a másik képen a felborult hajó mellett a *Tegetthoff* csatahajó látható. Több újságcikk is a süllyedő *Szent István* képét hozza az elsüllyedő *Viribus Unitis* képe helyett, amikor a *Viribus Unitis*-ről írnak, pl.: „A *Viribus Unitis* elsüllyedése”³³¹⁶

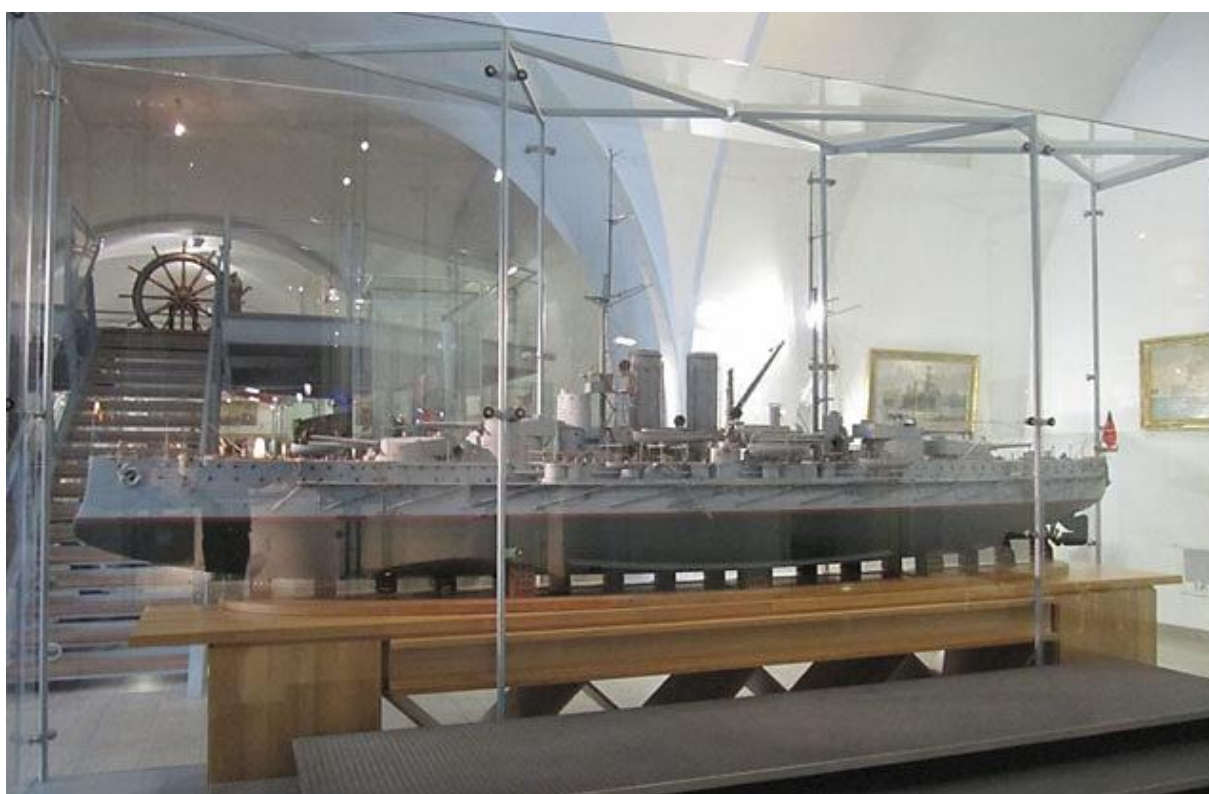
Tegetthoff vagy *Viribus Unitis* osztály. A szakirodalomban a Tegetthoff osztály az ismertebb elnevezés, de a *Viribus Unitis* osztály is előfordul.

Viribus Unitis (IV.)	Tegetthoff (V.)
megrendelése 1908	megrendelése 1908
szereződéskötés 1909.11.29	szereződéskötés 1909.11.29
építés kezdete 1910.07.24	építésének kezdete 1910.09.24
vízrebocsátás 1911.06.24	vízrebocsátása 1912.03.21
hadrendbe állt 1912.12.05	hadrendbe állt 1913.07.14

A fenti táblázatból viszont látszik, hogy a hajóosztályt igazából *Viribus Unitis* osztállynak kellene nevezni, mivel előbb készült el a *Viribus Unitis*, mint a Tegetthoff, és a megrendelési sorszáma is előrébb volt.

