

Zenta cirkáló 1897–1914

SMS Zenta védett cirkáló, kiscirkáló, misszió cirkáló, torpedócirkáló, torpedó-hajó

Testvérhajói az SMS Aspern és az SMS Szigetvár cirkálók.

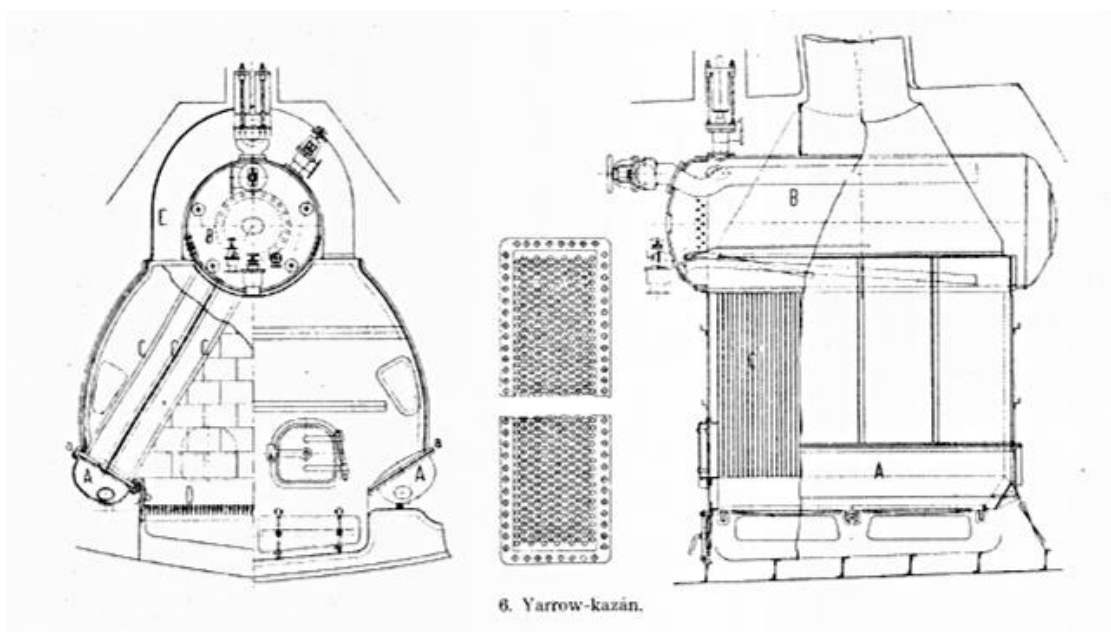
Vízkeszítési kapacitása: 2350 t (2310 hosszú tonna) normál terheléssel
2543 t (2503 hosszú tonna) teljes terheléssel

Hossza: 96,88 m (317 láb 10 hüvelyk)
96 m a vízvonalon
92,10 m az egyenesek között

Szélessége: 11,732 m (38 láb 6 hüvelyk)

Merülése: 4,42 m – 4,43 m (14 láb 6 hüvelyk) 1 m = 7,73 tonna

Meghajtása: 2 db 4 hengeres függőleges, háromszoros expanziós gőzgép
8 db vízcsöves, széntüzelésű Yarrow gőzkazán, üzemi nyomása 15 atmoszféra



2 db tengely és 2 db 2 ágú hajócsavar, 3,44 m (3,66 m) átmérővel.

1 db kormánylapát

Vitorlafelület: 585,8 m²

2 db árboc Brigantin kötélzettel, 2 db kémény

Kormányja úgy gőz, mint kézi erővel kezelhető. Bronzból való, három szárnyú ikercsavarjainak átmérője 3,66 m.⁴⁷⁹⁴

Teljesítménye: 8160 jelzett lóerő (6080 kW)

(máshol a tervezett teljesítménye 7200 LE, 5400 kW)⁴⁷⁹⁵

1889.03.30-án 8584 LE (6401 kW) teljesítményt ért el.

⁴⁷⁹³ Polytechnikai Szemle, 7. évfolyam, 1903-01-25 / 3. szám

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

⁴⁷⁹⁴ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest, 1897)

⁴⁷⁹⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta

Belsejét a hajónak 200 izzó lámpa fogja megvilágítani. Külső környékének megvilágítására két, 25,000 gyertyafény erejű, 60 centiméter átmérőjű projector szolgál, amely villanyvilágításhoz 3 gőzdynamogép szolgáltatja az erőt. Van még a hajóhoz tartozó gőzdereglye használatára szolgáló kisebb dynamogép is, mely 4000 gyertyavilágosságú ívfény előállítására képes, 35 centiméteres projectornak szolgáltatja a villanyt.⁴⁷⁹⁶

Sebessége: 20,8 csomó (38,5 km/h)

Tervezett maximális sebessége óránként 20 tengeri mérföld, mely 37 km-nek felel meg.⁴⁷⁹⁷
1899-ben 21,87 csomó (40,5 km/h) max. sebesség 8584 LE (6401 kW) teljesítmény mellett, 184-es fordulatszámmal.
1912-ben már csak 17,94 csomó

Hatótávolsága: 3500 tengeri mérföld (6500 km)/ 10 csomó (19 km/h)
3200 tengeri mérföld (5900 km) / 12 csomó (22 km/h)
A vitorla felhúzásával a hatótáv növelhető volt.

Üzemanyaga: 469 (472) tonna (462 hosszú tonna) szén

Személyzete: 1899-ben 305-308 fő

1907-ben 17 tiszt és 288 tengerész

1908-ban 17 tiszt és 290 tengerész

Páncélszat:

Fedélzet: 25-50 mm (1-2 hüvelyk) ami két réteg 12,5 mm-es (0,49 hüvelyk) páncélfedélzet. A gépház és a kazánház felett a két réteg vastagsága eléri az 50 mm-t (2 hüvelyk).

Parancsnoki torony: 25 mm (0,98 hüvelyk) a két rétegű páncélszat.

Kazamaták: 35 mm (1,4 hüvelyk)

Lövegpáncél: A 12 cm-es lövegek 45 mm-es ágyúpajzsot kaptak, de ezek méretük miatt a kezelőknek kevés fedezéket nyújtottak.

Teste a legjobb, Siemens- Martin módszere szerint kidolgozott aczélból készült. Elülső és hátulsó főgerendája, valamint kormányának váza puha aczelöntvényből van. Többrendű vízmentes aczélfal számos rekeszre osztja a hajó belsejét, hogy az elmerüléstől lehetőleg megóvassék.⁴⁷⁹⁸

Fegyverzet:

8 db (8x1) 12 cm-es (4,7 hüvelykes) L/40-es nikkel-acélból öntött Škoda gyorstüzelő ágyúk. Ezekből kettő a fő fedélzeten, míg hat a hajó oldalán lévő kazamatákban volt elhelyezve. Tűzgyorsaság 7 lövés percenként. „Ezek úgy vannak felállítva, hogy úgy előre mint hátrafelé egyszerre hármukkal, oldalt pedig ötükkel lehessen löni; utóbbi esetben percenként együtt véve 30 lövést tehetnek; lövedékeik 700 m. kezdeti sebességgel 1000 m. távolságban egy szabadon álló 26 cm. vastagságú aczéllemezt képesek átütni.”⁴⁷⁹⁹

8 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelykes) L/44-es Škoda ágyúk Ezek vegyesen a fedélzeten, illetve a kazamatákban kaptak helyet.

2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelykes) L/33-as Hotchkiss ágyú

2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Salvador-Dormus M 1893 géppuska

2 db 45 cm-es (17,7 hüvelykes) torpedóvetőcső a vízvonal felett. Torpedókészlet 6 db. A torpedó hossza 5 m.

aknarakó készülék

(Az első hajóosztály, ami kizárólag Skoda ágyúkat kapott.)

„Tagadhatatlan tehát, hogy a «Zenta» minden körülményt tekintetbe vevő, gondos tervezésénél fogva igen figyelemre méltó új hajó haditengerészetünkben.”

⁴⁷⁹⁶ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)

⁴⁷⁹⁷ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-07-27 / 206. szám

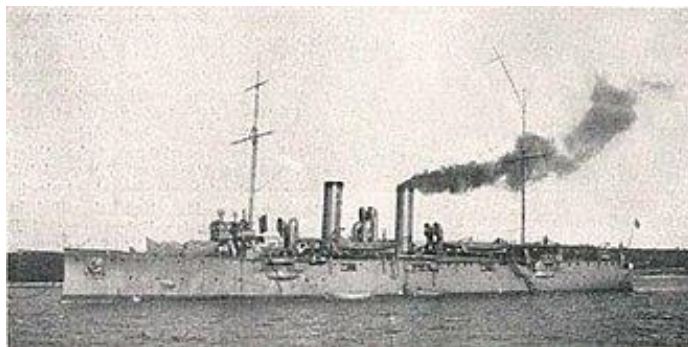
⁴⁷⁹⁸ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)

⁴⁷⁹⁹ Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárczaczkikkek; napi érdekű közlemények

A Zenta ágyú 240.000 forintba, a hozzájuk tartozó lőszer 260.000 forintba került.⁴⁸⁰⁰ Lőszer a Zenta (A) czirkáló torpedóhajó ágyú részére; az 520.000 K-nyi összes szükséglet.⁴⁸⁰¹

Csónakok: 1db gőzcsónak, 1 db III. osztályú csónak, 1 db III. osztályú mentőcsónak, 2 db III. osztályú cutter, 1 db I. osztályú gígg, 2 db jollboot, 1 db kis csónak

Horgonyok: 2 db Tyszak horgony 2 860 kg, 2 895 kg
3 db Admiralty horgony 538 kg, 278 kg, 122 kg



Hogy a tenger nagy hullámzása esetében a hajó túlságos oldalvász hányattatása megakadályoztassék, két, 55 centiméternyire kiálló oldaltögerendával is el van látva.⁴⁸⁰³

Épült: Pola, Haditengerészeti Arzenál

Tervezte: Josef Kuchinka

Építésvezető: Heinrich Wagner (Az SMS Aspern-é is.)⁴⁸⁰⁴

Építési költsége: 4 210 132 korona (1902-ben 3 277 400 koronát írtak mint kifizetett végösszeget.⁴⁸⁰⁵)

Építés kezdete: 1896.08.08.

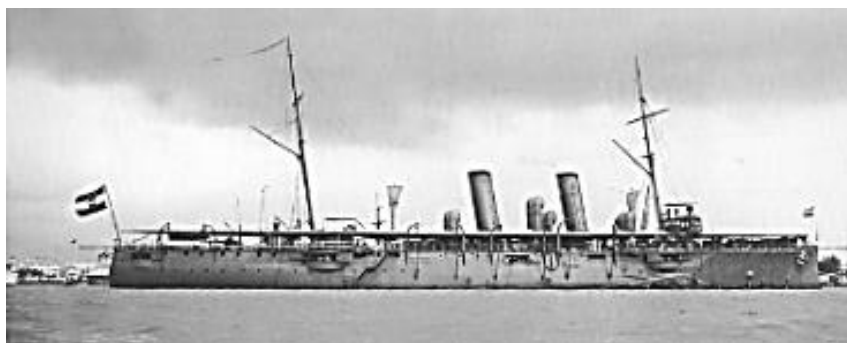
Nevének uralkodói megerősítése: 1897.06.26

Vízrebocsátották: 1897.08.18. (Ekkor volt I. Ferenc József császár és király születésnapja.)

Elkészült: 1899.05.25.

Hadrendbe állt: 1899.05.28.

Sorsa: 1914.08.16-án csatában elsüllyedt.



⁴⁸⁰⁰ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-11-22 / 324. szám

⁴⁸⁰¹ Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám

⁴⁸⁰² https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Zenta

⁴⁸⁰³ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Újság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)

⁴⁸⁰⁴ Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1910-08-14

⁴⁸⁰⁵ Budapesti Közlöny, 36. évfolyam, 1902-06-28 / 147. szám

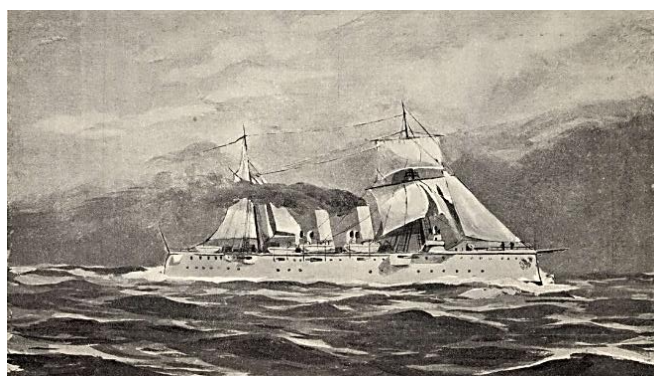
⁴⁸⁰⁶ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>



A típus feladata a fő flotta fedezése, az ellenséges hajók felderítése és az ellenséges torpedónaszádok megsemmisítése. Ezért a csatahajók előtt helyezkedtek el, mint a flotta szemei.

1897.

„Bécsből jelentik, hogy ő felsége elhatározta, miképp az újonnan épült és ezután építendő hadihajók ezentúl az Osztrák-Magyar monarchia tengeri diadalainak emlékezetét fogják hirdetni. A hadihajókat ugyanis a diadalmas vízi ütközetek helyéről fogják elnevezni, így a most épült erős torpedócirkálót, amelyet eleinte Jaguárnak akartak nevezni Zentának fogják keresztelni. A Zentát augusztus 18-án bocsátják vízre, s az ünnepies szertartásra Ottó- főherceg és Mária Jozefa, főhercegnő utaznak Pólába. A főhercegasszony lesz, keresztanyja a hatalmas új tengeri járműnek.”⁴⁸⁰⁸



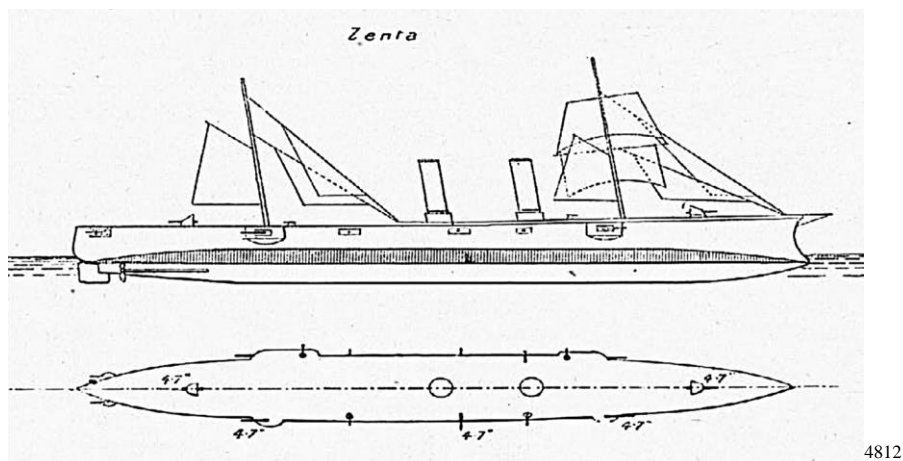
⁴⁸⁰⁷ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴⁸⁰⁸ Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-07-03 / 183. szám

⁴⁸⁰⁹ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest, 1897)

„A «Zenta» vízrebocsátása. Megírtuk, hogy hajóhadunk legújabb hadihajóját augusztus 18-án fogják nagy ünnepélyesség mellett vízrebocsátani. Pólában már most nagyban folynak az előkészületek a vendégek fogadására és elhelyezésére. Az uralkodó család tagjain kívül még sok magas állású katonai és polgári személyiség fog az ünnepeken résztvenni. A haditengerészet vezetősége oly nagy számú meghívót küldött szét, hogy a szállodák és a középültek előreláthatólag nem lesznek elegendők a vendégek befogadására. A pólai helyőrség tisztikarát a napiparancsban szólították fel, hogy augusztus 16. 17. 18 és 19-ére lakásaik nélkülözhető részét vagy egyes szobákat bocsássák a tengernagy vendégeinek rendelkezésére. A «Zenta» vízrebocsátása kétszeres ünnep haderőnkre nézve, mert a király július 8-iki rendeletében a zentai győzelem kétszázadik évfordulója emlékének megőrkítésére rendelte el, hogy az új torpedó czirkáló a «Zenta» nevet kapja. Az új hadihajó vízrebocsátása tehát egyszersmind a zentai diadal emlékűnnepe is.”⁴⁸¹⁰

„Az új hadihajót Thiel János hajóépítő mérnök vezetésével készítették Pólában, míg a kazánok a trieszti Stabilimento technicoból kerültek ki. A hajó teste a legjobb Siemens-féle acélból készült. Iker csavargéppel 20 tengeri mértföldet képes óránként befutni. Béke idején csak kutatási vagy egyéb kiküldetési célra szolgálván, teljes vitorlázattal is fölszerelik. A gőzerő 7200 közvetett lóerővel ér föl. A hajó fölszerelése nyolc 12 centiméteres gyorstüzelő ágyúból áll, melyeknek kaliberhosszúsága 40. Tíz 47 milliméteres gyorstüzelő ágyú és két puskakaliberű gólyaszóró egészíti ki a hajó fegyverzetét. A torpedófelszerelés több, irányozható lanszírozó készülékből áll, 45-ös torpedók számára. A hajóban kétszáz izzó villamos lámpa van. Az árbocon és a hajó ormán két hatalmas ívlámpa szórja sugarait, egy ilyen ívlámpa fénye huszonötezer gyertya fényének felel meg. A kormánykeréknél egy négyezer gyertya fényének megfelelő ívlámpa ragyog. Érdekes a Zenta legújabb szerkezetű éjjeli jelző készüléke is.”⁴⁸¹¹



4812

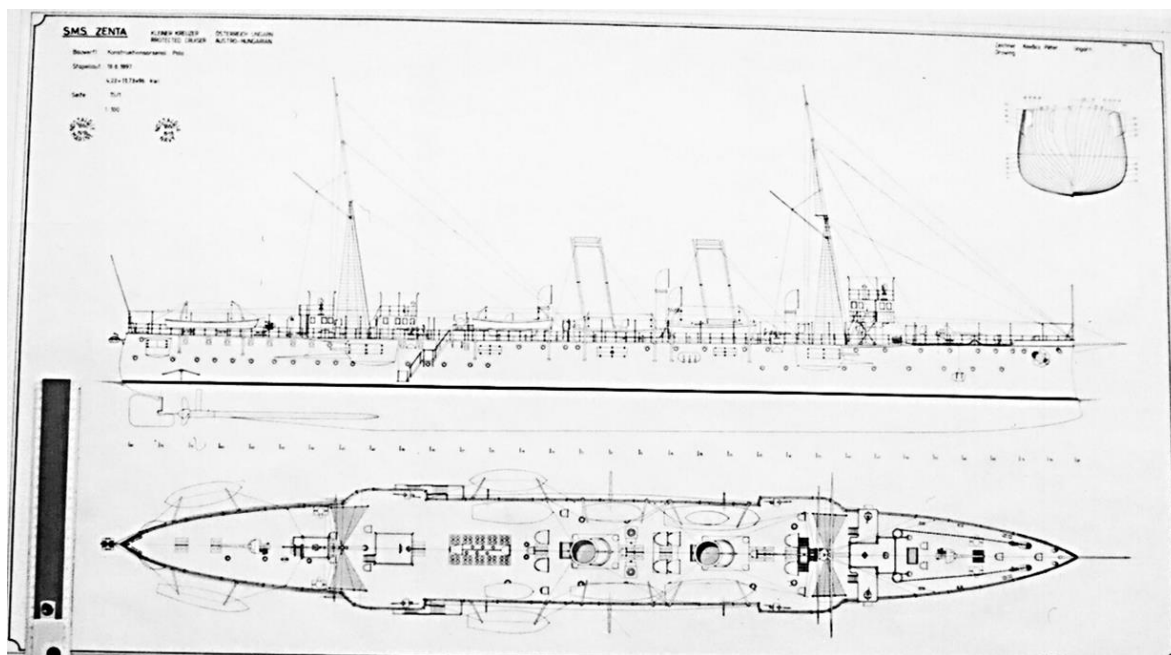
A hajó elkészültét nagyban hátráltatta, a 12 cm-es ágyúk hiánya, mert azokat 1897.07.11-én Spanyolországnak adták át, a kubai függetlenségi háború miatt. Ezért, újabb ágyúkat rendeltek a hajó számára 1898.04.27-én, és azokat 1899.04.22-én szállították le.⁴⁸¹³