³³¹⁵ Új Idők, 45. évfolyam, 1939-10-29 / 44. szám

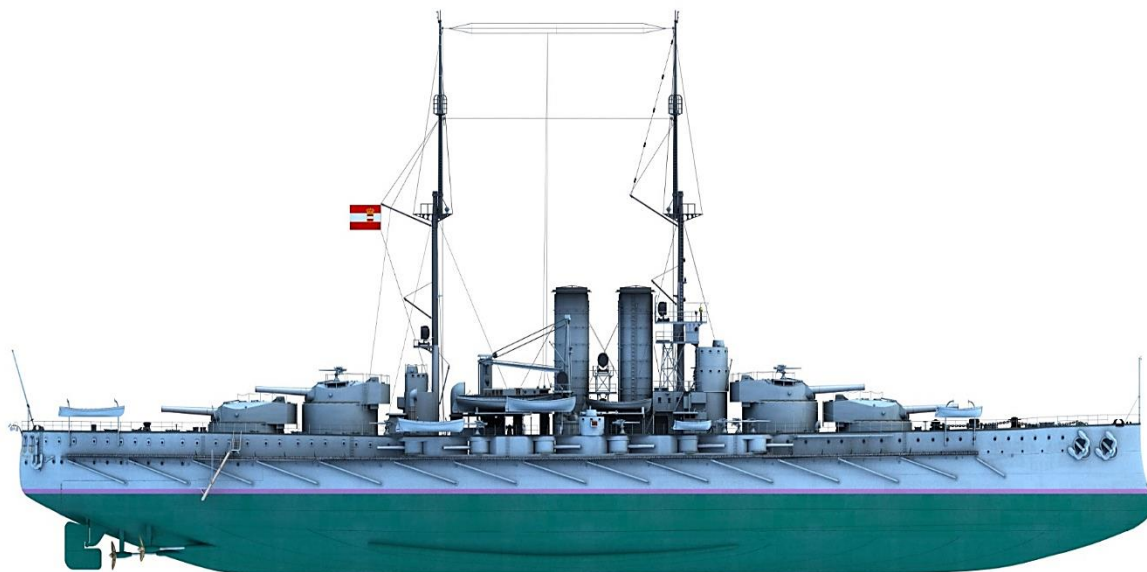
³³¹⁶ Új Idők, 45. évfolyam, 1939-10-29 / 44. szám.



A bécsi Herresgeschichtliches Múzeumban (HGM) látható a zászlóshajó 1: 25-ös modellje mindkét oldalról. A modell teljes hossza hat méter



3317



A Monarchia tengeri hadereje:

Dreadnoughtok: Viribus Unitis (horvát lobogó alatt 1918+), Thegethoff, Prinz Eugen, Szent István (1918+) (1. csatahajóosztály) (12 db. 30.5 cm, 12 db. 15 cm, 20.2 csomó)

Pre- Dreadnoughtok (másod osztályú csatahajók): Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky, Zrínyi (2. csatahajóosztály) (4 db. 30.3 cm, 8 db. 24 cm, 20 db. 10 cm, 20.6 csomó)

Sorhajók (másod osztályú csatahajók): Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich, Erzherzog Ferdinand Max (3. csatahajóosztály) (4 db. 24 cm, 12 db. 19 cm, 19.2 csomó)

Sorhajók (harmad osztályú csatahajók): Árpád, Habsburg, Badenbergr (3 db. 24 cm, 12 db. 15 cm, 19 csomó)

Partvédő páncélosok (harmad osztályú csatahajók): Budapest, Wien (1917+), Monarch (4 db. 24 cm, 6 db. 15 cm, 17.9 csomó)

Páncélos cirkálók: Maria Theresia, Kiser Karl VI., Sankt Georg (5 db. 19 cm, 4 db. 15 cm, 22 csomó)

Nagycirkálók (védett cirkáló): Kaiserin Elisabeth (1914+), Kaiser Franz Joseph I.

Gyorscirkálók (védett cirkáló): Admiral Spaun, Novara, Saida, Helgoland

Kiscirkálók (védett cirkáló): Tiger (utóbb Lacroma néven), Panther, Leopard, Zenta (1914+), Asperin, Szigetvár

Rombolók: Csikós, Huszár, Ulan, Streiter, Wildfang, Schrfschütze, Uskoke, Turul, Pandur, Réka, Dinara, Velebit, Warasdiner ,Tátra, Lika (1915+), Triglav (1915+), Csepel, Tátra, Balaton, Orjen, Lika II, Triglav II. ,Dukla, Uzsok

Síktengerjáró torpedónaszád 24 db, 12 db, 8 db, 16 db, 3 db, összesen 53 db (51 db)

Torpedónaszád 30 db.

Tengeralattjáró 1914-ben 6-7 db.³³¹⁸

Háborús veszteség 39 elsüllyedt hajó (ebből 5 torpedóromboló) és 6 súlyosan megrongálódott hajó.

Elsüllyedt 9 tengeralattjáró. A fentiekből összesen 17 volt hadihajó (55.545 tonna) és 1 kórházhajó (5500 t).

³³¹⁸ Bak József – Csonkaráti Károly stb. Hadihajók típuskönyv, Földi Pál: Az Adria királynője

„A haditengerészet veszteségei:

1. «Zenta» cirkáló (2300 T.) elsüllyedt 1914 aug. 16-án, Castel Lastua előtt, 18 francia csatahajóval küzdve.
2. «Kaiserin und Königin Elisabeth» cirkálót (4000 T.) 1914 novemberében saját legénysége Tsingtauban, az átadás előtt a levegőbe röpítette.
3. «26»-os számú régebbi szerkezetű kis torpedónaszád (47 T.) 1914 aug. 23-án Póla előtt robbanás által pusztult el.
- 4., 5. «Lika» és «Triglav» torpedórombolók (850—850 T.) 1915 dec. 29-én Durazzo előtt aknára kerültek.
6. «Wildfang» torpedóromboló (400 T.) 1917 jan. 4-én az északi Adriában aknára kerülvén, elsüllyedt.
7. «Wien» partvédő páncélos (5600 T.) 1917 dec. 9-én, Triest előtt olasz torpedó támadása következtében süllyedt el.
8. «11»-es számú torpedónaszád (20 T.) 1917 okt. 5-én, Anconától délre elpusztult.
9. «Szent István» csatahajó (20.000 T.) 1918 jan. 30-án, olasz torpedó támadása következtében az északi Adrián süllyedt el.
- 10—16. A következő tengeralattjáró naszádok a háború folyamán eltűntek anélkül, hogy sorsukról többet tudnánk : U. III. (240 T.), U. VI. (240T.), U. XII. (240T.), U. XVI. (130 T.), U. XX. (180 T.), U. XXIII. (180 T.) és U. XXX. (270 T.).
17. «Oceania» kórházhajó (5500 T.), átalakított Lloyd hajó, 1917-ben olasz tengeralattjáró támadása következtében süllyedt el.
18. A fegyverszünet után 1918 nov. 2-án a «Viribus Unitis» csatahajót 2 olasz tengerésztiszt a pólai kikötőben süllyesztette el.” A Viribus Unitis elvesztését sokan már nem tekintik magyar háborús veszteségnek, hiszen elsüllyedésekor már nem magyar lobogó alatt hajózott, hiszen ekkor már 21 ágyúlövés után felvonták rá a jugoszláv zászlót.³³¹⁹

(27 tengeralattjárónk 131 hajót süllyesztett el.)

Antant veszteség 215 hajó elsüllyedt és 4 léghajó lezuhant és 1 súlyosan sérült cirkáló a Dartmouth. A fenti veszteségszámban nincsen benne a Jean Bart, a Dublin, a Weymouth cirkáló és a japán Sakaki romboló. Elsüllyedt 16 tengeralattjáró. Az elpusztult hajók között volt 10 torpedóromboló.³³²⁰

A Hadtörténelmi Múzeum a Viribus Unitis osztrák—magyar csatahajó egykori szolgálatvezetőjének, Mayer Károlynak özvegyétől vásároltuk meg a Viribus Unitis tekintélyes méretű (400X275 cm) főárboc lobogóját. A piros-fehér-piros színű, vékony gyapjuszövetből készült lobogót 1918 őszén, a csatahajó elsüllyesztésekor vette magához Mayer Károly és azt 40 évig a lakásán őrizte.³³²¹

A „Viribus' Unitis” selyem díszlobogóját a flotta utolsó parancsnoka vette magához. Mélyen meghatva láttuk ugyanezt! a lobogót lengeni 1937. október 10-én a Magyar Haditengerészeti Emlékmű felavatásánál. Most ez a lobogó fedi vitéz nagybányai Horthy Miklós koporsóját a kenderesi sírboltban.³³²²

Kiemelik az elsüllyedt „Viribus Unitis” csatahajót. A királyi olasz tengerészeti minisztérium a pólai kikötőben elsüllyedt Viribus Unitis volt osztrák-magyar csatahajó kiemelésével, illetve anyagának értékesítésével egy magánvállalatot bízott meg. Az eladási szerződésben azonban kikötötte, hogy a hajó roncsában talált s a hajó volt személyzetének magántulajdonát képező tárgyak a pólai tengerészeti parancsnokságnak adandók át, A volt haditengerészek hozzátartozói érdekeik megvédése céljából a hajó elsüllyedése alkalmával elvesztett értékeiket július 31-ig a magyar királyi belügyminisztérium VI. d. osztályának írásban bejelenthetik.³³²³

³³¹⁹ Magyar Katonai Közlöny, 1925 (13. évfolyam) Az osztrák-magyar monarchia hadereje a világháborúban. Írta: Suhay Imre vkszt. ezredes)

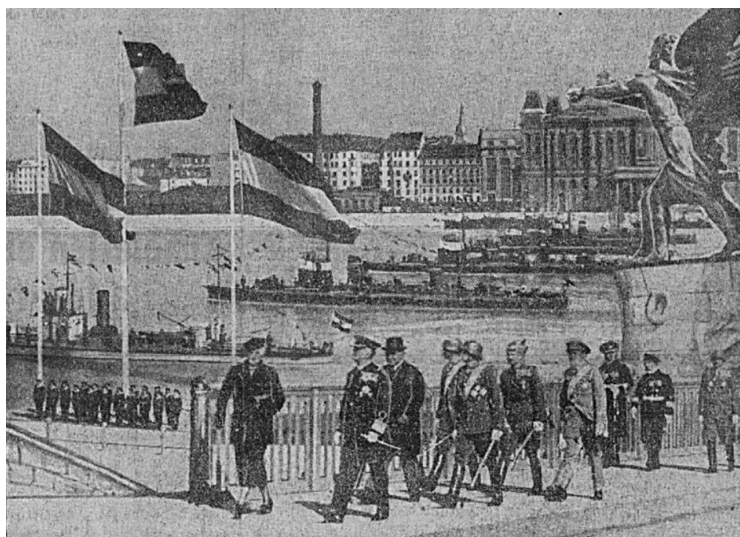
³³²⁰ Földi Pál: Az Adria királynője: Az Osztrák-Magyar haditengerészet története 1870-1918, Csegöktér Kiadó, 2015.