⁴⁸¹⁰ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-07-20 / 199. szám

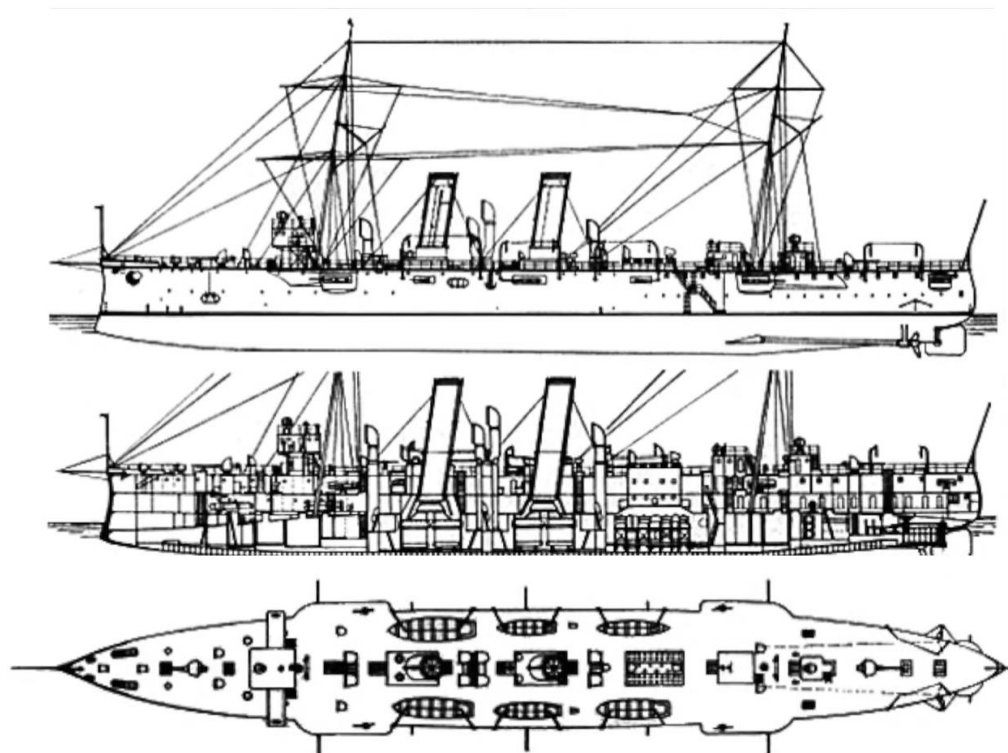
⁴⁸¹¹ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-21 / 201. szám

⁴⁸¹² https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta#/media/File:Zenta-class_line_drawing.jpg

⁴⁸¹³ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta



4814



4815

„És mily jövő vár reá ? Megőszül-e csöndes békeszolgálatban mint sok elődje, vagy dicső véget ér a harcmezéjén mint a «Re d’Italia», a dühöngő orkán martaléka lesz-e mint annyi megszámlálatlan hajó, melyről a nagy közönség nem vesz tudomást, csak a tengerészeti szaklapok közük röviden: «II. hajó Gibraltárból három hónap előtt New Yorkba indult, eddigi meg nem érkezése majdnem bizonyossá teszi, hogy a múlt hónapokban Cap Hatterasnál uralkodó szélvész áldozata lett. A föld pedig tovább forog. A haditengerészet parancsnoka, Sterneck báró tengernagy ezernél több meghívót küldött szét az egész monarchiában; lesznek itt magyar urak is, kik végignézik a rájuk nézve exotikus, érdekes ceremóniát. Nem tudom mit gondolnak úgy magukban, amint itt, a mi egyedüli hadikikötőnkben színről-szinte látják

4814 <http://www.nostalgianavy.hu/Zenta.jpg>

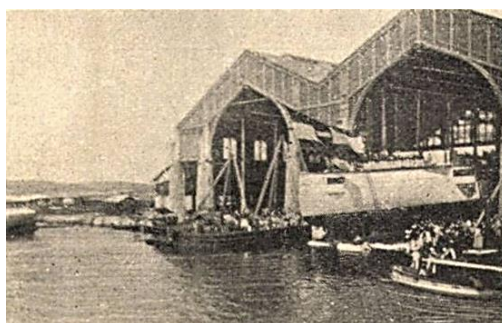
4815 <https://www.youtube.com/watch?v=5wUZTOF9vds>

a legkülönbözőbb hadihajókat, de azt hiszem nem messze járok a valóságtól, ha fölteszem, hogy fejcsoválva tűnődnek azon, mire jó tulajdonképpen egy haditengerészet, miért áldoznak a monarchia népei évenként 12—13 milliót reá? Nálunk vajmi keveset, mondhatnék semmit sem törődnek a tengerészettel. A fiumei tengerész-akadémiát és a polai tengerészjelölti kurzust (ha egyáltalán tudnak felőle) vagy «Korrektionsanstalt»-nak, vagy pedig az arisztokráciától ellepített intézeteknek tekintik. Tengerész-tisztjeinkről, hajóinkról a legnevetesebb nézeteket hallottam már igen előkelő, művelt emberektől. Pedig csak egy ugrás Abbáziától Pola, módjában volna a sok-sok fürdőző magyar vendégnek hadierőnk egy kiegészítő és talán legérdekesebb részét olcsón és kényelmesen megtekinteni, hogy miért nem teszik, azt nem tudom. Utazásaimról emlékszem, hogy mindenütt, még Afrikában is tele volt hajónk kíváncsiakkal, pedig csak egy hadiérték nélküli fa-korvetta volt a látványosság. Hát még egy modern hajón! A »Kaiserin und Königin Maria Theresia«-ról hallottam egyszer Krétában: »egy úszó palota,« tehát érdemes lehet megnézni. Annyi bizonyos, hogy az idegenben jobban ismernek bennünket, mint idehaza. Lássunk a «Zenta»-t. Nem kolosszus, hisz alig 2200 tonna vizet szorít ki a helyéből, ami ugyancsak kevés a 12—14 ezer tonnás angol, francia, olasz, orosz és német hajókhoz képest, de mi most még nem is gondolhatunk ilyen óriásokra. A mi haditengerészetünk erőre és nagyságra nézve messze messze hátul áll a tengeri hatalmak között, defenzív-flotta a szó szoros értelmében, melytől hiába várnánk egy második Lisszát! Hajóparkunk relatíve gyengébb lett azóta, míg az olaszok megnégyszerezték tengeri haderejüket. Ily túlnyomó erő ellen a leghősiesebb küzdés is csak kudarczczal végződhet. Pedig nemcsak a «si vis pacem, para bellum» követeli tengeri haderőnk fejlesztését, hanem egy sokkal fontosabb dolog: tengeren túli kereskedelmünk felvirágozása és különösen háború esetén való biztossága kíván meg egy tiszteletet parancsoló tengeri haderőt. A tenger nem választ el, hanem összeköt. Rajta úszik a legtöbb előre törő, létért küzdő nemzet vagyonának egy tekintélyes része, általa jut a különben izolált állam abba a helyzetbe, hogy, mint Franciaországról mondta egy államférfiú az 1870—71-iki katasztrófa alkalmából, ha a tüdeje egyik felét (a szárazon) megsemmisítik, a másik felével a tengeren tovább élhet. Hogy jutott p. o. Anglia ahhoz, hogy a világkereskedelmet úgyszólván monopolizálja? Midőn még kereskedelme nulla volt, szétverte 1588-ban a nagy spanyol «armádát». Később a kicsiny, de akkor kereskedelme által hatalmas és minden tekintetben befolyásos, gazdag Hollandiát verte tönkre hosszú küzdelem után, külkereskedelmét fölszívta. Végre pedig az északamerikai Egyesült-államok polgárháborúja alatt biztos és gyors hajói a maguk részére monopolizálták az atlanti óceánon való közlekedést és Észak-Amerika még ma sem heverte ki az akkori veszteséget. A New York és Londont összekötő «Campania és Lukania» angol hajók, melyek ez idő szerint a világ legnagyobb gőzösei, minden versenyen fölül állanak. Tegyük fel, hogy egy oly hatalommal keveredünk háborúba, melynek tekintélyesebb flottája van a miénknél. Az ellenfél egy része flottánkat tökéletesen sakkban tartja, míg olyanféle czirkálói mint a «Zenta», kereskedelmi hajóinkat egymásután fogdossák össze és egészen eltekintve attól, hogy a hajó az ellenfél zsákmánya lesz (naiv illúzió lenne az internacionális tengerjog védelmében bízni!), a kötelező rendes hajójáratok megszűnnek, ami, ha csak néhány héten keresztül eltart, azt vonja maga után, hogy az ellenség kereskedelmi hajói, melyek a mi sakkban tartott czirkálóink elől tökéletes biztosságban vannak, vagy akármely neutrális állam hajói a mi kereskedelmünket tökéletesen magukévá teszik, mi pedig a háború befejezése után kezdhetjük élőlőről a kereskedelmi tengerészet megteremtését. Ma még kicsiny és jelentéktelen ez a kereskedelmi tengerészet, de ha lépést akarunk tartani a rohamosan fejlődő iparállamokkal, úgy nem elégedhetünk meg az olyan — kezdetnek eléggé dicséretes — kis mértékű hajóparkokkal mint az p. o. az «Adria.» Ha azt akarjuk, hogy termésünk, iparcikkeink eredménnyel versenyezzenek a külfölddel, életerős vállalatokra, gyorsjáratú nagy hajókra van szükségünk, melyek sikerrel küzdhetnek az idegen konkurrenzia ellen, olcsón és biztosan szállítják a mi czikkeinket. Hiszen ma már Japán (!) kezd meg rendes hajójáratokat Európába, idővel követni fogja Kína és ha az orosz-szibériai vasút, mely 1903-ban épül teljesen ki és egyelőre csak mint egyvágányú katonai vasút köti össze Ázsia keleti partjait az európai nyugattal, megkezdí kereskedelmünkre óriási befolyást gyakorolandó működését, ugyancsak talpunkon kell lennünk, hogy materiális függetlenségünket megóvjuk. Ezt elsősorban egy erős hatalmas kereskedelmi hajórajjal érhetjük el, melynek ismét megfelelő védelemre van szüksége. A tengeri kereskedelem megóvásán és azonkívül, hogy a tengerészet haderőnk egy fontos tényezője, még meg kell gondolni a monarchia nagyhatalmi állásának a külföld előtt való nyomatékos reprezentálását. Ne tessék például azt gondolni, hogy mi a legutóbbi krétai eseményeknél valami nagyon imponáltunk gyöngé hajórajunkkal a nagyszámú idegen kolosszus előtt. Az a kitűnő hírnév, melynek a külföldön örvendünk és amelyre kevés, de jó hajóink építői és tengerész-

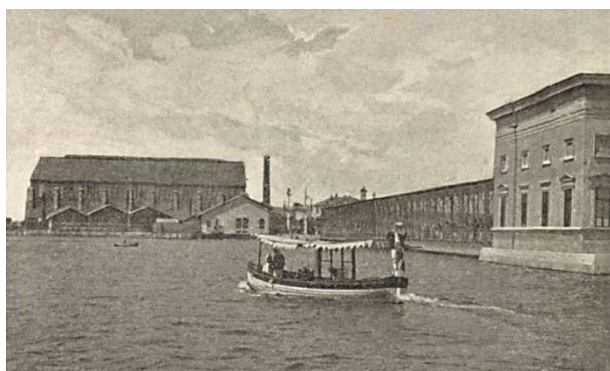
tisztikarunk méltán lehetnek büszkék, nem elegendő. Éppen a krétai flottademonstráció mutatta meg szembeszökően, hogy komoly bonyodalmak bekövetkezése esetén, nem bíznak annyira fontos keleti érdekeinket eléggé nyomatékosan megvédeni.”⁴⁸¹⁶



*A Zenta vízrebocsátása*⁴⁸¹⁷



4818



A hajóépítő arzenál. „A kikötő közepében fekvő «Isola Oliva» szigeten van az a nagyszerű hajóépítő telep, mely az új hadihajót építette. E hajógyárnak 30 méter magas, vastetűzetű csarnokában állott csúsztatójára helyezve a fölavatandó «Zenta.» „Az arzenál hajócsúsztatójában déli növényekkel és lobogókkal díszített tribünökön várta az előkelő közönség az ünnepélyes cselekmény megkezdését. A fagerendákból összerótt csúsztatón erős kötelek tartották a hatalmas hajóalkotmányt, melyet Uredvicsek püspök előbb beszentelt. Az ő imája és a betegsége miatt akadályozott dr. Sterneck tengernagyot helyettesítő Pitner báró altengernagy üdvözlő szavai után Mária Jozefa főhercegnő ő fensége, mint keresztanya. Ő fensége a király nevében az 1697 szeptember 11-ikén történt zentai csata emlékére «Zenta» névre keresztelte az új hajót.”⁴⁸¹⁹

⁴⁸¹⁶ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-08-15 / 225. szám

⁴⁸¹⁷ Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárczaczkikkek; napi érdekü közlemények

⁴⁸¹⁸ Uj Idők, 3. évfolyam, 1897-09-12 / 38. szám

⁴⁸¹⁹ Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárczaczkikkek; napi érdekü közlemények

A «Zenta» építésénél tehát e szempontok voltak irányadók. Tartalma e hajónak 2326 tonna. Hossza 96 m., legnagyobb szélessége 11.7 m., merülése pedig 42b m. Teste a legjobb, Siemens-Martin módszere szerint kidolgozott acélból készült. Elülső és hátulsó főgerendája, valamint kormányának váza puha aczélöntvényből van. A gépeket, valamint a hajónak a vízvonal alatt elhelyezett többi lényeges részeit pánczél burkolat védi. Többrendű vízmentes aczélfal számos rekeszre osztja a hajó belsejét, hogy az elmerüléstől lehetőleg megóvassék. Kormányára úgy gőz, mint kézi erővel kezelhető. Bronzból való, három szárnyú ikercsavarjainak átmérője 3.66 m. Két gépe együttvéve 7200 lóerőt képes kifejteni, ami óránként 20 tengeri mérföld (37 kilom.) sebességgel való haladásra képesíti a hajót. Kürtője kettő van, kőszénraktárai 472 tonna szenet képesek befogadni. Belsejét a hajónak 200 izzó lámpa fogja megvilágítani. Külső környékének megvilágítására két, 25,000 gyertyafény erejű, 60 centiméter átmérőjű projector szolgál, amely villanyvilágításhoz 3 gőzdynamogép szolgáltatja az erőt. Van még a hajóhoz tartozó gőzdergelye használatára szolgáló kisebb dynamogép is, mely 4000 gyertyavilágosságú ívfény előállítására képes, 35 centiméteres projectornak szolgáltatja a villanyt. Hogy a tenger nagy hullámzása esetében a hajó túlságos oldalvász hányattatása megakadályoztassák, két, 55 centiméternyire kiálló oldaltögerendával is el van látva. A ((Zenta) egyúttal vitorlázásra is be van rendezve, el lévén látva két árboczczal, melyeken együtt 586 négyszögméternyi vászon feszíthető ki. Az ily missiókra használt hajóknál ugyanis csak ritkább esetekben áll elő az a szükség, hogy az úti programban fölvetett kikötőket minél gyorsabban ériék el; éppen azért ajánlatos, hogy a drága gőz használatától függetlenül, költségkímélés tekintetéből vitorlaerővel is haladhassanak, különösen az óceánokon uralkodó u. n. passzátszelek felhasználásával, annál is inkább, mivel ily hosszú utakon, ha útközben a gépek, vagy kazánok esetleg lényeges sérüléseket szenvednének, messze minden kikötőtől, ahol a szükséges javítás eszközöltethetnék, a hajó nagy veszélynek lenne kitéve. De van még egy másik fontos ok is arra, hogy az ilyenmű hajók vitorlaerővel is elláttassanak, ugyanis a vitorlák használatában való jártasság soha sem fog fölöslegessé válni a tengereken való hajózásnál, ezért a csarnokzat, mellyel a «Zenta» elláttatott, gyakorlatilag is igen fontos, mert lehetővé teszi a legénységnek a vitorlák helyes használatára való betanítását és módot fog nyújtani bizonyos tengerészeti, más úton alig megszerezhető tulajdonságok és ügyességek elsajátítására.⁴⁸²⁰

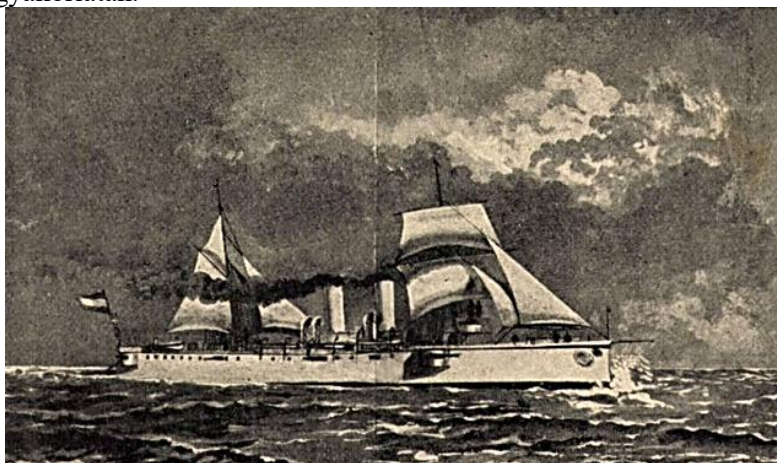
1898.

Az épülő hajót november végén Polában megsejmlélte Spaun ellentengernagy.⁴⁸²¹

1899.

1899.05.25 és 1899.05.28 között voltak a próbaútjai.

1899.05.28-tól a 3. torpedóflotta zászlóshajója gróf Rudolf Montecuccoli ellentengernagy zászlóshajójaként. Parancsnoka Baimann lovag fregattakapitány.⁴⁸²² A hajó feltehetőleg részt vett a flotta adriai hadgyakorlatán.



4823

⁴⁸²⁰ Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / A «Zenta» vízrebocsátása Pólában (képekkel) P. G. 566. oldal / Tárcazcikk; napi érdeklő közlemények

⁴⁸²¹ Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-11-30 / 331. szám

⁴⁸²² Magyar Hírlap, 9. évfolyam, 1899-05-08 / 126. szám

⁴⁸²³ Uj Idők, 3. évfolyam, 1897-08-01 / 32. szám / Bródy Sándor: Az ezüst kecske / Regények, elbeszélések, rajzok, színdarabok

1899.06.04-én a Zenta cirkáló, a Komet, Meteor és Trabant torpedóhajók és 16 torpedónaszád Montecuccolli-Polinago gróf császári és királyi ellentengernagy parancsnoksága alatt A Fasana csatornába érkezett, két napos záró flottagyakorlatra.⁴⁸²⁴

1899.07.24-én Lesina közelében az SMS Adler torpedónaszád zátonyra futott és ott a hajón kazánrobbanás történt. Mentésére a Zenta cirkáló, a Komet ágyús-torpedónaszád és a Geyer torpedónaszád futott ki. A mentőegységek megmentették az életben maradt személyzetet, és még a mozdítható fegyverzetet is kimentették a sérült hajóról. A katasztrófának 2 halálos és 4 súlyos sérültje volt. A Zenta a kimentett legénységet Polába vitte.⁴⁸²⁵

1899.11.10/11-én Polából, Eduard Thomann von Montalmar fregattkapitány parancsnoksága alatt Kelet-Ázsia felé vette az irányt.

1899.11.15-16-án Port Said-ban volt.⁴⁸²⁶

1899.11.17-én Szuezből járt.

1899.11.22-23-án volt Aden-ben.⁴⁸²⁷ (A magyar sajtó tévesen Aden-t Athénnek írta.⁴⁸²⁸)

1899.11.25-én Sokotra szigetét kereste fel.

1899.11.29-1899.12.14-ig visszahajózott Aden-be.⁴⁸²⁹

1899.12.22-28-án Colombo-ba (Ceylon) érkezett. Itt találkozott a hazatérő SMS Kaiserin Elisabeth-el.



*A hajó, röviddel a hadrendbe állása után*⁴⁸³⁰

1900.

1900.01.03-16-ig Szingapúrban horgonyzott.

Minden missziós hajó parancsnoka utasítást kapott arra, hogy jelentést tegyen a kereskedelmi feltételekről, ahol csak lehetőség adódik rá.⁴⁸³¹

„Postatakarékpénztár a hadihajókon. Már említettük, hogy Hegedűs Sándor kereskedelemügyi miniszter Spaun tengernagyával, mint a közös hadügyminisztérium tengerészeti főnökével egyetértőleg a cs. és kir. haditengerészet hajóin a postatakarékpénztári szolgálatot léptette életbe. A hadihajó postahivatala úgy szerepel, mint a két (magyar és osztrák) postatakarékpénztár kirendeltsége, tetszésére bízván a hajó személyzetének, melyik intézetet kívánja igénybe venni. Ezen postatakarékpénztári szolgálatot egyelőre a Zenta hadihajón rendezték be s érdekes mozzanat gyanánt emeljük ki, hogy a magyar postatakarékpénztárhoz tegnap érkezett be az első bejelentés (479 korona 40 fillér) és pedig Singaporéból, ahol a Zenta január elején kötött ki és így lehetővé vált a számadások elküldése.”⁴⁸³²

⁴⁸²⁴ Das Vaterland, Juni 1899-06-05

⁴⁸²⁵ Neue Freie Presse, Juli 1899-07-24

Neue Freie Presse, Juli 1899-07-25

Salzkammergut-Zeitung, Juli-Dezember 1899-07-30

⁴⁸²⁶ Neue Freie Presse, November 1899-11-18

⁴⁸²⁷ Neue Freie Presse, November 1899-11-23

⁴⁸²⁸ Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-11-23 / 325. szám

⁴⁸²⁹ Neue Freie Presse, Dezember 1899-12-15

⁴⁸³⁰ https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Zenta

⁴⁸³¹ Arbeiter-Zeitung, Januar 1900-01-13

⁴⁸³² Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-02-07 / 32. szám

1900.01.22-1900.02.11-Hung Kong látta vendégül.⁴⁸³³ A hajó eredeti tervezett útvonalát a Kínában kitört bokszerlázadás miatt át kellett tervezni.

(A sajtó szerint a hajó 1900.01.23-án Manilában van.⁴⁸³⁴ Feltehetőleg ez volt a hajó eredeti uticélja.)

1900.02.11-14-én Makaó-ba futott be.⁴⁸³⁵

1900.02.12-20-között Whampoa-ban (Makaó és Kanton között van) járt.⁴⁸³⁶

1900.02.20-26-án ismét Hong Kong-ban vetett horgonyt.⁴⁸³⁷

1900.02.28 – 1900.03.06 között Swatow-ban volt.

1900.03.06-16 között Amoy következett.

1900.03.17-22 között Pagoda horgonyzóhelyen állt meg.⁴⁸³⁸

1900.03.23-1900.04.01-ig Sanghaji-ban vetett horgonyt.⁴⁸³⁹

1900.04.03-05 között Tsingwangtao-t ejtette útba.⁴⁸⁴⁰

1900.04.06-07-én Tsingtao-ban volt.

1900.04.09-18-án Sanghaji-ba tért vissza.⁴⁸⁴¹

”Egy pihent újság érdekes levelet közöl, amelyet Kollar sorhajóhadnagy írt Sanghaiból egy barátjának, Henker predlingi tanítónak. Kollar sorhajóhadnagy az osztrák-magyar különítménnyel volt Pekingben, s valószínű, hogy a többiekkel együtt ő is ott lelte halálát. Levele április 11-én kelt, és a Zenta hadihajó pecsétjével van ellátva. Kollar a többi közt ezt írja benne: Sok látnivaló van ezen az utazáson. Eddig Kína keleti partján haladtunk végig; innen a Jang-ce-kiang folyón hatszáz méternyire fölfelé Hankauba megyünk; azután Japánba érkezünk, ebbe a csudaországba, amelynek már előre örülünk valamennyien. A kicsi, izlésesen öltözött, sötétszemű japán nők, meg fogják édesíteni ott tartózkodásunkat. A kimonóba öltözött japán nők kellemesen elütnek a kifejezéstelen arcú, vörösre festett, megnyomorított lábú kínai nőktől. Kár, hogy a japán nők közül sokan már európai divat szerint öltözködnek. Sohasem hittem volna, hogy a kínaiak annyira elmaradottak, a gyarmatok elfoglalása nagyon helyes dolog, legalább az idegenek hoznak valami kultúrát a különben produktív országba. A kínai, mégpedig nemcsak a kuli, hanem a mandarin is, legjobban a piszkot szereti. Li-Hung-Csang alkirály, kit a kelet Bismarckjának mondanak, annak idején megsebesült a japáni háborúban; egy német orvosnak kellett volna őt megvizsgálnia, de kijelentette, hogy előbb ezt nem teszi, míg az alkirály meg nem fürdik és tisztálkodik. A szemét az utcán hever. El sem képzeled, hogy például Kantonban, a nagy kínai városban mekkora a tisztátlanság, így természetes, hogy az epidémiák állandók. De bizonyos iparágakban, kivált az elefántcsont-faragásban, páratlanok a kínaiak. Az ország olyan túlnépesedett, hogy a lakosság nagy része lustálkodni kénytelen. A politikai viszonyok roppant zavarosak, udvari intrikák napirenden vannak, éppen úgy mint a lefejezések, melyeknél nem mindig az igazi bűnös feje pusztul el.”⁴⁸⁴²

1900.04.19-20-án és 1900.04.20-22 én Cshin kiang Fu-ban volt a Jangce folyón.

1900.04.22-23-án Nanking-ba futott be.

1900.04.27 – 1900.05.02-ig Hankow következett. Ide a Fangtse folyón hajózott fel.

⁴⁸³³ Neue Freie Presse, Januar 1900-01-28

⁴⁸³⁴ Neue Freie Presse, Januar 1900-01-23

⁴⁸³⁵ Neue Freie Presse, Februar 1900-02-13

⁴⁸³⁶ Neue Freie Presse, Februar 1900-02-16

⁴⁸³⁷ Neue Freie Presse, Februar 1900-02-21

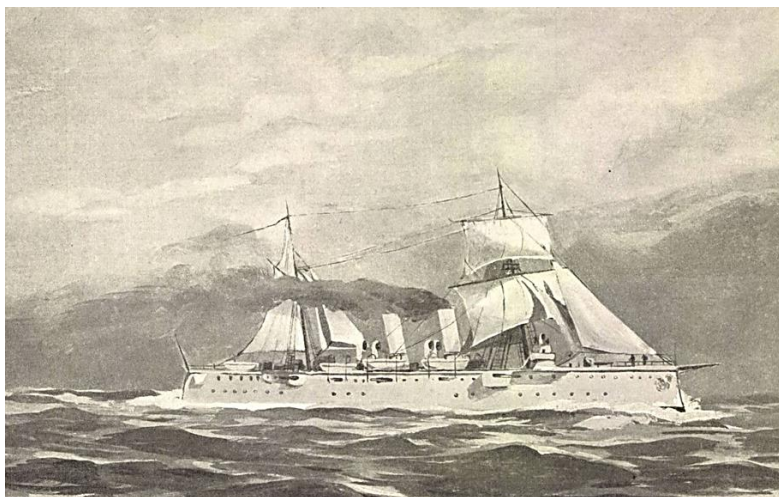
⁴⁸³⁸ Neugigkeits-Welt-Blatt, März 1900-03-20

⁴⁸³⁹ Neue Freie Presse, März 1900-03-24

⁴⁸⁴⁰ Neue Freie Presse, April 1900-04-05

⁴⁸⁴¹ Neue Freie Presse, April 1900-04-10

⁴⁸⁴² Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-15 / 192. szám



4843

1900.05.02-án Li Wui Shan-ban volt.⁴⁸⁴⁴

1900.05.03-04 között Nanking-ban tartózkodott.

1900.05.04-05-én Wuhu-ban horgonyzott.

1900.05.05-06-án Shiakwan, Nanking következett.

1900.05.07-12-én Sanghaji-ban állt meg.⁴⁸⁴⁵

„A Zenta czirkáló hajó ez, melyet Shanghaiban az európai kolónia nagy ünnepélyességgel fogadott s a hajó személyzete pedig eltávozás előtt nagy estélyt rendezett a fedélzeten. Ott volt Czikann magyar követ is.”⁴⁸⁴⁶

1900.05.14-25 között Nagaszaki-ban vetett horgonyt.⁴⁸⁴⁷

„A Zenta Nagaszakiban a nemzetközi regattán, amelyen, angol, orosz, francia, olaszországi és az Egyesült Államokból való hadihajók is résztvettek, az összes első díjakat megnyerte.”⁴⁸⁴⁸

1900.05.25-29-én Kagoshima-t (Hagoskina) kereste fel.⁴⁸⁴⁹

1900.05.30-31-én Sasebo-ban volt.⁴⁸⁵⁰

Parancsnoka ekkor még Arthur Ritter v. Raimann fregattkapitány. A hajó tisztikarához tartoznak még Guido Edler v. Kottewiß, Theodor Ritter v. Winterhalder, Alfred Prudmüler, Johann Indrak és Josef Kollar sorhadnagyok.⁴⁸⁵¹

1900.06.02-22-én Taku-ban volt.⁴⁸⁵² Taku a Pieho folyó torkolatának közelében van. 1900.06.03-án 1 tisztet (Kollárcz hadnagy), 2 kadétot és 30 tengerészt, valamint egy mitrailleuse ágyút tett partra a pekingi diplomáciai terület védelmére.⁴⁸⁵³

1900.06.07-én 1 tiszt, 3 kadét és 72 ember szállt partra Tiencsien osztrák – magyar kolónia védelmére.⁴⁸⁵⁴ 1900.06.05-én ért Pekingbe a különítménye.⁴⁸⁵⁵

160 tengerése a Taku-i erődök ostromában vett részt 1900.06.17-én.

„Taku ostrománál különösen Stemmer sorhajózászlós és Petri kadét tüntették ki magukat. Az itt említett két Salai tengerésztiszt mindegyike magyar ember és a fiumei tengerészeti akadémiából került ki.

⁴⁸⁴³ Vasárnapi Ujság – 1897-08-29 / 35. szám / Pálmai Ilka újabb szerepeiben (3 kép) 35. szám / Vegyes tárgyuak

⁴⁸⁴⁴ Neue Freie Presse, Mai 1900-05-04

⁴⁸⁴⁵ Neue Freie Presse, Mai 1900-05-07

⁴⁸⁴⁶ Vasárnapi Ujság – 1900-06-24 / 25. szám / A karczagi földmives iskola felavatása (képekkel) 419. oldal / Tárcaczikkek; napi érdekü közlemények

⁴⁸⁴⁷ Neue Freie Presse, Mai 1900-05-16

⁴⁸⁴⁸ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-05-27 / 144. szám

Neue Freie Presse, Mai 1900-05-27

⁴⁸⁴⁹ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-05-27 / 144. szám

Neue Freie Presse, Mai 1900-05-21

⁴⁸⁵⁰ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-05-27 / 144. szám

⁴⁸⁵¹ Vorarlberger Landes-Zeitung, Juni 1900-06-01

⁴⁸⁵² Magyar Nemzet, 19. évfolyam, 1900-06-20 / 167. szám

⁴⁸⁵³ Pécsi Napló, 9. évfolyam, 1900-06-08 / 129. szám

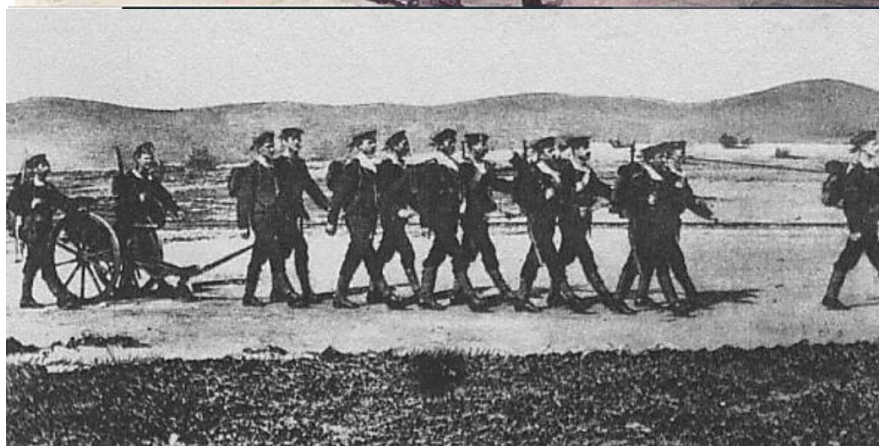
⁴⁸⁵⁴ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-06-12 / 159. szám

⁴⁸⁵⁵ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-06-06 / 153. szám

Stemmer Ernő 26 éves és 1895-ben került ki az akadémiából, Petri Ernő, a Zenta legfiatalabb kadétja csak tavaly végezte az akadémiát. Taku ostromában 20 emberrel vettek részt s mint a jelentésekből kitűnik, rendkívüli elszántsággal harcoltak. A Zenta 271 emberről álló legénységéből összesen 118 ember és 9 tiszt van a száraz földön, tehát a hajón való szolgálattételre összesen 144 tiszt és legénység maradt. Amiből 62 ember okvetlenül szükséges a hajó gépházában való szolgálattételre, tehát a fedélzeti és tüzérségi szolgálatra Taku bombázása közben csak 82 embere volt a Zentának.⁴⁸⁵⁶

A Zenta fegyverzete nyolc 12 centiméteres Skoda ágyúból és tíz gyorstüzelő ágyúból áll. Továbbá a "Zenta" négy szárazföldi ágyút is hordoz.⁴⁸⁵⁷

„Azt nem lehet állítani, hogy nincs semmi érdekünk Kínában, vannak kereskedelmi érdekeink, de azért nincs semmiféle akcióról szó, csak arról, hogy az összes hatalmak szolidáris eljárása alól nem vonhattuk ki magunkat.”⁴⁸⁵⁸



A partraszállt legénység⁴⁸⁵⁹

„Shanghai-i távirat jelenti, hogy a Takunál megsebesült Lands német kapitány sebeibe belehalt. A takui erődök ágyúzása szemtanuk állítása szerint nagyon hathatós volt. Az Algerine nevű angol ágyúnaszád nagyon megrongálódott és hogy egyáltalán megmenekült, azt csak annak köszönhetette, hogy a chinai erődök fényszórói a szolgálatot hirtelen felmondták. Az Iltis nevű német hajó és a Giljak és Koretz nevű ágyúnaszádok az ágyúzás után a teljes pusztulás képét tárták fel. Kéményeiket a chinai ágyúgolyók teljesen ellőtték. Egy chinai kereskedelmi hajót az erődök ágyúgolyói teljesen átlukasztottak és angol parancsnokát megölték. A nagyobb hadihajók, köztük valószínűleg az osztrák- magyar Zenta is,

⁴⁸⁵⁶ Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-06-27 / 127. szám

⁴⁸⁵⁷ Neue Freie Presse, Juni 1900-06-07

⁴⁸⁵⁸ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-06-19 / 144. szám

⁴⁸⁵⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=5wUZTOF9vds>
https://lemil.blog.hu/2009/04/09/a_zenta_cirkalo_1_0

távolabb álltak és az erődök ágyúzásában a kisebb hajók felett csak a Centurio nevű angol hadihajó vett részt.⁴⁸⁶⁰ Más forrás szerint, viszont a takui erődöket a Zenta is ágyúzta.⁴⁸⁶¹

„Bécsből táviratozzák, hogy a Mária Terézia hadihajó azt a parancsot kapta, hogy mielőbb Kelet-Ázsiába menjen. Azok a csapatok, melyek a Zenta fedélzetén mentek a kínai vizekre, mint ez Brodrick angol parlamenti államtitkárnak ma a képviselőház elé terjesztett jelentéséből kiderül, a minap már részt vettek egy ütközetben is. E hónap 17-én egy 175 emberből álló vegyes csapat Tiencinben megtámadta a kínai katonai iskolát, elpusztította az ott levő ágyukat s megölte az iskola védőit. E csapatban a mi hadseregünkben is volt legénység.”⁴⁸⁶²

„Aggasztó azonban a Zenta hajó sorsa is. Hír ugyan nincs róla, hogy valami baja történt volna, de Tabuból azt jelentik, hogy az összes európai hajók megsérültek. A kérdésre valószínűleg nemsokára feleletet ad majd a külügyminisztérium, melynek valószínűleg lesznek hírei hajónk és katonáink sorsáról.”⁴⁸⁶³

1900.06.23-25-én Tsifu-ba (Csifu, Chefoo) hajózott át. A hajó itt szenet vett fel.⁴⁸⁶⁴ „A konzulátus védelmére 15 főnyi különítményt hagyott hátra és azután táviratokkal és a konzulátusok postájával teljes erővel Takuba hajózott. A forgalmat Taku és Csifu közt hadihajók és más gőzösök közvetítik és a Zentának szóló táviratok a csifui angol konzulátus útján továbbíthatók. A Zenta hadihajón minden jól van.”⁴⁸⁶⁵

1900.06.27 – 1900.08.03-ig Taku-ban volt.⁴⁸⁶⁶

„A Zenta osztrák-magyar hadihajóról ideérkezett eddigi jelentések szerint a legénységből a következő különítmények vannak a szárazföldön: Pekingben 30 ember, Seymour tengernagy kombinált csapatánál 25 ember és Tiencinben 48 ember. A takui erődök ostromában résztvett 20 főnyi különítmény ismét hajóra szállt. A császári és királyi dobogót a német császári lobogóval együtt kitzúzték Taku déli erődjére. A csifui szerződéses kikötő, melyről tegnap még azt jelentették, hogy ott nyugalom van, mai távirat szerint állítólag veszélyeztetve van. A Zenta hadihajó, mely tegnap szénberakás végett Csifuban kikötött, ott a konzulátus védelmére 15 főnyi különítményt hagyott hátra és azután táviratokkal és a konzulátusok postájával teljes erővel Takuba hajózott. A forgalom Taku és Csifu közt hadihajók és más gőzösök által rendszeresen fenntartatik és a Zentának szóló táviratok a csifui angol konzulátus útján továbbíthatók. A Zenta hadihajón minden jól van.”⁴⁸⁶⁷

„A Zenta hadihajó által délután 3 óra 10 perckor feladott távirat azt mondja, hogy Seymour tengernagy csapata e hó 26-án Tiencinbe érkezett. Langfungig nyomult előre és a vasúti vonalnak nagy területen való elpusztítása miatt e hó 23-án kénytelen volt visszafordulni. Azóta folytonos harcban volt a lázadókkal és a khinai csapatokkal. A Zenta vesztesége: Leste (Deste) József matróz meghalt, egy másik matróz megsebesült és egy beteg. A többi nemzet vesztesége 62 halott, 228 sebesült és sok beteg. Minden nemzet további hajók megérkezését várja.”⁴⁸⁶⁸

„A Zenta osztrák-magyar hadihajóról a következő távirat érkezett: A csifui különítmény bevonult. A főparancsnok megdicsérte csapataink magatartását. Egy futársürgöny szerint a német követet a cungli-jámenbe menet meggyilkolták. A német, angol és francia követség körül van zárva. A követségeket nemzetközi csapatok védik. A többi követség palotáját elpusztították. Az idegenek az angol követségen vannak. Tiencinben 30.000 főnyi kínai sereg támadását várják. A fucsai erődítmények készen vannak. Azt a parancsot kapták, hogy minden beérkező hajóra ágyúzzanak. Aknákat is fúrtak.”⁴⁸⁶⁹

⁴⁸⁶⁰ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-06-23 / 170. szám

⁴⁸⁶¹ Erlafthal-Bote, Juli-Dezember 1900-07-01

⁴⁸⁶² Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-06-23 / 170. szám

⁴⁸⁶³ Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-06-24 / 125. szám

⁴⁸⁶⁴ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-06-24 / 171. szám

⁴⁸⁶⁵ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-06-26 / 173. szám

⁴⁸⁶⁶ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-06-27 / 174. szám

Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-06-29 / 176. szám

⁴⁸⁶⁷ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-06-26 / 150. szám

⁴⁸⁶⁸ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-01 / 178. szám

Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-01 / 155. szám

⁴⁸⁶⁹ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-03 / 156. szám

Eduard Thomann von Montalmar fregattkapitány 1900.07.08-án –más adat szerint pár nappal korábban esett el- Pekingben egy gránátszilánktól mellkason találva elesett. A francia nagykövetség parkjában temették el. Az összecsapásban 3 tengerész is elesett. A nemzetközi csapatnak 138 sebesültje volt.⁴⁸⁷⁰ A sebesültek közül 4 osztrák-magyar katona utóbb belehalt a sebesülésébe. A harcokat a Zenta kapitánya irányította, mint a legmagasabb rangú tiszt a helyszínen. Később a holttestet áthelyezték az Osztrák – Magyar követség kertjébe. Pekingben utcát neveztek el róla.