³³²¹ Hadtörténelmi Közlemények, 8. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1961) 1. szám: Szemle: Kerekes Zoltán: A Hadtörténelmi Múzeum 1960. évi szerzeményei. – 1961. 1. sz. 276–285. p

³³²² 8 Órai Újság, 29. évfolyam, 1943-10-30 / 246. szám

³³²³ Szózat, 7. évfolyam, 1925-06-26 / 141. szám

Az Új Nemzedék, 1924. augusztus (6. évfolyam, 157-181. szám) 1924-08-27 / 177. számában arról írtak,³³²⁴ hogy a Viribus Unitis csatahajót épp speziai hadikikötőben bontják szét. De ekkor még a Viribus Unitist ki sem emelték, lásd az 1925 évi fentebbi cikket. A Szent István pedig elsüllyedt. Tehát a cikk írója, vagy a Tegetthoffot, vagy a Prinz Eugent láthatta lebontás közben.



A budapesti Petőfi hídnál felavatott tengerész emlékmű avatásakor a Viribus Unitis lobogóját vonták fel a középső zászlórúdra³³²⁵

2005-ben Pola-ban (Pula) egy olyan tenger alatti kávézót terveztek nyitni, ahonnan az I. világháborúban elsüllyedt nagy csatahajó, a Viribus Unitis roncsai láthatók.³³²⁶

A Tegetthoff osztály egységei kissé eltértek egymástól. Az általános méretezést Krámer Mihály így adta meg. Ezt vette át jórészt a szakirodalom.

³³²⁴ Új Nemzedék, 6. évfolyam, 1924-08-27 / 177. szám

³³²⁵ 8 Órai Újság, 23. évfolyam, 1937-10-12 / 231. szám

Friss Újság, 42. évfolyam, 1937-10-10 / 231. szám

³³²⁶ Népszabadság, 63. évfolyam, 2005-01-26 / 21. szám

A Tegethoff osztály általános adatai.	
hosszuk a vízvonalon 151 m	gépek 1 486 tonna (7,3%)
legnagyobb hosszúságuk 152,18 m	elektromos generátorok 349 tonna (1,7%)
szélesség 27,99 m	függőleges páncél 5 103 tonna (24,8%)
merülés 8,59 m	fedélzet és torpedóvédelem 1 686 tonna (8,2%)
terhelés üresen és próba terhelés 20 013 metric tonna 20 008 metric tonna	üzemanyag minimális feltöltéskor 900 tonna (4,4%)
Súlyelosztás a Viribus Unitis esetén 1912-ben	Teljes metrikus tömeg 20 554 metrikus tonna
hajótest 5 313 tonna (25,8%)	Tervezett teljesítmény 25 000 SHP
felszárelés és ellátmány 1 488 tonna (7,2%)	Viribus Unitis 27 383 SHP Tegethoff 25 638 SHP Prinz Eugen 27 183 SHP Szent István N/A
fegyverzet, beleértve a lövegtornyokat is 3 327 tonna (16,2%)	hatótávolság 5 000 tmf
lőszerek 902 tonna (4,4%)	üzemanyag 1 871 tonna szén vagy 1 536 tonna brikett 162 tonna olaj
	elektromos teljesítmény 4x300 KW turbinával hajtott DC dinamó 2x150 KW turbinával hajtott DC dinamó 2x150 KW beninmotorral hajtott DC dinamó 2 db AC generátor
	Páncélzat KC: Krupp cemented K: Krupp nem cementált páncél SP: speciális páncél SM: Siemens-Marin páncél
	övpáncél 280 mm KC , alul 180 mm KC, amit 80 mm teakfára rögzítettek felső öv 180 mm KC kazamata 180 mm KC orr és tat 150 mm KC elől és hátul a páncélozott válaszfalak 150 mm KC torpedó válaszfal 25 + 25 mm SP fő lövegtorony elől 280 mm KC, oldalt 150 mm KC, hátul és felül 60 mm SM 15 cm-es parancsnoki torony elől és oldalt 180 mm KC, felül 40 mm SM barbettes 280 mm KC páncélozott fedélzet lejtős részek 180 mm és 18 + 30 mm SM / vízszintes rész 18 + 18 mm SM fő lövegtorony elől 280 mm KC, oldalt 200 mm KC, hátul 130 mm KC, a ferde részek és a tető 60 mm K
Fegyverzet 12x30,5 cm/45 K10 Skoda ágyú A lövegtornyok közül az alsó 680 tonna a felső 690 tonna lövegcső 54,25 tonna csőemelés -4 - +20 fok csőemelés és toronyfordulás 3 fok/mp lőszerkészlet csőenként 76 db	