Eduard Thomann von Montalmar, hivatalos parancs nélkül ment Pekingbe, barátja meghívására. Megérkezése után a bokszerok elvágták a tengerhez vezető utat, így, mint a térség legmagasabb rangú tisztje, átvette a parancsnokságot a helyi erők felett. 47 éves korában esett el. Felesége és 8 éves lánya gyászolja.⁴⁸⁷¹

1900.07.13-án a Zenta körülbelül 40 tengerészei a japán és angol csapatok közé keveredett a legnagyobb golyózáporban. A csatát négy könnyű és egy súlyos sebesültenél vészelték át. Az angolok külön megdicsérték a Zenta tengerészeit a helytállásukért. A szövetségesek állítólag 1000, míg a kínaiak állítólag 10 000 főt veszítettek ekkor.⁴⁸⁷²

„A kínai események osztrák és magyar áldozatokat is meglehetősen számmal követelnek. Itt van legelső sorban Desse, a Zenta tengerésze, aki június 17-ikén Taku ostrománál elesett. A halottak listájába valók továbbá, miután a pekingi vérfürdőről szóló hírhez immár semmi kétség sem fér, Rosshorn báró, pekingi követségünknek ügyvivője és felesége Klára, azután a Zenta parancsnoka, Thomann Eduárd fregattkapitány, Kolarz (Kollár, Kolbar) sorhajóhadnagy, két haditengerészeti apród (Burgstaller és Brynsburg-Lerngsfeld tengerészhadapródok⁴⁸⁷³) és huszonöt tengerész, akiknek neve még nem ismeretes. Tiencinben is több osztrák és magyar tartózkodik, így egy Bauer Pál nevű vámhivatalnok, Csifuban van Babó Miksa. Ezeknek sorsáról még eddig nem érkezett hír. Sanghajban szintén több osztrák és magyar ember él, így ott van Pisko József osztrákmagyar főkonzul és Oswald Vince, a konzulátus titkára, továbbá a Rosenblüh, Loika és Kober kereskedő cégek.”⁴⁸⁷⁴

„Burgstaller Rezső tengerészhadapród nem a Pekingbe küldött különítménynél, hanem a Zenta-nak, Tiencinbe rendelt szakaszánál van.”⁴⁸⁷⁵

„A Zenta osztrák-magyar hadihajóról érkezett távirati jelentés szerint eddig 80.000 embert szállítottak partra –a szövetséges erők-, ami Tiencin és Taku számára elegendő. Az özvegy császárné elhagyta Pekinget.”⁴⁸⁷⁶

„Az a hír, mely szerint a „Zenta“ osztrákmagyar hadihajó élelmiszerekben szükségét szenvedne, téves és csak túlzott aggodalomból származhatott, mert a hadihajót mindenkor — tehát békeidőben is — a személyzet létszámának figyelembe vételével 6—8 hónapra mindennel ellátják, annál nagyobb körülményekkel történt tehát a „Zenta“ felszerelése Kínába történt indulása előtt.”⁴⁸⁷⁷

„A nemzetközi haderők Kínában. A hatalmaknak Kínában levő csapatairól és egyéb útban levő haderejéről a következő érdekes kimutatást közölhetjük: Ausztria-Magyarország: Taku előtt horgonyoz a Zenta torpedó-czirkáló; szárazföldön 140 főből álló legénység, ebből 30 ember Pekingben. Útban van a Mária Terézia kishajó egy csapat szárazföldre kirendelt tengerésszel. Németország: Taku előtt horgonyoz a Kaiserin Augusta első osztályú czirkáló, a Gefion, Hertha, Hanza, Irene, Istis nevű öt másodosztályú czirkáló és a Jaguár ágyú-naszád. Útban vannak, illetve még felszereltetnek: a Tiger ágyú-naszád, Bismarck páncélos czirkáló, a Wörth, Weissenburg, Brandenburg és Kurfürst Friedrich Wilhelm nehéz csatahajók, a Hela czirkáló és öt torpedónaszád. Ezek a hajók összesen 6—7000 főnyi legénységgel vannak ellátva. Azonkívül a Frankfurter Wittekind Lloyd-hajókon 2 tengerész zászlóalj van

⁴⁸⁷⁰ Salzburger Chronik für Stadt und Land, August 1900-08-04

⁴⁸⁷¹ Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1900-08-05

⁴⁸⁷² Prager Tagblatt, September 1900-09-05

⁴⁸⁷³ Friss Ujság, 5. évfolyam, 1900-07-18 / 197. szám

⁴⁸⁷⁴ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-07-07 / 184. szám

Friss Ujság, 5. évfolyam, 1900-07-07 / 186. szám

⁴⁸⁷⁵ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám

⁴⁸⁷⁶ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-10 / 187. szám

⁴⁸⁷⁷ Kecskeméti Friss Ujság, 1. évfolyam, 1900-07-10 / 8. szám

útban, összesen tehát 2300 ember Hopfen tábornok vezetése alatt. Szervezés alatt van egy vegyes hadosztály (12.000 ember) nehéz lovassággal, tüzérséggel és műszaki csapatokkal Lessel tábornok vezetése alatt. Ezekhez járul még az az 1200 ember, akiket már föl kellett volna váltani, de egyelőre visszatartották Kínában. Az összes német haderő közel 25.000 ember. Franciaország. Taku előtt horgonyoz egy elsőosztályú, három másodosztályú czirkáló és két ágyunaszád. Útban van egy első- és egy másodosztályú czirkáló, egy pánczélos czirkáló. Szárazföldön van már most 2400 ember, az útban lévő hajókon 7231 ember, továbbá három szállító hajón 2000 ember két üteggel. Felszerelés alatt van egy további tengerész gyalogsági zászlóalj. Ez összesen több mint 12.000 ember. Olaszország. Taku előtt: két harmadosztályú czirkáló, partra szállítva 150 ember. Útban van két pánczélos czirkáló, felszerelés alatt két másodosztályú czirkáló, indulásra készen 2000 ember. Angolország. Taku előtt: két nagy csatahajó, három pánczélos, két elsőosztályú, három másodosztályú czirkáló, egy jelzőhajó, négy korvett, két ágyunaszád, négy torpedó-zúzó, több mint 6000 emberrel ; szárazföldön 184 tiszt és 1700 főnyi legénység. Útban van : két csatahajó, egy első osztályú, három másodosztályú czirkáló, két ágyunaszád, több mint 4000 emberrel. Indiából rövidesen 223 tiszt, 300 altiszt, 9540 benszült tiszt és legénység, 7170 főnyi kiegészítő csapat, 1280 ló és póni, 2060 öszvér, 6 ágyú és 11 maxim érkezik és így az angol haderő öszre 27,000-re fog rúgni. Oroszország. Taku előtt három csatahajó, három pánczélos és egy első osztályú czirkáló hajó, két pánczélos ágyunaszád. Útban van még egy pánczélos czirkáló. Szárazföldön eddig 6000 ember van, a mandzsu vasutakat 6000 kozák őrzi. Észak felől útban van 30,000 ember. Indulásra készen közel 70—80,000 ember áll, Japán Taku előtt. Egy pánczélos, négy másodosztályú, három harmadosztályú czirkáló ; elindult még egy pánczélos és egy másodosztályú czirkáló, ezek legénysége 4200 ember. A Kínába küldött csapatok száma előreláthatólag 22.000-re fognak rúgni. Minthogy Japán békelelétszáma 145.000 emberre, hadi létszáma 520.000 emberre rúg, szükség esetén újabb nagy csapatokat is szállíthat Kínába. Egyesült Államok Taku előtt: egy csatahajó, két másodosztályú czirkáló, négy ágyunaszád és egy partvédő hajó 1921 emberrel. Szárazföldön van 350 ember, és a manilai 9. ezred két zászlóalja 1400 ember. Azonkívül Cubában 6000 főnyi legénység áll indulásra készen.”⁴⁸⁷⁸

„A Times egy pekingi jelentése szerint július 18-áig megöltek a kínaiak az európaiak közül 5 angolt, 7 olaszt, 4 orosz, 10 németet, 4 osztrákot és magyart (ezek között van Thoman kapitány, a Zenta cirkálóhajó parancsnoka is), 7 amerikai, 8 japánét és 11 franciát. Az elesettek és sebesültek száma összesen 138. Morison, a Times pekingi levelezője az ostromról ezt a tudósítást küldte július 21-éről: Valamennyi csapat, amely a követséget ostromolja, császári katonákból áll. A kínai katonák aláaknázták a francia követséget, amely most romokban fekszik. Pichon francia követ azonban a fölrobbantás napján nem volt a követségen, mert már az ostrom első napjaiban az angol követségre menekült. A legnagyobb veszedelmet azzal okozták az ostromlás napjaiban, hogy az angol követséget föl akarták gyújtani. Hogy az angol követséget elpusztíthassák, fölgyújtották a szomszédos Hantin akadémiát, amely a kínaiaknak szent háza, mert ott őrzik a vallásos könyveket és ereklyéket, ezek aztán mind elégték, de az angol követségnek semmi baja sem történt. A Pejtang katedrale, ahol ezernyi benszült keresztényt ostromolnak a kínaiak, még mindig válságos helyzetben van. Az ellenségeskedések július 18-án megszűntek, de azért nagyon vigyázunk, hogy meglepetés ne érjen. Kínai katonák, akik Jungfu és Tungfusziang csapataiból valók, folyton megerősítik az ostromlott hely körül lévő torlaszokat. A császárváros falain lévő ágyúik azonban nem lőnek többé, valószínűleg azért, mert nincs elég lövészerük. A császári csapatok legnagyobb része elvonul Pekingből, hogy szembeszálljon a fölmentő sereggel. Most élelmiszer érkezik és az ostromlottak helyzete javulni kezd. A sebesültek a körülményekhez képest elég jól vannak. A kórházak berendezése kitűnő. Már százötven beteget kezelnek bennök.”⁴⁸⁷⁹

„A pekingi osztrákmagyar követséget tengerészek védték, akiknek fegyverzete a 95. M puska volt. Ezek segítségére a Zenta cirkálóról 1 db C-93 géppuskát és 3000 töltényt hoztak egy kínai riksával a követségre. A géppuska kifogástalanul működött és segítségével elűzték a támadókat.”⁴⁸⁸⁰

⁴⁸⁷⁸ Magyarország, 7. évfolyam, 1900-07-17 / 195. szám

⁴⁸⁷⁹ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-03 / 211. szám

⁴⁸⁸⁰ Haditechnika 21., 1987 / 2. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

„Thomann, a Zenta hajó elesett kapitánya helyébe Scala fregattkapitányt nevezték ki, aki ma indul Kínába, hogy a hajó parancsnokságát átvegye.”⁴⁸⁸¹

1900.08.04-én Tsifu-ban járt.

(1900.08.05-én a Peking közeli Beifang-ot elfoglalták a nyugati erők. A csatában az SMS Zenta körülbelül 60 tengerésze vett részt.)⁴⁸⁸²

1900.08.06-08-án ismét Takuban horgonyzott. Itt találkozott az SMS Mária Terézia cirkálóval. Ennek parancsnoka, Montecuccoli ellentengernagy, átvette az irányítást az osztrák-magyar erők felett. A kötelék tagja még az SMS Aspern cirkáló. Később, csatlakozott a kötelékhez az SMS Kaiserin Elisabeth is. A négy hajó együttesen 520 tengerészt tudott szükség esetén partra tenni.⁴⁸⁸³

1900.08.09-én Tsifu-nál volt.⁴⁸⁸⁴

1900.08.10-16-án ismét Taku vizein járt.

1900.08.11-én Tsifu (Csifu)-ban volt, majd visszatért Taku-ba.⁴⁸⁸⁵

„A Peking felé való előnyomulásban egy 160 főből álló osztrák-magyar tengerészeti szakasz is részt vesz, mely a Mária Terézia cirkáló hajó és a Zenta torpedó-cirkáló partra szállított detachmentjából van összeállítva. Ez a szakasz, mely több ágyút visz magával, öszvérekkel is el van látva, melyeket Hongkongban szereztek be. A szakasz e hó 10-ikén, miután a Mária Terézia tengerészei által megszállott tomkói vasútvonal mentén ismét helyreállt a nyugalom, Tiencinbo indult. A Zenta hajónak újonnan kinevezett parancsnoka, Skala Károly fregatt-kapitány augusztus 21-ikén Genuába érkezik, ahol a főparancsnok törzskarához fog csatlakozni.”⁴⁸⁸⁶

1900.08.17-20-án Tsifu-ban volt.

„Az e hó 18-án Pekingbe érkezett tengerészkülönítmény Leschanovsky Edgárnak, a «Zenta» tengerész-hadapródjának parancsnoksága alatt Pohl német császári kapitány kombinált csapatához tartozott.”⁴⁸⁸⁷

1900.08.18-án látott napvilágot a Zenta hadijelentése: „A hivatalos Wiener Abendpost Steiner Ernő cs. és kir. sorhajóhadnagynak, a Zenta hadihajó tisztjének kivonatolt jelentését közli. A jelentés a következő: Június 15. és 16-ika közti éjjel parancsot kaptam, hogy Petri cs. és kir. tengerész kadéttal és 20 emberrel csatlakozzam ahhoz a detachmenthez, melyet a német hajóraj a tomkui pályaudvar megszállására és esetleg a takui erőd bevétele végett partra szállított. Az alacsony víz beállta előtt a 150 főből álló német és osztrák-magyar detachment-t csónakokon Tomkuba szállítottuk, ahol az délelőtt fél tízkor megérkezett. El volt terjedve az a hír, hogy Nie khinai tábornok kétezer emberrel Lutaiból Tomku felé nyomul, hogy a pályaudvart megszállja és a mozdonyokat birtokába vegye, hogy azután gyorsan Tienciu felé előhaladhasson. Minthogy nem tudtuk, hogy oda érkezett-e már vagy nem, el voltunk készülve rá, hogy vele találkozunk. Továbbá értesültünk Takuból, hogy mintegy négyszáz khinai érkezett meg az erőd megerősítésére. A pályaudvar azonban szabad volt. A partraszállítás akadálytalanul ment végbe és a pályaudvart megszállották. Egyidejűleg a mi csapatainkkal 329 japáni is partra szállt. Pohl tengerészkapitány a japán csapatok parancsnokával megállapodott abban, hogy a japán csapatok a pályaudvar északi részét, ahol az állomási és táviráépület volt, a német és osztrák-magyar csapatok pedig a déli részét, melyben a mozdonyok voltak, szállják meg. A pályaudvart könnyű volt védelmi állapotba helyezni, mert fallal van körülvéve. A falakra ágyukat helyeztünk és árkokat húztunk. A csapatok tábori szolgálatot végeztek. Jó elszállásolásukról az idő rövidsége miatt nem lehetett gondoskodni. Pohl kapitány a saját legénységével együtt a Zenta hajó és az Iltis nevű német ágyúcsónak legénységét is élelmezte. A német és osztrák-magyar csapat, továbbá 806 japáni és 200 orosz gyalogos 2 1/2 órákor reggel egyesült, hogy az északnyugati erőd ellen vonuljon. A többi japán legénység és az Atago nevű japán csónak, melynek ágyútüze a pályaudvar előterrainjét fedte, visszamaradt a pályaudvar védelmére. Az északnyugati erőd ellen való előnyomulás alatt még 250 angolnak, 24 olasznak az