lövedék súlya 450 kg torkolati sebesség 800 mps tűzgyorsaság 1-3 lövés/perc lőtáv 19 000 m – 22 000 m
12x15 cm/50 Skoda ágyú kazamatákban löveg tartóval együtt 19,8 tonna lövegcső 6 085 kg csőemelés -6 - +15 fok kivető töltet 80 kg lövedék súlya 45,5 kg lőszerkészlet csőenként 180 db torkolati sebesség 880 mps tűzgyorsaság 6 lövés/perc lőtáv 15 000 m
18x7 cm/50 (6,6 mm) Skoda ágyú fegyver súlya 2 300 kg csőemelés -6,5 – +20 fok kivető töltet 8,5 kg lőszerkészlet csőenként 400 db lövedék súlya 4,5 kg torkolati sebesség 850 mps tűzgyorsaság 20 lövés/perc
4x7 cm/50 (6,6 cm) Skoda AA ágyú fegyver súlya 2 030 kg csőemelés -5 – + 90 fok kivető töltet 8,5 kg lőszerkészlet 200 db csőenként lövedék súlya 4,5 kg torkolati sebesség 830 mps tűzgyorsaság 20 lövés/perc torpedó
4x53,3 cm súlya 1 336 kg hossza 6,3 m robbanófej 180 kg
tűzvezetés 2x3,658 mm (12 láb) Barr and Stouds távolságmérő a fő lövegtornyokhoz 4x2,743 mm (9 láb) Barr and Stouds távolságmérő a fő lövegtornyban 2x2,743 mm (9 láb) Barr and Stouds távolságmérő a 15 cm-es lövegekhez 1x110 cm fényszóró
csónakok 2 db 13 tonnás elektromos motorcsónak 1 db 13 tonnás gőzbárka 1 db 9 tonnás motoros bárka 1 db 5 tonnás motoros bárka 2 db 4,7 tonnás vitorlás bárka 4 db cutter 1 db mentő cutter 2 db jolly csónak 2 db motoros gig 4 db kicsi jolly csónak
legénység 38 tiszt és 1056 tengerész ³³²⁷

³³²⁷ Mihály Krámel: Austro – Hungarian battleships and battleship designs 1904-1914, Belvedere, Szeged 2021

Irodalom a szövegen belül előforduló cikkeken kívül.:

- Bak József, Csonkaréti Károly: Hadihajók típuskönyv 1984
- Hadtörténelmi Közlemények, 104. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1991) 4. szám
Közlemények Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1917-1918. – 1991. 53. p.
- Földi Pál: Az Adria királynője: Az Osztrák-Magyar Haditengerészet története 1870-1918
- Földi Pál: Az Osztrák-Magyar haditengerészet története
- DDR. Juba Ferenc: A magyar tengerészet nagyjai (DDR. Juba)
- Petneházy Zsolt: Adalékok a Szent István csatahajó történetéhez: Haditechnika 1990. 24. évf. 1. szám (P.Z. 1990)
- Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 1-2. szám
Tanulmányok Krámlai Mihály: A TEGETHOFF-osztály születése. Az osztrák-magyar dreadnought-program. - 2005. 41. p.
- Krámlai Mihály: Az S.M.S. Szent István: Magyarország és az osztrák-magyar dreadnought-program: Hadtörténelmi Közlemények 2000. 113. évfolyam, 1. szám. (K.M. 2000)
- Hadtörténelmi Közlemények 23-24. évf. 1.sz. (1922-23.) Braun Tivadar HAJÓHADUNK OLASZORSZÁGI ELSŐ HADITETTE 1915-BEN.)
- KAISER FERENC A Császári és Királyi Haditengerészet „csatahajói” az első világháborúban (http://acta.bibl.u-szeged.hu/34861/1/aetas_2014_003_030-058.pdf)
- Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete
- (Haditechnika 35. (2001) 2001 / 4. szám E. Sieche: Öfelsége SZENT ISTVÁN nevű hadihajója III. rész)
- Hadtörténelmi Közlemények, 125. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2012) 2012 / 3. szám: FEJEZETEK A MAGYAR HADIIPAR ÉS HADIANYAGGYÁRTÁS TÖRTÉNETÉBŐL: Krámlai Mihály: A Monarch-osztályt pótolni kell! A "megerősített TEGETTHOFF-osztályú" csatahajók terve
- Hadtörténelmi Közlemények, 33. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1986) 3. szám: Tanulmányok: Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. 1915. május 23. – 1915. december 31. – 1986. 439. p.
- (Tolnai Világlapja, 1911. július-szeptember (11. évfolyam, 27–39. szám) 1911-07-09 / 28. szám: Hajóóriásunk a Viribus Unitis)

Főbb netes források:

https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Viribus_Unitis
https://en.wikipedia.org/wiki/Tegetthoff-class_battleship

Érdekes cikkek:

Hogy süllyedt a hullámsírba a legendás „Viribus Unitis”: Miskolczi Estilap - Reggeli Hírlap. Reggeli Hírlap, 1931. április (40. évfolyam, 74-97. szám) 1931-04-30 / 97. szám

Dömölki Lajos: Viribus Unitis: Fejér Megyei Hírlap, 1997. október (53. évfolyam, 229-254. szám) 1997-10-31 / 254. szám