⁴⁸⁸¹ Magyarország, 7. évfolyam, 1900-08-09 / 217. szám

⁴⁸⁸² Vorarlberger Volks-Blatt, August 1900-08-10

⁴⁸⁸³ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 171. szám

⁴⁸⁸⁴ Neue Freie Presse, August 1900-08-12

⁴⁸⁸⁵ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-12 / 220. szám

⁴⁸⁸⁶ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-17 / 225. szám

⁴⁸⁸⁷ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-08-28 / 204. szám

előnyomuló csapatokba csatlakozniuk kellett volna. Mint később megtudtam, az ultimátumot, nem, mint el volt határozva, 1 órákor, hanem már 9 órákor este nyújtották át. Tehát egészen váratlanul már 1 órákor dördült el az első lövés. A szétrobbanó gránátok közvetlenül a pályaudvar fala előtt hullottak a földre. A legtöbb golyó azonban fejünk felett repült el és legénységünk, anélkül, hogy kárt szenvedett volna, ismét gyülekezhetett. Most előrenyomultak az észak-nyugati erőd ellen. Oroszok és japánok csatlakoztak hozzánk. Az éjszaka holdvilágos volt és így az erődítmények körvonalait már 5 kilométerre a pályaudvartól jól fel lehetett ismerni. Az előnyomulás alatt kölcsönös tüzelés erővel folyt. Az utak posványos területen vezettek keresztül. Ez okból a gránátok legnagyobb része, mely a csapatok közelében érte a földet, szerencsére nem robbant szét. Az előnyomulás alatt a már előbb megérkezett angol és olasz csapatok is partraszállottak és hozzánk csatlakoztak. Minthogy az angolok száma legerősebb volt, ők haladtak az előnyomuló csapatok élén. De Pohl kapitány megállapodott az angolok parancsnokával abban, hogy az angol legénységnek csak egy része haladjon a csapatok élén, másik része pedig a német csapatok után. Pohl kapitány a támadás alatt is valamennyi szakasz fővezényletét vitte. Az észak-nyugati erőd előtt lévő terep agyagos és lassan emelkedő síkság, mely nem nyújtott fedezeteket. Csak az úttest nyújtott helylyel-közel oltalmat. Az összes, 943 emberből álló csapattest ezen a síkon 4000 méternyire az erődtől kifejlődött a fedezet oltalma alatt, támadásra készen. Az észak-nyugati erődöt 3 modern 12 centiméteres gyorstüzelő, egy régi 15 centiméteres Krupfféle hátultöltő gyorságyú és több elültöltő ágyú védte. Az erőd körül vízzel telt árok húzódik. Valamennyi erődöt német tiszték terve szerint építették. Az anyag, melyből épültek, szalmával kevert agyag. . . Mielőtt az előbb említett állást elértük, az öreg ágyúk beszüntették a tüzelést és csak a 3 modern gyorstüzelő ágyú és egy régi Krupp-ágyú tüzelt. Ezek közül 3 1/2 óra reggel egynek kivételével a többi bomba beszüntette a tüzelést. Ennek az ágyúnak legénysége bravúrral tüzelt, dacolva azzal, hogy valamennyi ágyúcső rája irányult. Az ágyú még mindig nem volt leszerelve, mikor már hajnalodni kezdett. A csapatokat fedett állásban visszavonták. Ezalatt a déli erőd egy löporraktára robbant fel, melyet rövid időközben kisebb robbanás követett. Az első robbanás után valamennyi hajóról hurrák kiáltások hangzottak fel. Eközben a csapatokat hirtelen a jobb oldalról kezdték lövöldözni kis gránátokkal, melyek azonban eltévesztették céljukat és nem okoztak kárt. Végre Vio-kor reggel az utolsó ágyú is elhallgatott és az Iltis kitűzte az előnyomulásra megállapított jelt. A csapatok most az erődök fegyvertüzével szemben előrenyomultak támadásra. Az én szakaszom a német szakasszal együtt az úttest fedezete alig nyomult előre és 500 méterre az erőd előtt megkezdtem a tüzelést a khinaiak ellen. Kis csapatom higgadtan követte parancsaimat és jó tűzfegyelmet tanúsított. Gyorsan előre haladtam és elértem az előcsapatok szakaszát. Az úttest fedezete alatt 300 méterre közeledhettem az erődhöz. E közben lassankint a különböző nemzetek csapatai mind egyesültek. Petri tengerész kadétnak, aki kitűnő magatartást tanúsított, sikerült embereimet mind együtt tartani. Már mikor közelebb jutottunk az erődhöz, mindinkább gyengébb lett a khinaiak tüzelése és most úgy látszott mintha minden ellentállásuk meg volna törve. Az árok hídjai sérületlenek voltak, a kapu be volt zárva és mikor felmáztunk a falakra, csak egyes lövések történtek. Mikor embereimmel az első fokra felmáztam, feltűzték az angol zászlót. Minthogy láttam, hogy már minden ponton idegen csapatok jelentek meg és nem találtam már szabad törzset, egy angol tiszttel egyetértve kitűztem egy törzsre az angol lobogó mellett az osztrák-magyar lobogót. Az erődben sok lőszer volt és sok elesett. Minthogy a támadás egyoldalú volt, a helyőrség az ostromkor a könnyen sebesültekkel a déli oldalra menekült. . Én legénységemet összegyűjtöttem, „imára!“ vezényeltem és az erődön keresztül tett őrzéskor után egyesítettem csapatomat a német csapattal. A támadók vesztesége kevés volt. Az osztrákok és magyarok nem vesztek egy embert se, a németeknek egy sebesültjük volt, az olaszoknak nem volt veszteségük, Oroszországnak 1 halottja és 3 sebesültje volt, ezek közt egy tiszt. Az angolok egy halottjuk és 4 sebesültjük, a japánok 2 tiszt és 7 más halottjuk és 24 sebesültjük volt.”⁴⁸⁸⁸

1900.08.21-1900.09.06-án megint Taku-ban volt.

„Amint már tegnap jelentettük, most 200 főnyi osztrák-magyar tengerészkatona van Pekingben. A legutóbb bevonult különítmény Burkert Alfréd sorhajóhadnagynak a különítménye volt, ki a podgyászakiséretet, mely nagyobbára teherhordó állatokból állott, Pekingbe kísérte. Burkert a Zenta partraszálló különítményéhez tartozik, mely most egyesült a Mária Terézia hadihajó különítményével. A Mária Terézia hadihajó tegnap közölt távirati jelentése, mint utólag értesülünk, Pekingből augusztus 23-án levélben, 28-án pedig Takuból táviratilag küldetett el és tegnap érkezett Bécsbe. 28-ig tehát

⁴⁸⁸⁸ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-08-14 / 222. szám

zavartalan volt az összeköttetés Taku és Peking között. A császári palotán keresztül való fölvonulást, melyről a távirat említést tett, eleinte a múlt keddre, augusztus 23-ára tervezték. Magáról az eseményről még nem érkezett jelentés.⁴⁸⁸⁹ A sajtó szerint rövid ideig 1900.08.29-e körül Csifu-ban volt, majd átment Takuba.⁴⁸⁹⁰

1900.08.31-én a Pekingbe küldött tengerészei, Winterhalder sorhajóhadnagy vezetésével, elindult vissza az SMS Zenta-hoz és elhagyta várost.⁴⁸⁹¹

Újabb hadijelentés a pekingi akcióról: " A Zenta jelentése. Bécs, szeptember 5. A Wiener Abendpost a Zenta hajó jelentéseinek kivonatát közli a Zenta partra szállított különítményének részvételéről a szövetséges csapatoknak Peking és Tiencin ellen irányult hadműveleteinek első fázisában. E szerint Thoman, a cirkálóhajó parancsnoka a pekingi osztrák-magyar ügyvivő, Rosthorn felhívására és hogy személyesen szerezzen információkat a viszonyokról, elhatározta, hogy Pekingbe megy és elrendelte, hogy Winterhalder Tivadar lovag sorhajóhadnagy kísérje őt. Június 3-án reggel a Pekingbe szánt különítmény, mely Kollár József sorhajóhadnagyból, mint parancsnokból, báró Boyneburg-Lengsfeld Rikárd és Meier Tamás tengerész-hadapródokból, valamint 30 altisztből és matrózból állt egy bérért gőzösön útnak indított. A különítmény teljes tábori felszereléssel, fejenként 500 tölténnyel és 6 napi élelemmel volt ellátva. Azonkívül 8 milliméteres golyószórót adtak neki 4000 tölténnyel. A parancsnok csatlakozott a Takun át Pekingbe induló különítményhez. Június 4-én a különítmény Pekingbe érkezett. Június 5-én a Pekingben levő parancsnoktól a következő távirat érkezett a Zentához: Judrak, két tengerészhadapród, 70 ember Peking esetleges felmentésére készen álljon és a legrangidósb parancsnok rendelkezésére bocsátandó. Ezt a táviratot azonnal elküldték Seymour angol parancsnoknak, mint a takui kikötőben levő legmagasabb rangú parancsnoknak és további utasításait kérték. Seymour kijelentette, hogy még nem kapott közvetlen híreket, de a francia ellentengernagytól azt hallotta, hogy a vasúti vonal meg van szakítva, ő maga megvárja a további híreket. Időközben a különítmény legénységét kiválasztották és felszerelték. A pekingi távirat megérkezése után 4 órával a különítmény teljesen felszerelve útrakészen állott. Délután 5 órakor a «Zenta» hadihajó ideiglenes parancsnoka e minőségében jelentkezett az angol altengernagnál, aki a jelenlevő hajórajok parancsnokainak egységes eljárás megállapítása végett tartandó értekezletre hívta meg őt. Ez értekezleten megállapodtak az elvekben, melyek szerint a boxerek által megszállott kerületekben a rend helyreállítása érdekében el fognak járni és elhatározták, hogy a tiencini konzulok doyenjét felhívják, hogy minden erejével hasson oda, hogy az összeköttetés Pekinggel fentartassék. Június 6-án újabb értekezlet volt az orosz tengernagyi hajón.⁴⁸⁹²

1900.09.07-09-én Tsifu-ban járt.

1900.09.09-1900.10.01-ig Taku-ban állomásozott.⁴⁸⁹³

„A Wiener Abendpost konstatálja, hogy most már a Kelet-Ázsiába rendelt egész hajóraj, nevezetesen a Mária Terézia, Kaiserin Elisabeth, Zenta és Aspern hadihajók a kínai vizeken egyesültek. A Kaiserin Elisabeth és Aspern hadihajók csakhamar Takuba érkezésük után egy különítményt, mely 14 tisztből és hadapródból, 169 katonából és 2 ágyúból állott, szállítottak partra. E partra szállított csapatokkal és ágyúkkal körülbelül ki van merítve az, amit a hajóraj a szárazföldi hadműveletek céljaira adhatott. A partra szállított osztrák-magyar csapatok száma most több mint 400 ember, amennyiben már eddig is két kisebb különítmény Winterhalder sorhajóhadnagy (a Zentán szolgált⁴⁸⁹⁴) és Burkert sorhajózászlós vezénylete alatt Pekingbe, egy pedig Schuster sorhajóhadnaggyal Tiencinbe és a Mária Teréziáról egy nagyobb különítmény Wickerhausei sorhajóhadnaggyal Pekingbe küldetett. Ezekhez járul most az Elisabeth és Aspern különítménye, melynek partraszállását Montecuccoli gróf ellentengernagy rendelte el.⁴⁸⁹⁵

⁴⁸⁸⁹ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-05 / 243. szám

⁴⁸⁹⁰ Magyar Polgár, 23. évfolyam, 1900-08-30 / 198. szám

⁴⁸⁹¹ Neue Freie Presse, Juni 1902-06-28

⁴⁸⁹² Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-06 / 244. szám

⁴⁸⁹³ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-09-13 / 251. szám

⁴⁸⁹⁴ Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-05-27 / 125. szám

⁴⁸⁹⁵ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-13 / 251. szám

Magyar Nemzet, 19. évfolyam, 1900-09-14 / 252. szám

„Skala fregatkapitány, aki Walderseevel együtt utazott Kelet- Ázsiába, átvette a Zenta hadihajó parancsnokságát (1900.09.29-én) mint az elesett Thoman fregatkapitány utódja.”⁴⁸⁹⁶

„A Wiener Abendpost jelentése szerint a Zenta hadihajó által partraszállított első különítmény, amely Kollár sorhajóhadnagyból, két tengerészhadapródból és 30 emberből állott, a megbetegedett Mayer Tamás tengerészhadapród kivételével ismét bevonult Pekingből a Zenta hadihajóra. Ez ugyanaz a különítmény, amely átélte a pekingi heves küzdelmek napjait. Pekingben azonban hátramaradt a Zenta második különítménye Burgher sorhajózászlóssal, azután a Mária Terézia nagykülönítménye Wickerhauser sorhajóhadnaggyal, összesen közel 200 ember.”⁴⁸⁹⁷

A takui horgonyzás alatt látott napvilágot a következő beszámoló: „Kínában is harcoló kassai magyar fiú levelei. Kassa, szept. 12. A kínai háborúból egy kassai magyar fiútól, akit a Zenta hadihajóval küldtek a kínai csatába, két érdekes levelet közlünk. A messze idegenben azóta már véres ütközetben is részt vett magyar fiú neve Török Géza, fia a kassai kir. törvényszék hivatalosolgájának. A levelek még július hó végén indultak el Kínából s csak tegnapelőtt érkeztek meg Kassára, a messze Kínában levő katona aggódó öreg szüleikhez, a kiket a jó fiú gyöngéden vigasztal leveleiben. Az érdekes levelek egész terjedelmükben így hangzanak: I. Kert Honkong VII/29. Kedves jó Szüleim! Harminczhat napi utazás után elértük Honkong városát, amely még mindig az angoloké. Valamikor Honkong a kínai gyarmathoz tartozott, lakosságának nagyobb része most is kínai. A város nagyon szép, egy magas hegynek az oldalán terül el és a kikötőt is magas hegyek veszik körül. A hegyek nem valami termékenyek, néhol megterem a banán és ananász, de a legtöbb helyen nincs más, mint moha, csak egy-egy láthatáron látható bokor. Esőzés azonban nagy néhol egy van, mindennap egy két óráig; ha ez nem volna, olyan borzasztó lenne a hőség, hogy az ember nem volna képes kitartani. Colombóból hajójuk kijutott július 16-án este 5 órakor, július 18-án utolért bennünket egy francia hadihajó, melynek négy kéménye van, nemsokára el is hagyott bennünket, hiába erőlködünk, hogy túl ne tehessen rajtunk. A komandáns mindig csak erősítette : „das gibst nicht“ hogy elhagyjon bennünket, de bezzeg egy pár óra múlva már a füstjét sem láttuk, 20 án este nyolcz elértük Szumátra szigetét, mely a órakor hollandi gyarmatokhoz tartozik ; 21-én reggel 9 óra 10 perczkor elértük hátsó Indiát; 22-én reggel 10 órakor bejutottunk Szingaporeba s ott találtunk egy hadihajót, mely szintén Kínába jön olasz és egy francia Lyoyddamfert, mely a francia „közösöket” szállítja Kínába. 24-én kijutottunk Szingaporeból reggel 9 órakor, 25 én megfogluk mi is a hajókezelést és a fűtők ugyancsak fűtöttek. A fedélzetről is, akik lementek segíteni, azok is 30 krajczár „culagot,, kaptak. De mentünk is ám olyan sebesen, hogy óránként megtettünk 16 mf-et, 27-én pedig már 17—17 és fél mf-et. Hanem aznap nem kaptunk esőt, csak este s a nagy hőség több embert megviselt. 28-án d. u. 5 óra 15 perczkor befutottunk Hongkongba. Nagyon szépen kérem kedves szüleimet és testvéreimet, hogyha tetszenek valamit hallani vagy az újságból olvasni, ne tessenek mindjárt megjárdni, hogy Géza fiuknak is történhetett valami baja. Számtalanszor csókolom mindnyájukat, maradok szerető fiuk a sirig. U. i. Tisztelem az összes ismerősöket a messze távolból. II. Kelt Hongkong, július 31-én. Kedves jó Szüleim! A levelet megkaptam, amelyet édesapa küldött és egyet Bélától, melyeket nagy örömmel olvastam Hongkongban. Bocsánatot kérek kedves szüleimtől, hogy czeruzával írok, de tessenek meghinni, hogy egy kis időm sincs. Mi nem mint transport jöttünk, hanem ütközetbe megyünk. Most a legutolsó kikötőben állunk, melyben még nyugodtak lehetünk. Ez a második levelem innen Hongkongból. Azt még nem írhatom meg, hogy mi most hová megyünk, de úgy hallom Csifuba, ottan kiszállítanak bennünket a partra és Takuig gyalog megyünk, ahonnan már biztos a támadás. A többieknek most nem írhatok, mert az időm nem engedi úgy hiszem, hogy onnan már nem is írhatok több levelet. Ha tetszenek újságot olvasni, tessenek kivenni hogylétünket, mely úgy hiszem nem lesz valami rész. — Édesanyát kérem még egyszer, hogy ne bánkódjék utánam, hiszen rég óhajtom én ezt, még kis gyermek koromtól. Akkor is mindig csak azt kívántam, hogy addig ne legyen háború, míg meg nem nővök és most meg annak örülök, hogy én is részt vehetek benne. Ha az Isten megengedi, hogy visszatérhetek a harczból, majd írok mindazoknak, akiknek most még nem kaptam meg a czimüket. Én hála Istennek, egészséges vagyok, melyet kedves jó szüleimnek és testvéreimnek is hasonlóan kívánok. Százezerszer csókolom mindnyájukat és tisztelem az összes ismerősöket. Szerető fiuk a sirig Géza-Isten Önökkel! Holnap reggel útnak indulunk Hongkongból. Eddig szólnak a levelek

⁴⁸⁹⁶ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-09-30 / 268. szám

⁴⁸⁹⁷ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-15 / 220. szám

s azóta még semmi hír sem érkezett a boxerekkel harcoló kassai fiútól, de az aggódó szülők remélik, hogy a gondviselés öröködi a magyar hazájától messze harcoló fiuk élete fölött és visszavezérli őt karjaikba.”⁴⁸⁹⁸

1900.10.02-03-án Tsifu-ban volt.

1900.10.03-05-én Wei-hai-wei következett.

1900.10.06-12-én Taku-ban járt.

„Távirati jelentés szerint a Mária Terézia, Aspern és Zenta osztrák- magyar hadihajók Takuba érkeztek. A hajókon minden rendben van.”⁴⁸⁹⁹

1900.10.13-17-én Shanhaikwan állt meg.

1900.10.18 – 1900.11.07-én visszatért Taku-ba.⁴⁹⁰⁰

1900.11.08-13-án Tsifu-ba futott be.

1900.11.14-15-én megint Taku következett.

1900.11.16-18-án Shanhaikwan volt.

1900.11.19-én Taku-ban állt meg.

1900.11.24 – 1900.12.06-án Kobe-ban járt.⁴⁹⁰¹

1900.12.08-25-én Yokohama-ban vetett horgonyt.

„A Mária Terézia, Aspern és Zenta osztrák-magyar hadihajók Jokohámába érkeztek, ahol két-három hétig maradnak.”⁴⁹⁰²

„A kereskedelemügyi m. kir. minister folyó évi 89.018. számú rendelete, a kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó egyének magánlevelezésének portómentessége tárgyában. A »Kaiserin und Königin Maria Theresia«, »Kaiserin Elisabeth«, »Aspern« és »Zenta« hadihajókból álló kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó egyénekhez intézett s azoktól eredő nem ajánlott levelekre és levelezőlapokra portómentességet engedélyeznek. Az egyes levél súlya a 70 grammot meg nem haladhatja. A magyar korona országaiból eredő ily leveleken és levelezőlapokon a címzett nevét, szolgálati rangját, vagy szolgálati alkalmazását, valamint a hadihajó nevét, melyhez a címzett tartozik, pontosan ki kell tenni, azonfelül a címoldalra »Tábori posta« szót kell szembeötlően feljegyezni. Budapesten, 1900. december 17-én. A minister megbízásából: Szabó, s. k. p.-t. főigazgató.”⁴⁹⁰³

1900.12.26-28-án Uraga-ban dokkban állt.⁴⁹⁰⁴

1900.12.30 – 1901.01.06-ig Kobe látta vendégül.⁴⁹⁰⁵ Ekkor a hajó igyekezett jégmentes kikötőt találni.

A kínai csaták idején a Zenta csatahajón szolgált Kotovic sorhajókapitány.⁴⁹⁰⁶ A cikkből kiindulva, ekkor még feltehetőleg nem sorhajókapitány, de 1905-ben a cikk írásakor már sorhajókapitány.

1901.

1901.01.10-én befutott Hong Kong-ba.⁴⁹⁰⁷

1901.02.09-én Bangkok-ba (Thaiföld - Sziám) érkezett.⁴⁹⁰⁸

1901.02.15-17-ig ismét Hong Kong-ban járt, hogy szemet vételezzon.⁴⁹⁰⁹

1901.02.22-1901.03.12-ig Sanghaji-ban horgonyzott.⁴⁹¹⁰

1901.03.12-13-án Woosung-ot kereste fel.

1901.03.15-én ért Tsingtao-ba.

1901.03.19-22-én Wei-hai-wei következett.

1901.03.23 – 1901.04.26-án Taku-ban vetett horgonyt.⁴⁹¹¹

1901.04.26-28-án Tsifu-ban volt.