Az egykori osztrák-magyar haditengerészet nyomában. A milánói tengerészeti múzeumban: Haditechnika 26. (1992) 1992 / 4. szám MODELLEZŐKNEK

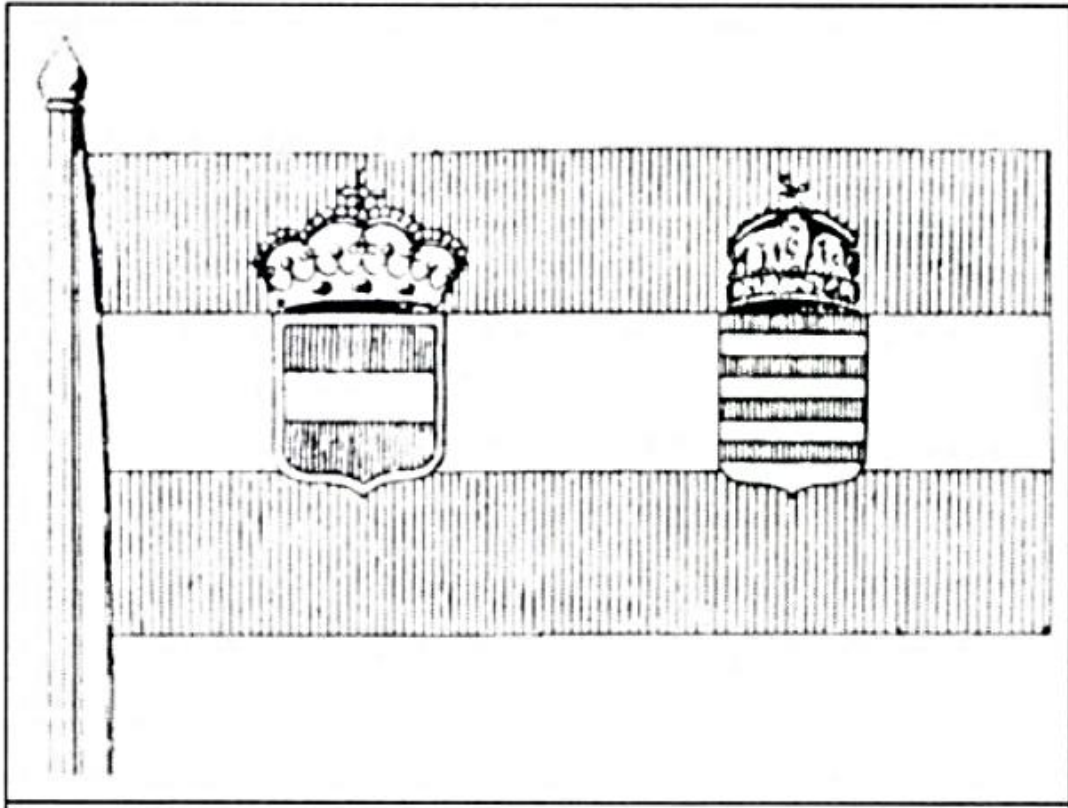
Huszonöt évvel ezelőtt A „Viribus Unitis” nincs többé...: 8 Órai Újság, 1943. október (29. évfolyam, 222-246. szám) 1943-10-30 / 246. szám

Tengerészetünk. Írta: Montecuccoli Rudolf gróf, titkos tanácsos, cs. és kir. tengernagy. Dunántúl, 1917. augusztus (7. évfolyam, 148-173. szám) 1917-07-11 / 156. szám

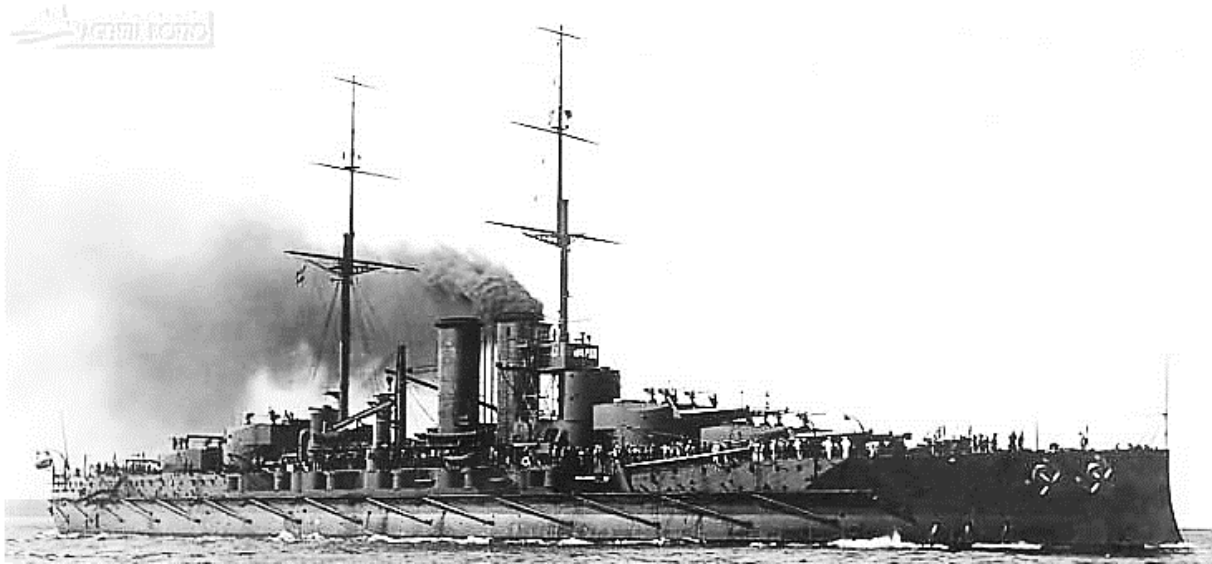
Rosetti kapitány elmondja, hogyan robbantotta fel a »Viribus Unitist« Pokolgépes óramű segítségével süllyesztette el az osztrák-magyar flotta vezéregységét. Esti Kurír, 14. évfolyam, 1936-06-03 / 126. szám