⁴⁸⁹⁸ Pannonia, 29. évfolyam, 1900-09-13 / 210. szám

⁴⁸⁹⁹ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-10-09 / 277. szám

⁴⁹⁰⁰ Neues Wiener Journal, Oktober 1900-10-18

⁴⁹⁰¹ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-11-23 / 322. szám

⁴⁹⁰² Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-10 / 340. szám

⁴⁹⁰³ Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-12-19 / 290. szám

⁴⁹⁰⁴ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-12-28 / 308. szám

Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-28

⁴⁹⁰⁵ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴⁹⁰⁶ Siklós és Vidéke, 18. évfolyam, 1905-08-13 / 33. szám

⁴⁹⁰⁷ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-11

⁴⁹⁰⁸ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-01-08 / 8. szám

⁴⁹⁰⁹ Neue Freie Presse, Februar 1901-02-16

⁴⁹¹⁰ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-02-23 / 54. szám

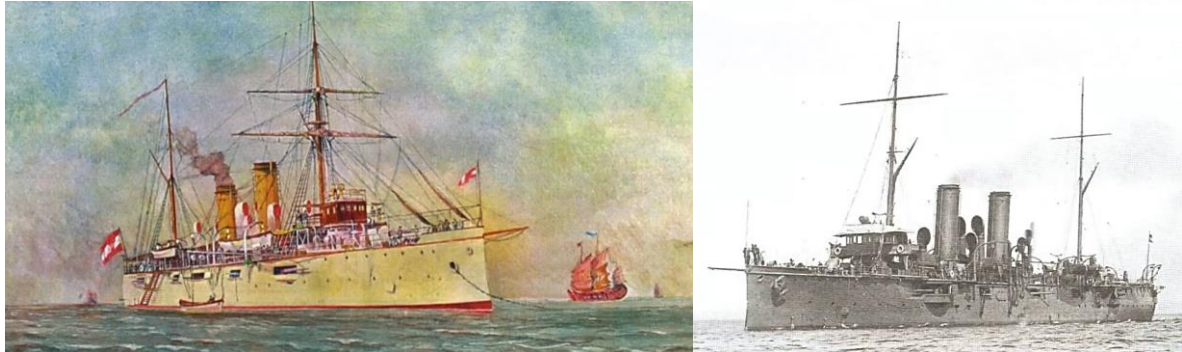
⁴⁹¹¹ Magyar Szó, 2. évfolyam, 1901-03-26 / 73. szám

1901.04.28-29-én Wei-hai-wei-t látogatta meg.

1901.04.30 – 1901.05.05-ig Chemulpo-ban (Korea) volt.

1901.05.09-16-án befutott Nagasaki-ba az SMS Zenta, SMS. Mária Terézia és az SMS Kaiserin Elisabeth.⁴⁹¹²

1901.05.19-21-én Wei-hai-wei-be tért vissza.⁴⁹¹³



4914

1901.05.22-1901.06.14-ig Taku-ban állomásozott.

1901.06.16-án Shanhaikwan-ban állt meg.

1901.06.17-25-én Tongku (Taku) következett.⁴⁹¹⁵ (1901.06.22-én kapott hazatérési parancsot az SMS Zenta és az SMS Kaiserin Elisabeth.⁴⁹¹⁶)

1901.06.26-28-án Wei-hai-wei vizeit kereste fel.⁴⁹¹⁷

1901.06.28 – 1901.07.02-ig Tsifu-ban volt.⁴⁹¹⁸

1901.07.03-13-án Taku-ban kötött ki.

1901.07.14-25-ig Tsifu (Csifu)-ban horgonyzott.

„A kereskedelemügyi m. kir. minister folyó évi 45.663. sz. alatt kelt rendelete a kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó egyének magánlevelezésére engedélyezett portamentesség megszüntetése tárgyában. A kelet-ázsiai hajórajhoz tartozó »Kaiserin und Königin Mária Theresia«, »Kaiserin Elisabeth«, »Aspern« és »Zenta« hadihajókon berendezett tábori postaszolgálatot a közös hadügyminister úr folyó évi július hó 31-ével beszünteti, minek következtében 1900. évi december hó 17-én 89.018. szám alatt kelt rendeletemet hatályon kívül helyezve, a nevezett hajórajhoz tartozó egyénekhez czimzett s azoktól eredő nem ajánlott levelekre és levelezőlapokra engedélyezett portamentességet is folyó évi július hó 31-ikével megszüntetem. Budapest, 1901. évi július hó 14-én. A minister megbízásából : Szalay, s. k. pt. elnökgazgató.»⁴⁹¹⁹

„«A császár és király Montecuccoli gróf ellentengernagyhoz a kelet-ázsiai hajóraj parancsnokához : A Kaiserin Elisabeth és Zenta hadihajóimnak a hazai vizekbe való visszatérése alkalmából örömmel érzem magamat indítatva, hogy önnek, a hajórajparancsnokoknak és törzseknek, valamint kelet-ázsiai hajórajom legénységének a nehéz, szokatlan viszonyok között önfeláldozással és sikerrel teljesített szolgálatukért legmelegebb köszönetemet fejezzem ki, egyúttal szívből kívánva szerencsés hazautazást.»⁴⁹²⁰

1901.08.02-04-én Hong Kong-ban járt.

1901.08.06-án Kanton-ban állt meg.

1901.08.07-08-án Hong Kong-ba tért vissza.

1901.08.12-21-én Szingapúr-ban járt.⁴⁹²¹

⁴⁹¹² Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-05-10 / 127. szám

⁴⁹¹³ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-05-21 / 138. szám

Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-05-21 / 138. szám

⁴⁹¹⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=5wUZTOF9vds>

⁴⁹¹⁵ Neue Freie Presse, Juni 1901-06-18

⁴⁹¹⁶ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-06-23 / 170. szám

⁴⁹¹⁷ Hazánk, 8. évfolyam, 1901-06-27 / 150. szám

⁴⁹¹⁸ Neue Freie Presse, Juni 1901-06-29

⁴⁹¹⁹ Budapesti Közlöny, 35. évfolyam, 1901-07-21 / 166. szám

⁴⁹²⁰ Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-08-01 / 182. szám

⁴⁹²¹ Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-08-14 / 193. szám

1901.08.25-26-án Sabang-ot kereste fel.
1901.08.29 – 1901.09.09-én befutott Colombo-ba.
1901.09.18-20-án Aden vizein járt.
1901.09.24-én érkezett Szuezbé.
1901.09.25-26-án Port Said-ban volt.⁴⁹²²
1901.10.01-én futott be Polába.
1901.10.03-án a hajót leszerelték.
A kínai útért jutalmul a hajó egy selyem díszlobogót kapott.⁴⁹²³

A kínai út során a hajó borászati kísérletben vett részt, hogy kiderítsék, a bor szállítható-e hosszú úton. A kísérletet a bécsi Rathgausteller borkereskedés kezdeményezte. Erre a célra a "Zenta" hadihajó két láda különféle bort vitt magával az útjára. Az egyik láda a tiszteknek volt szentelve, azzal a céllal, hogy felmérjék és teszteljék a bor minőségét a partvidék bizonyos földrajzilag elkülönülő pontjain. A második láda lezárva maradt, és visszakerült Bécsbe. Annak minőségét az út után, Bécsben vizsgálták meg. A bor kibírta a hosszú utat.⁴⁹²⁴

Az építők felé a Zenta még 1901-ben sem lett teljesen kifizetve.⁴⁹²⁵

Még egyszer a bokszerlázadásról:

„A copfosok tüzeiben. Winterhalder Tivadar lovag, sorhajóhadnagy, hatszáz oldalas könyvben megírta az 1900- beli kínai harcok történetét, különös tekintettel a mi tengerészeinkre. Winterhalder a Zenta hadihajón szolgált, mely hajó tudvalevőleg részt vett a takui erődök ostromában, legénysége pedig kisebb különítményekben a legveszélyesebb pontokon küzdött és ontotta véréit. Maga a szerző Pekingben volt a június közepétől augusztus közepéig húzódó válságos napokban és alaposan kivette részét a harcból, fáradalomból, de egyszersmind éber szemmel figyelt az eseményekre és minden kis részletet följegyzett. A jegyzetekből származott a könyv, mely Kínai harcok címen most német nyelven, hatszáz oldalas terjedelemben megjelent Bécsben és Budapesten, ahogy a kiadó a megjelenés helyét a könyvre nyomtatta. A szerző osztrák-német ember, de meg kell adni, hogy a közös ügy helyzetével lojálisan számol és mindig Ausztria-Magyarországról, osztrák-magyar katonaságról, követségről beszél. Ezt örömmel jegyezzük föl ismertetésünkben. A Zenta 1900 májusában Japánban időzött. E hónap 30-án Sasebóban ezt a táviratot kapta a tokiói követségtől: „A pekingi cs. és kir. követség 28-án ezt telegrafálta: Kérem a hadihajót értesíteni, hogy külügyminisztériumot megkértem egy különítménynek Tabuban való partra szállítására. Ambró:“ A Zenta még aznap éjfélkor újabb táviratot kapott a haditengerészet vezetőségétől, mely a különítménynek Pekingbe való lehető gyors menesztését elrendeli. Másnap hajnalban tehát elindult a hajó és Thomann fregat-kapitány parancsnok Takuból harminc embert küldött Pekingbe Kollár József sorhajóhadnagy vezetésével, aki mellé Boyneburg-Lengsfeld Rikárd báró és Mayer Tamás hadapródokat rendelt. A hajó parancsnoka eleinte puskánként csak 250 patront akart a legénységgel küldeni. Nem sejtette senki, milyen komoly munkája lesz a kis csapatnak! Az utolsó pillanatban valamely szerencsés előérzettől megkapta 500 patront osztatott mindenik legénynek és egy mitrailleuse-t is adott velük. Ez az intézkedés roppant fontosságú volt, amint később kitudt. A legénység nagy kedvvel ment az expedícióra. Szeretett volna mindenki részt venni benne és a hajón maradtak ugyancsak irigyelték a távozókat. Sok tréfa járta. A távozók megígérték, hogy minden ellőtt patronért egy copfot hoznak, az ígéretet azonban nem tartották meg, mert nem akarták a hajót megfertőztetni. Éppen indulóban volt a csapat, hogy a többi nemzet különítményével együtt Pekingbe siessen a követségek védelmére, mikor Rosthom követségi titkártól, aki Czíkani báró követ távollétében a pekingi osztrák-magyar követséget vezette, távirat érkezett Thomann fregat-kapitányhoz, melyben szóbeli értekezésre Pekingbe szólította. Két nap előtt még meg volt szakítva Tiencin és Peking közt a vasúti összeköttetés, de azóta ismét helyreállították, úgy hogy ez a látogatás mindössze két-három napot kívánt. Thomann kapitány tehát ment és magával vitte Winterhalder sorhajóhadnagyot, e könyv szerzőjét. Az expedíció június 3-án érkezett Pekingbe. Útközben nem zavarta a vonatot se boxer, se kínai katona, Pekingben pedig, mikor néhány főnyi nemzetközi sereg az

⁴⁹²² Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-09-27 / 267. szám

⁴⁹²³ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴⁹²⁴ Neugigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1901-12-05

⁴⁹²⁵ Budapesti Közlöny, 35. évfolyam, 1901-06-28 / 147. szám

utcákon végig vonult, a kínaiak szótlanul bámulták a muzsikaszóval elvonulókat. Az osztrák-magyar követségen a mieinket Posthorn dr. és fiatal, szép, bécsi származású felesége fogadták, és nem gondolta senki, hogy ez a hölgy nemsokára mily nagy bátorsággal fog osztozni a férfiak veszélyes hadi mesterségében. Rosthornné szeretetreméltóságát, bátorságát és önfeláldozását alig győzi dicsérni a szerző. Akkorjában még oly tartózkodó volt a kínai csöcselék, hogy — noha már két vasúti épületet fölgyújtott — Rosthorn asszony, a könyv szerzője és egy harmadik úr másnap sétalovaglásra mentek a város északi részébe. Útközben volt ugyan némi kalandjuk a katonasággal, mely az északi kapun nem akarta át bocsátani őket. — Rosthornné indítványára erre egyszerűen keresztül vágattak a katonacsapaton, — de nem gondolták, hogy oly közel az élet-halálharc. Másnap reggelre megjött a híre, hogy a boxerek a várostól délre két vasúti állomást elromboltak és a vasút ettől fogva hónapokon át nem közlekedett. Peking el volt vágva a külvilágtól. Thomann kapitány s a könyv szerzője nem térhettek vissza hajójukra, — a kapitány többé soha. Elem vázolhatjuk e cikkely szűk keretében mindazokat az eseményeket, melyek június első felében lejátszódtak. Nem a kínai hercegek és kormányférfiak kétszínű játékát, Tálai megvétélét, Seymour dugába dőlt expedíciójának történetét, sem a boxerek és kínai katonák kegyetlenségeiről Pekingbe érkezett híreket. A szerző ezeket az eseményeket részletesen és érdekesen rajzolja. Abból, hogy az özvegy császárné Tung- Fuhsiang csapatait Pekingbe rendelte és Tuan herceget a csungli-jámen elnökévé tette, valamint hogy három olyan mandzsut nevezett ki miniszterré, akik veszettül gyűlölték az európaiakat, a követek megértették, mi sorsot szánt az európaiaknak. A követségeket erősíteni kezdték. A követek ellen való erőszakoskodás június 11-én kezdődött, mikor Sugiyamát, a japáni követség titkárát Tung-Fuhsiang katonái megölték és ettől fogva naponta hallatszott a csöcselék Sassal (Öld meg!) és Sa-u-sa! (Gyűjtsd föl!) kiáltása a követségek utcája körül. Az osztrák és magyar csapatnak jutott osztályrészéül, hogy először ismertesse meg a pekingi boxerekkel a sortüzet. Június 13-án este nagy tömeg fegyveres boxer és egyéb gyülevész nép közelgett a Hatamen-boulevardról fáklyával, ordítva a követségek felé, hogy egy épülőben levő ház faállványát fölgyújtsa s ezzel lángba borítsa a legszélsebb szárnyon levő belga követséget. Az ennél a követségnél őrt álló osztrák és magyar csapat néhány sortüzére a tömeg halottjait és sebesültjeit magával cipelve, szétfutott. Ettől fogva mindennapos a boxerek támadása, melyek ugyan a védőkre nézve nem veszélyesek, de annál végzetesebbek az épületekre nézve. A követségek közül a házak egész, tömegei omlanak össze a tűzben, melynek csóváit a boxerek vetették a fedelükre és az európaiak kevésbé védett épületei is a láng martalékává lettek. A hatóság azonban még sokáig az ártatlant játszotta, miniszterek jöttek-mentek a követségben, sápítoztak, hogy az európaiak a békés polgárokra lövöldöznek és mézes-mázos szavakkal arra akarták bírni a követeket, hogy helyezék magukat a kínai kormány védelme alá és költözzenek át a csungli -jámenbe, ahonnan majd katonai fedezettel a tengerpartra szállítják őket. Ebből a vendégszeretetből a követek azonban nem kértek, hanem szorgalmasan építették a torlaszokat. Végre, június 20-án a csungli-jámenbe induló Ketteler báró német követnek meggyilkolása lerántotta a mandarinokról az álarcot. Amíg a kormány nagy kényecsképeket hullatott e szomorú eseményeken, a kínai katonaság megkezdte a nyílt ellenségeskedést. Megkezdődött a követségek lövetése s ettől fogva éjjel-nappal zümmögött az európaiak feje körül e halálos bogarak zápora. Az osztrák-magyar követség az ellenségeskedésnek mindjárt első napjaiban elveszett. Félreértés áldozatává lett. Nem tudni, mi okból, egy napon a követek a kínai kormány ígéreteit megbízhatóbbaknak tartották és elhatározták, hogy nagy karavánban kivonulnak a városból, megbízván a miniszterek annak ígéretében, hogy a katonaság a boxereket féken fogja tartani. Úgy határozták el, hogy a gyülekezés a francia követségen lesz s onnan vonulnak tovább. Szomorúan hagyta el követségünk és a derék matrózcsapat a szép épületet, Eosthornné szemében könny csillogott, aztán megindult a menet a francia követségre, de előbb szétrombolta a nagy fáradsággal emelt védőtorlaszt, nehogy a kínaiak használják. A francia követségen az osztrák és magyar csoport nagy meg lepetésére arról értesült, hogy a határozat óta a követek meggondolták a dolgot és inkább Pekingben maradnak, mintsem kitegyék magukat a biztos lemeszárlásnak. Erről senki nem értesítette az osztrák és magyar követségét és mégis tele voltak az angol lapok azzal a méltatlan váddal, hogy a mieink szükségtelenül cserben hagyták követségüket. Ellenkezőleg, erre a hírre matrózaink futva rohantak vissza az elhagyott követségre, hogy újra birtokba vegyék, de a kínai katonaság oly golyózáporral fogadta — a matrózok ráismertek az éles dörrenésről a Stájerből importált Manlicher-puskára — hogy öt percnél tovább nem állhatták a tüzet. A francia követségre hátráltak. A követség elveszett. Nemsokára már csak kormos falai meredeztek az égnek. Ettől fogva a francia követséget védelmezték matrózaink, egy esetet kivéve, szívósan és kitartóan. Ez az eset június 22-én történt. Az általános bizalom Thomann kapitányra ruházta a főparancsnokságot és ez a feladat a derék katonát, úgy

látszik, kissé megzavarta. A legszilajabb puskaropogás, az égő épületek zúgása, a kínaiak ordítása közepette Soden gróf német parancsnok azt a hírt vitte Thomannak, hogy az amerikaiak már meghátráltak és ennél fogva ő sem bírja tovább védelmezni a követséget. Thomann általános visszavonulást fúvatott és a franciák, olaszok, osztrákok, magyarok az erős angol követségre hátráltak. Itt kitűnt a hír valótlanága, mert az amerikaiak pozíciójukban maradtak. A főparancsnokságot erre Sir Claude Macdonald angol követ vette át, aki a csapatokat visszarendelte az elhagyott épületekbe, melyeket a kínaiak, szerencsére, még nem szállottak meg. Macdonald eljárása súlyosan megsértette Thomann kapitányt, mert önhatalmúan ragadta magához a vezérséget. Jellemzi azonban a hős tengerész gondolkozását, hogy érzékenységet elfojtotta és teljes lélekkel vett részt az osztrák-magyar csoport élén a védelemben, mígnem július 8-án gránátszállánk nem hatolt szívébe, mely életét kioltotta. Ott a francia követségben, a franciákkal vállat vállhoz vetve küzdött hónapokon keresztül a fenti kis csapat, előbb Thomann, majd a könyv szerzőjének parancsnoksága alatt s a harminc főből való kis csapat öt halottat vesztett, sebet pedig csaknem valamennyi szerzett. Minden tisztje megsebesült és Mayer hadapród meg is halt a kórházban. Az idő folytonos harccal és a fölmentő csapatra való izgatott várakozásban telt el. A védők gyakran láttak a városon kívül szállongó rakétákat, melyeket, úgy vélték, csakis a fölmentő sereg röpíthetett föl, hogy hírül adja közeledését. Az öröm mámorát azonban sokáig csalódás váltotta föl, mikor a sereg csak nem jelentkezett. Máskor hajóágyuk" dörgését vélték hallani, de ez is csak hallucinációnak bizonyult. Akárhányszor abban a helyzetben voltak a védők, hogy lelküket Istennek ajánlották és várták a kikerülhetetlen véget. Akkor valamely akna fölrobbantotta a védőfalat, mikor a kínai ágyuk több helyen is széles rést ütöttek torlaszon és falon, mikor a követségeknek csaknem egész területe tűzbe-lángba, fojtó füstbe merült, mikor a patron fogytán és a megviselt legénység ereje enyészőben volt, mindig fölmerült sötét arcával a végzet. El is készült rá mindenki, férfi és asszony, katona és civil, európai és kínai keresztény. _ Nem is hiányzott egyéb, mint Hogy a kínai katonák rohamot kockáztassanak a fáradt védők ellen. Ezt azonban ők sohasem tették. Védett helyükről sohasem jöttek ki, onnan bocsátották zuhogó eső gyanánt a golyózápport a követségekre. Akkor Thomann a francia követséget elhagyta, bámulva látták a visszatérő védők, hogy a kínaiak ezt a védetlen épületet, melynek birtokáért pedig annyi emberüket föláldozták már, meg nem szállották. A rejtély magyarázata valóban humoros. A kínai vitézek a visszavonulás trombitajelét rohamjelnek vették és nem mertek előbújni fedett helyükről. Abban pedig, hogy a védők elhagyják a követséget, valami nagyszerű csejtettek. És csak azért sem mozdultak. Rohamra csak a boxerek vetemedtek. Ezekkel a rajongókkal elhittették, hogy ha elülről éri őket a golyó, kártevés nélkül szalad át testükön. A sortüzek ugyan kiábrándították e hitükből őket, de még jó ideig neki-neki rohantak puszta lándzsával a Stanlicher-fegyvernek. Akkor még az általános ellenségeskedés ki nem tört, egy gyújtogató boxert az európaiak elfogtak és foglyul tartották. A másnap Thomann kínai szolgája azt beszélte, hogy a nép körében az a hír van elterjedve, hogy a fehér ördögök a fogoly boxerbe már néhány ezer golyót lőttek, de a kínai dalia valamennyit kiköpködté és kutya baja. A kínai tüzéséget azonban dicséri a könyv szerzője, valamint elismeri, hogy a kínai hadsereg egyes kisebb csapatai nagyon jól bántak a fegyverrel is. A követségek fölmentésével nem ér véget Winterhalder műve, mert szemtanúk elbeszélése nyomán részletesen ismerteti a takui erődök megvételeit, Seymour expedícióját, Tiencin elfoglalását, a fölszabadító sereg műveleteit, a pestangi misszió csodás védelmét, Waldersee operációit és a többi osztrák és magyar hadihajó dolgait. 'A tengerésztiszt mindezt vonzó módon írja meg, s ezért a könyv nemcsak katonai szempontból érdekes. Számos kép, több vázlat és két térkép disziti.'⁴⁹²⁶