A Viribus Unitis vízrebocsátása. Pesti Napló, 62. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám

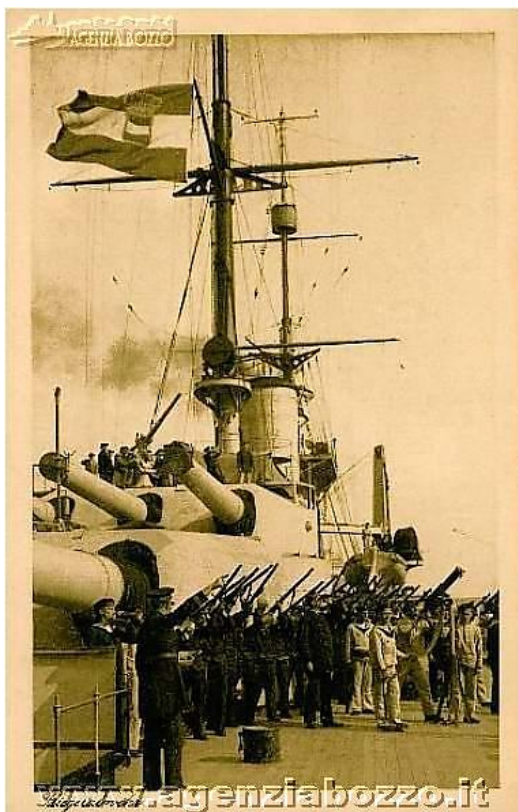
Úszó milliók. Vízben a „Viribus Unitis” — Trieszt ünnepe — A trónörökös keresztelő-beszéde — Jönnek a többi hajók. Világ, 2. évfolyam, 1911-06-25 / 149. szám