„Bécsből jelentik 1905.06.02-án: Múlt éjjel egészen váratlanul meghalt Bonneburg Rikárd báró gárdafőhadnagy. Bonneburg báró, aki huszonhétéves volt, a kínai boxerlázadás idejében a Zenta hadihajón szolgált (mint kadét⁴⁹²⁷) és kiváló részt vett a francia követség palotájának megvédekezésében. Egy ízben kirohanást tett és a harc folyamán egy golyó fúródott a homlokába. A golyót nem tudták ugyan kivenni, de mégis úgy látszott, mintha Bonneburg teljesen helyreállt volna. Bonneburg hazautazott és megrongált egészségére való tekintettel fölmentették a tengerészeti szolgálat alól és a testőrséghez osztották be. Orvosai mindig attól féltek, hogy a golyó leereszkedése következtében agyvérzés állhatna be és múlt éjjel ez valóban be is következett. Az elhunyt Bonneburg báró vezérőrnagynak, az arcieri-testőrség házi parancsnokának fia.'⁴⁹²⁸

⁴⁹²⁶ Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-06-28 / 175. szám

⁴⁹²⁷ Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-06-02 / 151. szám

⁴⁹²⁸ Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-06-02 / 151. szám

(Egy horvát hős Kínából.) Lapunk egyik barátja ezt írja nekünk: Stefan Basljan, aki igazi hősként tüntette ki magát az utolsó kínai háborúban, nemrégiben visszatért szülővárosába, Tomasiába, Belovar közelébe, miután letöltötte katonai szolgálatát. Első osztályú tisztként –tiszthelyettes- (örmesteri rangban) tért vissza hazájába, és hősie tetteiért Őfelsége a Bátorság Aranyéremmel tüntette ki, míg a belga királytól Érdemkeresztet kapott. Basljan egyike annak a 30 osztrák-magyar tengerészgyalogosnak, akiket a "Zenta" hadihajó vitt Kínába. Több mint két hónapig oroszlámként harcoltak Peking diplomáciai negyedében a szakaszok, majd később a reguláris kínai csapatok heves támadásai ellen. E 30 tengerész között 24 horvát is volt. Basljan, egy földműves fia, de szerénységében nyitott gondolkodású ember, egy szót sem akart magáról említeni, bár az akkori eseményeket különös lelkesedéssel mesélte el. Élményei annyira izgalmasak és érdekesek, hogy megérdemlik, hogy részletesebben leírjuk őket. Egészen véletlenül találkozott e sorok írója Bastiannal egy zágrábi kávézóban. Kalandjaiból néhány epizódot is feljegyzett. Köszönet illeti háborús tengerész társát, a Sissekerben született Robert Bonyhadit, a zágrábi likörgyár tisztviselőjét. Bonyhadi a Seymour-expedíció tagjaként bátran helytállt több tiencsini csatában is, és egy évig Kínában maradt, Takuban, Tiencsinben, Tungchaóban és Pekingben tartózkodott. A bátorságért járó ezüstérem a ragyogó magatartásáért járt jutalmul.⁴⁹²⁹

A boxerháború alkalmából a "Zenta" cirkáló kínai selyemből készült zászlót és lobogót kapott a pekingi különítménytől, amelyet ünnepélyes alkalmakkor felhatalmaznak a felvonásra.⁴⁹³⁰

1902.

A hajó tartalékban volt.

„Ugyancsak október közepén indul útnak a Zenta nevű hadihajó is és pedig Dél-Amerikába s onnan Dél-Afrikába, főleg a legénység kiképzésének céljából.”⁴⁹³¹

1902.10.15-én Wilhelm Ritter von Böckmann fregattkapitány parancsnoksága alatt Afrika és Dél-Amerika vizeire indult. A hajó fedélzetén volt ekkor Julius Pisko császári és királyi követ is, aki a délafrikai kikötők kereskedelmi viszonyait fogja tanulmányozni. Alexandriát a hajó a kolera miatt nem fogja érinteni.⁴⁹³² A tervezett útvonal: lesznek: „Alexandria, Port-Szaid, Aden, Zanzibár, Madagaszkár, Mauricius, Réunion, Dél- Afrika, Kongó, Szent-Ilona, Argentína, Sierra Leona, Daku, Teneriffe, Tanger, Tunisz, Korfu.”⁴⁹³³

1902.10.21-27-én Port Said-ba érkezett.

1902.10.27-28-án Izmailia-ban (Szuez közelében) volt.

1902.10.28-29-én érkezett Szuezbe.

1902.11.11-12-én érkezett Adenbe.

1902.11.22-24-én Mombasa-ban (Kenya) volt.

1902.11.24-én Zanzibár-ban állt meg.⁴⁹³⁴

1902.12.06-11-én Diego Suarez-t kereste (francia Madagaszkár) fel.

1902.12.14-16-án járt Tamatava (Toamasina, Madagaszkár)-ban.

1902.12.12-én érkezett a St. Louis szigeti Reunion-hoz, ami Madagaszkár közelében van.

⁴⁹²⁹ Agramer Zeitung, September 1903-09-02

⁴⁹³⁰ Pilsner Tagblatt, Mai 1913-05-18

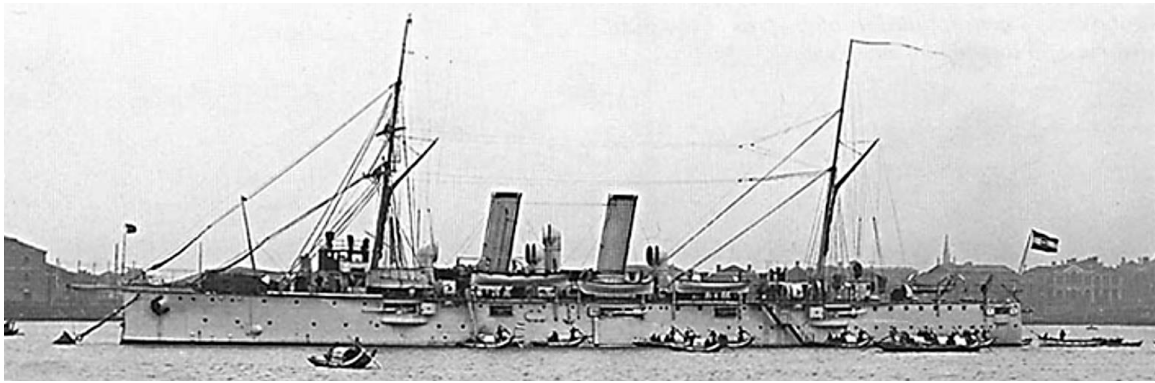
⁴⁹³¹ Magyarország, 9. évfolyam, 1902-09-05 / 211. szám

⁴⁹³² Magyarország, 9. évfolyam, 1902-10-17 / 247. szám

⁴⁹³³ Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-10-10 / 278. szám

Hazánk, 9. évfolyam, 1902-10-15 / 243. szám

⁴⁹³⁴ Arbeiter-Zeitung, Dezember 1903-12-20



1903.

1903.01.02-án hagyta el Reunion-t.

1903.01.08-15-én Lorenzo Marquesa (Maputo, Delagoa-öböl, Mozambik) következett.

1903.01.17-26-án Durban-ba érkezett.

„Két hónappal ezelőtt a Zenta hadihajó Dél-Afrika felé indult és magával vitte a fiumei bizományos kereskedők képviselőjét, Münz urat. Ez a megbízott most levelet küldött haza, amelyben azt írja, hogy a hadihajó durbáni tartózkodása alatt Münder konzul a tisztek tiszteletére nagy bankettet rendezett, amelyen több délafrikai nagykereskedő is részt vett. A nagykereskedők a bankett alkalmával lelkesen éltették a lovagias magyar nemzetet és a magyar iparnak Délafrikában történt térfoglalását -kimondták. Más egyéb nem igen történt.”⁴⁹³⁶

1903.01.28 – 1903.04.02-ig Kelet London-ba (Dél-Afrika) érkezett.

1903.02.05-12-én Porth Elisabeth következett.

1903.02.14-1903.03.07-én Fokváros (Cape Town)-ben volt. itt a hajó kapitánya az angol kolóniától egy porcelán tea és kávékészletet kapott tiszteletük jeléül.

1903.03.10-14-én Swakopmund-ban (Namíbia, Walvis-öböl) állt meg.⁴⁹³⁷

1903.03.20-26-án San Paul de Loanda (Luanda, portugál Angola) következett.⁴⁹³⁸

1903.03.28-29-én Banana-nál és Boma-ban (Kongo) járt.

1903.04.01-én felhajózva a Kongó folyón, Matadi-ba érkezett.⁴⁹³⁹

1903.04.11-17-én Szent Ilona szigetén kötött ki. (Egykor ide száműzték Bonaparte Napóleont.)

„Josef Kolars hadnagy, a "Zenta" hadihajó kapitánya megkapta a Felkelő Nap Rend japán kitüntetését. A jeles alkalmából a hadnagy pilseni sört is kóstálhatott.”⁴⁹⁴⁰ Valójában, ő nem volt a hajó kapitánya, ha csak nem Eduard Thomann von Montalmar halála után 1900-ban, átmenetileg, mint sorhajóhadnagy.

1903.04.26-án Santos-ban (Brazília) kötött ki, ahol 7-8 napig maradt.⁴⁹⁴¹

1903.05.08-20 között Montevideo-ban (Uruguay) vetett horgonyt.⁴⁹⁴²

1903.05.20- 1903.06.06-ig Buenos Aires-ben (Argentína) volt. Itt nagy estélyt rendeztek, amin a hajó tisztjei is részt vettek.⁴⁹⁴³

1903.06.07-én megérkezett Rosario-ba a Paraná folyón felhajózva (Argentína).⁴⁹⁴⁴

1903.06.12-14-én visszatért Buenos Aires-be.

1903.06.16-21-én meglátogatták a brazíliai Paranaguában kikötőt és a Curity-ben lévő osztrák kolóniát. Ez az első eset, hogy osztrák-magyar hadihajó érkezett ide. A helyi sajtó így számolt be a látogatásról: A „Zenta” június 18-án, kedden délután 2:30-kor érkezett Paranaguába. Délután 4:00-kor a fogadóbizottság, az osztrák konzul, a katonai és polgári hatóságok, valamint a sajtó képviselői, akik

⁴⁹³⁵ <https://esstre.pl/wrecks/CR/zenta.php>

⁴⁹³⁶ Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-03-06 / 64. szám

⁴⁹³⁷ Neue Freie Presse, März 1903-03-12

⁴⁹³⁸ Neue Freie Presse, März 1903-03-21

⁴⁹³⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta

⁴⁹⁴⁰ Pilsner Tagblatt, April 1903-04-18

⁴⁹⁴¹ Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-04-28 / 116. szám

⁴⁹⁴² Hazánk, 10. évfolyam, 1903-05-10 / 110. szám

⁴⁹⁴³ Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1903-09-06

⁴⁹⁴⁴ Neugigkeits-Welt-Blatt, Juni 1903-06-10

Curitibából különvonattal érkeztek 12:00-kor, gőzhajóról szálltak fel a hadihajóra, miután az lehorgonyzott Porto d'Agunában. A fedélzeten nagyon szívélyes fogadtatásban volt részük. Franz Scaffér úr az osztrák-magyar gyarmat (település) nevében üdvözölte a bátor honfitársakat; az elnök nevében Dr. Viktor de Amaral szólalt fel. A hajó parancsnoka őszinte köszönetét fejezte ki (franciául), és pohár pezsgővel kedveskedett vendégeinek. Utasok és sör is kaptak. Naplemente után a „Zenta” elsütötte a szokásos tisztelgő lövéseit, majd a fogadóbizottság és a többi vendég egy szívélyes „Jó éjszakát! Holnap találkozunk!” köszönéssel búcsúzott el. Aznap este 9 órakor a Varanaguában tartózkodó színtársulat előadást tartott a tisztikar és a jelenlévő többi vendég tiszteletére. Szerda reggel (június 19-én) a bizottság ismét a fedélzetre lépett, ahol a parancsnok és a tisztek a legudvariasabban megmutatták a látogatóknak a büszke torpedócirkáló felszerelését. A legénysége létszáma 320 fő. Sajnos a parancsnok csak 10 tisztet, 6 altisztet és a 8 fős zenekart engedhetett meg Curitybába utazni.

Ott az ünnepség 10 óra után kezdődött. A vasútállomáson vidám dallamok szólaltak meg. A fenséges Serra-hegység a merészen megépített Gifenbahnnal, a mérnöki tudomány remekművével, lenyűgöző hatással volt az idelátogatókra. Hajnali 3 óra után tíz perccel megérkezett Curitybába a régóta várt vendégeket szállító különvonat.

Szokatlanul nagy tömeg, becslések szerint 3000 fő gyűlt össze az állomáson és a Rua Liberdade-n. A vonat érkezésekor az állami csapatok zenekarai eljátszották a meghatóan szép osztrák himnuszt, majd az osztrákok, akik még mindig a vonaton voltak, elénekelték a brazil himnuszt. Dr. Bertoni konzul bemutatta a "Zenta" parancsnokát, Edlen von Böckmann lovagot a katonai és polgári hatóságok képviselőinek, majd megtörtént az üdvözlés. Az urak csak nehezen érték el a várakozó kocsikat. A parancsnok és két másik tiszt Dr. Bertoni konzullal utazott az osztrák konzulátusra, míg a többiek a menetet megelőzve Salon Hauerbe utaztak, ahonnan a vendégeket a magánszállásukba kísérték.

A "Zentát" kísérő kereskedelmi konzul is velük tartott. Mivel a Parana folyón uralkodó köd okozta kétnapos késést itt kellett bepótolni, és a "Zentának" vasárnap folytatnia kellett világ körüli útját, a bátor tengerészek szombaton délután 2 órakor hagyták el a vendégszerető Curitytát. A tervezett programot ezért még távolról sem tudták végrehajtani; szerdán egy kellemes estét töltöttek ifjabb Heinrich Henke cukrászdájában. Csütörtök folyamán a vendégek először a különböző kvartetteket, majd a város különböző ipari létesítményeit, valamint a katonai és polgári hatóságokat látogatták meg. Este 7 órakor ünnepi bankettre került sor a "Salon Hauerben", amelyen a brazil katonazenekar mellett a "Zenta" zenekar is fellépett. A jelentés nem megy tovább, de azt bizonyítja, hogy a curitybai osztrák emigránsok nagyszerű fogadtatásban részesítették honfitársaikat, és hogy – amint az ottani legfelsőbb tisztviselők közreműködéséből is kitűnik – az osztrákoknak a távoli Brazíliában is sikerült tekintélyes pozíciót kivívniuk maguknak. Azt, hogy a katolikus ügy az ottani telepések körében is virágzik, bizonyítja az is, hogy a fent említett „Iránytű” július óta hetente kétszer jelenik meg.⁴⁹⁴⁵

1903.06.22-28-án Rio de Janeiro (Brazília) következett.⁴⁹⁴⁶ Itt a hajó kapitányát fogadta az államelnök.

1903.06.30 – 1903.07.04-ig Bahia (Brazília) következett.⁴⁹⁴⁷

1903.07.06-án Pernambuco-ban kötött ki.⁴⁹⁴⁸

1903.07.22-27-én Sierra Leone-ban (Freetown) járt.⁴⁹⁴⁹

1903.07.29 – 1903.08.05-én Dakar-ban (Szenegál) kötött ki.⁴⁹⁵⁰

1903.08.08-14-én Teneriffe-ben (Kanári-szigetek) volt.⁴⁹⁵¹

1903.08.15-22-én Funchal, Madeira volt a megállóhelye.⁴⁹⁵²

1903.08.25-29-én befutott Cadiz (Spanyolország)-ba.⁴⁹⁵³

„A Zenta czirkálójá balesete. Cadixból jelentik, hogy a Zenta nevű osztrák-magyar czirkálónak egy csolnakja, melyen 11 ember volt, a kikötő közelében felborult. A benülőket transzatlanti társaság egy

⁴⁹⁴⁵ Neue Freie Presse, Juni 1903-06-19

Das Vaterland, Juli 1903-07-30

⁴⁹⁴⁶ Neue Freie Presse, Juni 1903-06-24

⁴⁹⁴⁷ Neue Freie Presse, Juli 1903-07-02

⁴⁹⁴⁸ Neue Freie Presse, Juni 1903-06-18

Neue Freie Presse, Juli 1903-07-08

⁴⁹⁴⁹ Agramer Zeitung, Juni 1903-06-27

⁴⁹⁵⁰ Neue Freie Presse, Juli 1903-07-05

⁴⁹⁵¹ Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-08-11 / 218. szám

⁴⁹⁵² Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-08-17 / 223. szám

⁴⁹⁵³ Neue Freie Presse, August 1903-08-26

hajója mind megmentette. A tengerészeti miniszter, ki a megmentettek megérkezésekor a kikötőben volt gratulált a tranzatlanti gőzös parancsnokának a szerencsésen végrehajtott mentéshez.”⁴⁹⁵⁴

1903.09.01-05-én volt Tanger-ben.⁴⁹⁵⁵

1903.09.06-án érkezett Malaga-ba.

1903.09.09-14-én futott be Tunisz-ba. „Böckmann lovag fregatt kapitány és a Zenta hadihajó tisztjei az osztrák-magyar konzulátus vezetője által fogadtattak és azután látogatást tettek a helyőrség parancsnoki tábornokánál és a tuniszi kormány főtitkáránál.”⁴⁹⁵⁶ „Tudsz, szeptember 20. A Zenta hadihajó és a Miaules görög hajó tisztjei részére tegnap az itteni katonai kaszinóban fogadás volt, melynél Larrivet tábornok és a két hajó parancsnokai felköszöntőket mondtak a három állam államfőire és tengerészetére.”⁴⁹⁵⁷

1903.09.22 – 1903.10.01-én volt Korfu-ban.⁴⁹⁵⁸

1903.10.02-06-án Triesztben volt az SMS Erzherzog Karl vízrebocsátásakor.