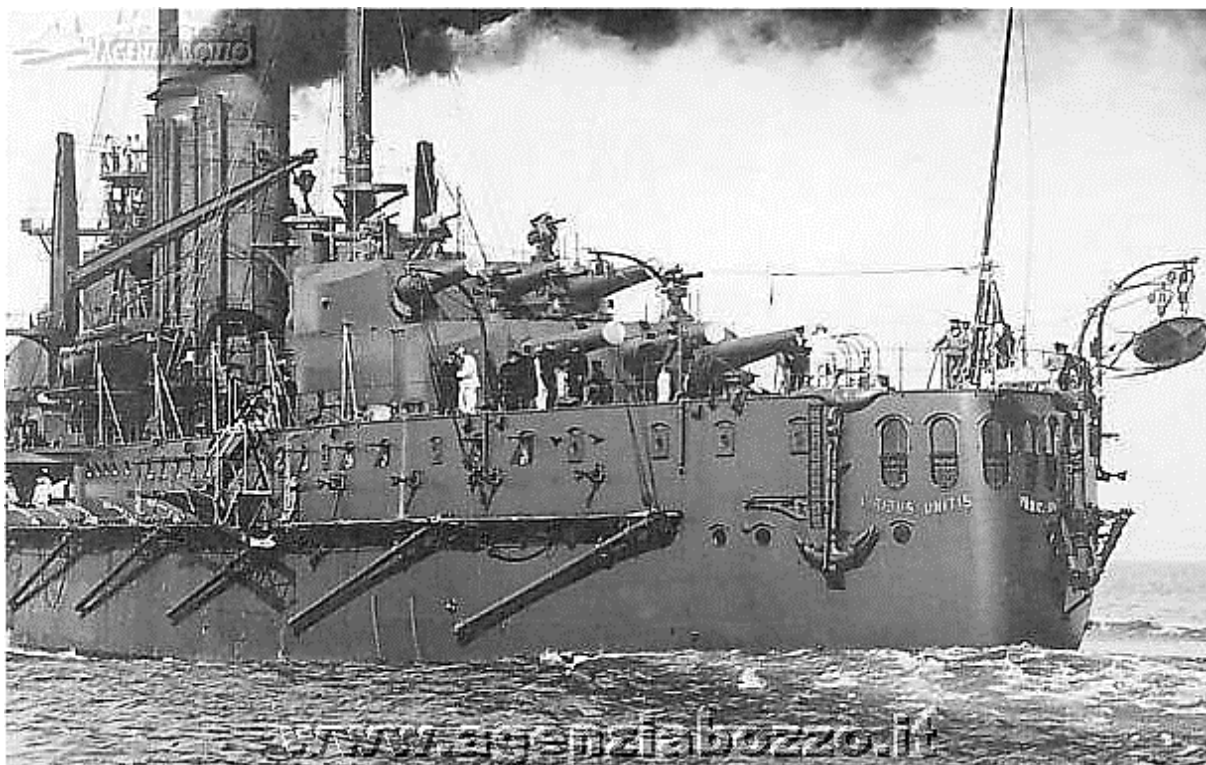


Az 1915-ben bevezetett hadilobogó ³³²⁸



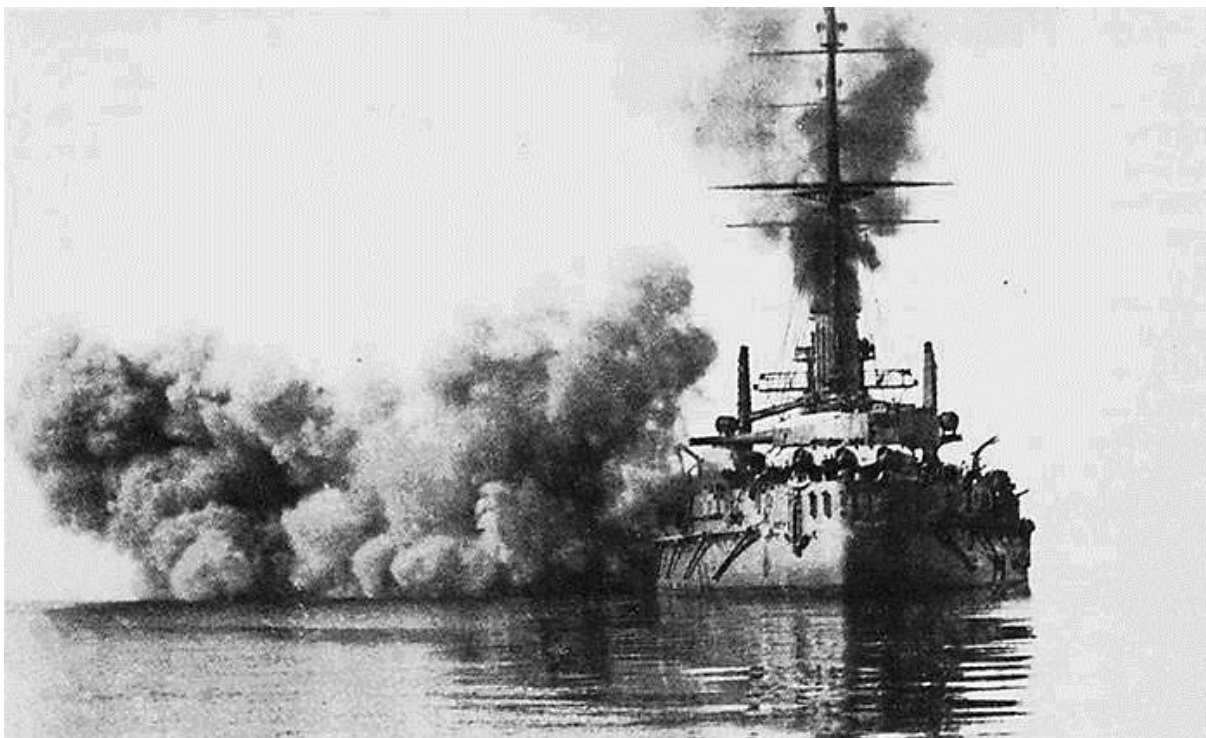
³³²⁸ Haditechnika 37, 2003 / 4. szám: Dr. Csonkaréti Károly: A császári és királyi haditengerészet lobogója





3329

3329 http://www.agenziabozzo.it/navi_da_guerra/c-navi%20da%20guerra/C-0082_KuK_VIRIBUS_UNITIS_1911_corazzata_Austo-Ungarica_in_rada_a_Pola_1914.htm



*Lőgyakorlaton a Viribus Unitis*³³³⁰



Parancsnokai:

Anton Wilenik sorhajókapitány 1912. augusztus 27 – 1913. április
 Anton Alexander Hansa sorhajókapitány 1913. április 25 – 1914. március
 Konstantin Freiherr von Gerlach sorhajókapitány 1914. március – 1914. augusztus
 Edmund Grassberger sorhajókapitány 1914. augusztus 17- 1915. augusztus
 Kamillo Teuschl sorhajókapitány 1915. augusztus 15 – 1917.11.04.
 Gustav Ritter von Nauta sorhajókapitány 1917. november 5- 1918. március
 Janko Vuković de Podkapelski sorhajókapitány 1918. március – 1918. október 31.³³³¹

³³³⁰ Kép forrása: <http://www.viribusunitis.ca/Jalbum/Viribus%20Unitis/Photographs/index.html>
<http://kriegsmarine.hu/hk/zsm01002m.html>

³³³¹ https://issuu.com/belvederemeridionale/docs/kramlimihaly-2021-austro-hungarian_battleships_190/s/13556369
<https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.0>