1903.10.06-án futott be Polába.

1903.10.10-én leszerelték.

Később felszerelték és besorolták a Torpedó Flottillához.⁴⁹⁵⁹



SMS Zenta Pula kikötőjében, képeslap

4960

A hajó déli földgömbön megtett útját a sajtó így foglalta össze:

„A déli félgömb a világforgalomban. — A «Zenta» hadihajó tanulmányútja. — Budapest, április 11. 1902 október 16-án a Zenta hadihajó a pólai hadikikötőből kifutva egy majd 1 évi útra indult, mely alatt érintette Délfrika keleti és nyugati s Dél- Amerika keleti partvidékét, úgy a magyar, mint az osztrák kereskedelmi minisztérium megbízásából a hadihajón utazott Piskó Gyula konzul kereskedelmi szakelőadó. A konzul most egy vaskos kötetben, melynek címe: «A déli félgömb a világforgalomban», számol be a Zenta újáról. Elsősorban természetesen úgy Délfrika, mint Délamerika kereskedelmi viszonyainak ismertetésére fekteti a fősúlyt, nagykereskedőink és nagyiparosaink részére igen sok tanulságos és hasznos dolog foglaltatik benne, mert egyúttal felvilágosítást ad, hogy miképp kell kereskedelmi összeköttetést létesíteni az illető országokkal. A Zenta 1902 október 16-án futott ki a pólai kikötőből Beckmann lovag fregattkapitány parancsnoksága alatt. A hajón volt 13 tiszt, 4 gépvezető, 10 kadét és 300 főnyi legénység. Az utca Egyiptom néhai kikötőjének és Adennek érintésével a keletafrikai partok mentén, mindenütt 8–14 napi tartózkodással: Zanzibáron, Madagaszkáron, Mauritiuson, Réunionon, Lorenzo-Marquezon, Port-Natalon, Port-Elizabethen, East Londonon át Fokvárosba, ottani hosszabb időzés után a délnyugati partok mentén felfelé a Bálna-öbölbe, San Paolo di Londán át Kongóba vezetett. A Kongó torkolatától az óceánon át vezetett az útja Szent Heléna-sziget érintésével Santosba, Montevideoba, Buenos-Ayresbe, Rio de Janeiroba, Bahiába és Pernambukóba Dél-Amerika

⁴⁹⁵⁴ Független Magyarország, 2. évfolyam, 1903-09-01 / 523. szám

⁴⁹⁵⁵ Hazánk, 10. évfolyam, 1903-09-03 / 207. szám

⁴⁹⁵⁶ Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-09-17 / 254. szám

⁴⁹⁵⁷ Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-09-21 / 258. szám

⁴⁹⁵⁸ Pesti Hírlap, 25. évfolyam, 1903-09-24 / 261. szám

⁴⁹⁵⁹ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁴⁹⁶⁰ <https://esstre.pl/wrecks/CR/zenta.php>

keleti partvidékein. Pernambukóból ismét az óceánon az észak-nyugati afrikai partvidékre kellett fordulnia s Sierra Leone, Teneriffe, Madeira, Tunis és Korfu érintésével visszatérni Polába. Ezt a majd negyvenezer kilométernyi utat közel egy év alatt tette meg a »Zenta«. Útja második napján nagy vihar lepte meg, amely negyvennyolc óra hosszáig tartott s a legénység nagy része is megkapta a tengeri betegséget, azután csendes tenger mellett haladt a Zenta Port-Saidig, majd Adenig és Mombassáig. November 19-én áthaladt az egyenlítőn s azokon, akik először haladtak keresztül, végrehajtották az ünnepélyes keresztelést. A víg ünnepnek azonban szomorú vége volt, egy fiatal tiszt szolga a tengerbe bukott, minden fáradozás dacára a legénység meg nem menthette. November 21-én Kilindini tengeri szorosban, amely Mombassától Afrikától elválasztja, horgonyt vetettek s ezzel megkezdődtek a kereskedelmi tanulmányozások. Az angol eszme: Afrikát angollá tenni Fokvárostól a Nílusig, nincs már messze a megvalósítástól. Vaskövetkezetességgel valósítja meg Anglia ezt az eszméjét, amely a világkereskedelemnek nem sejtett perspektívát nyújt. Kereskedelem és forgalom ezen az óriási területen mindig növekvőben van, angol, francia és olasz kereskedelmi házak gyarmatokat és fiókokat létesítettek itt s az évi forgalom sok millióra rúg. Magyar vagy osztrák kereskedelmi telepet nem lehet látni. Majdnem ugyanilyen sivár viszonyokat talált Pisko konzul a többi vidéken is. Mombassából Zanzibárba, a kelet-afrikai partvidék egyik kereskedelmi gócpontjába jutott a Zenta. Itt sem volt magyar vagy osztrák kereskedelmi ház, már pedig a magyar és osztrák exportőrök érdekeit nem képviseli úgy egy idegen, külföldi, mint egy hazai cég. Zanzibár évi kereskedelmi forgalma vagy 70 millió korona, ebből csak 80,000 korona esik Magyarországra és Ausztriára, A hogy a magyar és osztrák kereskedelem és kivitel oly kevésbé tud gyökeret verni Dél-Afrikában, annak oka Pisko konzul szerint, hogy nincs alkalmas hajóösszeköttetés. 1902 óta az osztrák Lloyd ismét járattja hajóit az afrikai vizekre, de magyar hajójárat még ma sincsen. Nemcsak a néptömegek nem ismerik ezért a magyar és osztrák hajókat, de még a polgári és katonai hatóságok sem. Így mikor Pisko konzul, Boekmann fregattkapitány és a Zenta több tisztje a Madagaszkár szigetén fekvő Tamatore hatóságai szívélyes meghívásának eleget tett, a francia parancsnok magyar és osztrák zászlókat akart a hatósági és kormányzósági épületekre kitzúzni, de nem ismerték ezeket s lexikonból kellett kikeresni a zászlók rajzát s ez mán készíteni. De Magyarország és Ausztria felől épp annyit tudtak, mint zászlóinkról, sőt megkérdezték még azt, hogy az osztrák hasonlít-e a némethez. Ilyen és ehhez hasonló kérdéseket intéztek hivatalnokok tengerésztiszteinkhez, ami más hatalmak haditengerészetével meg nem történik sehol a világon. 1903. január 3-án a Delogoa-öbölben Lorenzo Marquez előtt vetett horgonyt a Zenta. Szintén igen fontos kereskedelmi kikötő s csak nyer fontosságban az által, hogy a johannesburgi aranymezők nem messze fekszenek s hogy most új vasutat építenek innen Afrika belsejébe. Itt sincs nagy részesezésünk a kereskedelemben. Most czukrot, hajlított fabuszot, fát, burgonyát, fényűzési cikkekét visznek ki leginkább oda Magyarországból és Ausztriából. A kivitelre a viszonyok kedvezőbbek Pisko konzul szerint Johannesburgban és Délafrika más nagyobb városaiban. Kivitelünk, bár csak kisebb üzleteink vannak ott, ma is meglehetősen jelentékeny, s mindenesetre még jócskán kiterjeszhető. De itt ismét hangsúlyozza Pisko konzul, hogy nincsenek pontos hajójárataink. Sok johannesburgi kereskedő kijelentette Pisko előtt, hogy csak azért nem rendelnek árukat Magyarországból és Ausztriából, mivel nem ismerik hajóink rendes indulási és érkezési idejét. Egy másik fontos kellék, ha kivitelünket Dél-Afrikában fel akarjuk lendíteni, az alkalmazkodás a dél-afrikai kereskedelmi szokásokhoz. Csak a legjobbat beszélük: Dél-Afrikában kereskedő cégeink szoliditásáról és az áruk minőségéről, de sokat panaszkodnak a nehézkes érintkezési mód, az elégtelen kezdeményezés, rossz pakolás, nem elég körülményes levelezés stb. miatt. A mi cégeink mindig követelik, hogy előre fizessenek, ilyesmihez pedig Dél-Afrikában nincsenek hozzászokva. — A mi fizetési feltételeinkkel mindig meg vannak elégedve az angolok, a francziák, a németek, az olaszok, a belgák — mondták Pisko konzulnak — minket nem szabad összetéveszteni Perzsiával. Ha velünk üzleti összeköttetésbe akarnak lépni, akkor viselkedjenek úgy, mint a többi nemzetek. Pisko konzul megjegyzi, hogy a legtöbb dél-afrikai kereskedelmi cég igen hitelképes, fizetési feltételeiket egészen nyugodtan el lehet fogadni. Mindenek fölött szükséges ezenkívül, hogy cégeink angol árjegyzékeket csináljanak s az árakat Afrikába partra szállítva számítsák, mert azt a fáradságot nem veszi magának egy dél-afrikai cég, hogy az árjegyzéket átfordíttassa angolra s az árakat átszámítsa. Durban, East London, Port Elisabet és Fokváros felkeresése után, ahol Pisko konzul hasonló viszonyokat talált, mint Johannesburgban, a Zenta a Bálna-öbölbe, majd San Paolo di Loanda után a Kongo-államokba ment, ahol hosszabb ideig időzött. Könyvében igen behatóan tárgyalja Pisko konzul a Kongo-állam kereskedelmi viszonyait. Március 30-án Bornóba, a fővárosba érkezett a Zenta, majd a folyón felfelé Matadiba ment. Első ízben jelent meg ily nagy hadihajó

ezen a vidéken. Kongó elhagyása után Szent Heléna-sziget érintésével Dél-Amerika felé vette útját a Zenta s április 26-án Santos kikötőjébe futott be. A kereskedelmi viszonyokat itt sem találta Pisko konzul kedvezőbbeknek, mint D-Afrikában, bár ha kivitelünket San Paoloba és Samosba 8 és fél millió koronára becsülik, de ez még nagyban fokozható. Megbeszéli könyvében Pisko igen világosan a kivitel nehézségeit s egyúttal irányításokat, útmutatásokat, tanácsokat ad, amelyek nagy értékkel bírnak azokra, akik Dél- Amerika városaival kereskedelmi összeköttetésbe akarnak lépni. Buenos Airesben konstatálta Pisko konzul, hogy kivitelünk Argentínába jóval nagyobb, mint gondolták. Június 6-án a Parana-folyón felfelé haladt a Zenta Rosario di Santa Feig, majd Paraguaguáig vitorláztak, ahonnan a tisztek Curytíbbá fővárosba rándultak ki. Június 22-én Rio de Janeiroba futott a Zenta. Az út végén Bahia és Pernambuco városokat érintették s július 15-én kelet felé vette útját a Zenta, az északnyugati afrikai partok, majd hazafelé. Könyve végén felemlíti Pisko konzul, hogy igyekezett könyvében bebizonyítani, hogy iparunknak, kereskedelmünknek jó hírneve van a külföldön, de hátramaradásunk oka érdekeink nem ismerése az internacionális kereskedelmi viszonyokban. Ezen lehet segíteni szakiskolák felállítása által, de gyökeresen csak akkor lesz segítve a bajon, ha fiatal embereink maguk kimennek a külföldre s ott letelepednek mint kereskedők.”⁴⁹⁶¹

A sajtóban vitát eredményezett a hajó útjának kereskedelmi hasznossága. „Vagy tavaly januárban a Durbanba érkezett „Zenta“ hadihajón egyéb cókók között volt egy dologtalan, úgynevezett tartalékos osztrák konzul is. Ez az úr meglátogatta a magyar szubvenciók ügynököket és „Bericht“-et kért tőlük a magyar kivitelről. Nemrég olvastam, hogy ez az úr a budapesti kereskedelmi és iparkamarában felolvasta ezeket a jelentéseket. Ettől a felolvasástól aligha hízott a magyar kiviteli ügy, mert a jelentések tartalma nem annyira a magyar gyárak irányítására törekvő fölbuzdulás, mint inkább a reményeikben csalatkozott ügynökök panaszszózata, akik kiküldetésük sikertelenségében ösztönszerűleg védekeznek az ellen, hogy otthon kétségbe vonják képességüket és ügybuzgalmukat. A külföldön kelendő iparcikkek ismertetését a drága állami pénzen, messze, idegenben kutató magyaroktól is lehetne várni. Ehelyett kapunk felolvasásokat, amelyekből megtudja a hallgató és az olvasóközönség, hogy a pápuák üvegcsereppel borotválkoznak, a Nemzeti Múzeum pedig kap néhány Németországban gyártott és újguineai kecskébe mártott harci dárdát. Vagy milyen nagy, vezércikkeket szülő port vert fel az a megváltó hír, hogy egy Japánban élő magyarunk valódi magyaros pofákra bukkant a mikádó országában, — de arra bizonyosan egyszer sem fog az a mindenesetre derék és tudós úriember gondolni, hogy a tokiói teaházakban francia cognacot, angol whiskyt és német Luccát szolgálnak fel — magyar árut semmit. Persze nálunk azt vallják, hogy a tudós vagy diplomata nem kalmár, annak szerintünk nem szabad olyan alantjáró dolgokkal foglalkozni, mint az ipar és kereskedelem. Ellenben figyeljük meg a külföldet s azt találjuk, hogy minden expedíció hoz haza gyakorlati haszonnal járó tapasztalatokat is, melyeket rendszeren követ egyik vagy másik új ipar vagy kiviteli ág megnyílása. Lám a német császár maga, amikor a török szultánnál vizitelt, nem átalott ügynöknek felcsapni és csinos megrendeléseket vitt haza a német iparnak. Mindezek után nem marad más hátra, mint az információkat más után beszerezni. A legcélszerűbb az volna, ha az iparvállalatok a kivitelre kiszemelt világgrészen kikutatnának hozzáértő honfitársakat, kik az ottani szükséges cikkekkel, hitelviszonyokkal stbvel ismerősek s kiket azután a helyszínen beszerzett mintákkal és ismeretekkel hazahozatnának. Ha pedig nem akadnak ilyenekre, úgy e célból hazulról küldenének ki hozzáértőket, ismétlem hozzáértőket. Ez a költségeskedés bizonyosan nem volna meddő. A magam részéről szívesen szolgállok ingyen bármely hozzám forduló magyar gyárnak módomban levő felvilágosításokkal. Piet-Retief, Transvaal, 1904. március 18-án. E. Betien.”⁴⁹⁶²

1904.

1904.01.01-1904.06.15-ig az aktív flotta torpedónaszád flottillájának a zászlóshajója.

Egy téves híradás a Zentáról: „A Zenta nevű osztrák-magyar hadihajó elindult a kelet-ázsiai vizekre, hogy felváltsa az ott czirkáló Aspern nevű hajót. Mindkét hajó harmadik osztályú czirkáló.”⁴⁹⁶³ Valójában a hajó nem ment ekkor a kelet-ázsiai vizekre.

⁴⁹⁶¹ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-04-12 / 87. szám

⁴⁹⁶² Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-04-17 / 107. szám

⁴⁹⁶³ Magyar Nemzet, 23. évfolyam, 1904-01-05 / 4. szám

„A keletázsiai fenyegető helyzetre való tekintettel Magyarország és Ausztria is küldtek hadihajót a Sárga-tengerre. Előbb csak az Aspern nevű cirkálóhajó ment ki, s ott is van már vagy egy hete. Időközben a háború veszedelmének növekedtével indulási parancsot kapott a Zenta is, amely egyszer, a kínai boxer-lázadás idejében már volt a Sárgatengeren. Úgy látszik azonban, hogy a japánorsz viszályban váratlanul oly hirtelen fordulat állott be, hogy a Zenta nevű hadihajónk kiküldése elkésett intézkedésnek bizonyult volna. Ezért a hadügyminisztérium az Ausztrália felé útban levő «Erzsébet» nevű cirkálóhajónknak küldött távirati parancsot, hogy azonnal induljon Japán felé.”⁴⁹⁶⁴

1904.01.06-án Polban volt.⁴⁹⁶⁵

„Változások haditengerészetünk körében. Mint a Magyar Tengerpartinak Pólából jelentik, haditengerészetünk körében az újév beálltával nagyobb mérvű változás állott be. Eszerint Kneissler Leodegar ellentengernagy parancsnoksága alá a következő hadihajókból álló flottát rendelték: Első hadiosztályba a Habsburg és Monarch tornyos hajókat, a Zenta torpedóhajót, a Satellit torpedóűtőt és a XXI-XXX. számmal jelzett harmadosztályú naszádokat, mint kiegészítő torpedóflottillát. Külön missziószolgálatra rendelték a Kaiserin Elisabeth torpedócsirkáló tornyoshajót, mely e hónap 2-án Pólából az ausztráliai partokra 14 hónapig tartó missziókra indult. Legközelebb az Aspern torpedóhajó indul a kínai vizekre és egy torpedóhajó és kilenc torpedónaszád kisebb czirkáló útra. Egy állomáshajó Konstantinápolyba, egy másik hadi jacht Zarába kerül állomáshajóul. A Frunnsberg korvett vitorlás csatahajó a haditengerészeti akadémia növendékeivel az ioniai és égei tengerre megy tanulmányútra. Ez a hajó több görög és török kikötőben is meg fog fordulni, Pireuszban és Szmirnában hosszabb ideig fog tartózkodni.”⁴⁹⁶⁶ A sajtóban ekkor teljes a káosz arról, hogy hová is fog menni az SMS Zenta. Bár már bejelentették az új hajóraj felállítását az Adrián, több lap még mindig Kelet-Ázsiába küldené a hajót. Úgy tűnik, hogy a szerkesztőségek között igen lassú volt az információcsere, és egymás lapjait sem olvasták. Még január 12-én a távoli vizekre való kiküldéséről írtak, noha már 8-án tudták, hogy az utat lefűjták.

1904.01.20-án két torpedóhajóval együtt kereste a Magyar Adria Navigációs Társaság SS Matlekovic gőzösét, amely január 16-án indult Velencéből és elveszett. A keresés során rábukkantak a Fiumébe befutott SS Matlekovicra.

A hajónak a viharos időjárás előtt néhány napig menedéket kellett keresnie a Vrulje-öbölben. Utána a cirkáló Dalmáciába ment.

Haditengerészetünktől. A kiképző század, amely az új "Habsburg", "Árpád" és "Monarch" csatahajókból, a "Zenta" cirkálóból, a "Satellit" torpedóvető járműből és kilenc torpedónaszádból áll, a jövő hónap közepén indul Görögországba, és Korfu, Zakynthosz, Patrasz és Pireusz kikötőit érinti. Június végén a kiképző század visszatér Polába, majd teljes erővel nagyobb hadgyakorlatokra indul.⁴⁹⁶⁷ Az előző évekhez hasonlóan a "Zenta" torpedóflottilla parancsnoki hajó nem vesz részt a külföldi körúton, de további manővereket hajt végre az Adrián.⁴⁹⁶⁸

1904.04.30-án Triesztben volt.⁴⁹⁶⁹

1904.06.15 – 1904.09.15-ig ismét az aktív flotta torpedónaszád flottillájának a zászlóshajója.

Az 1904.06.15-én kezdődő flottagyakorlat alkalmából a torpedó-flottilla parancsnokává Mauler József sorhajókapitányt nevezték ki. A flottilához osztották be a Zenta torpedó-cirkálót, a Satellit, a Meteor és a Komat torpedóhajókat, két síktengertjáró és több elsőosztályú torpedó-naszádot.⁴⁹⁷⁰

„A harmadik hajóosztályba a gyakorló hajóraj torpedóflottilája tartozik, Mauler József sorhajókapitány kommandója alatt. A flottilla hajói: a Satellit, Meteor, Komet és a Zenta. Ez utóbbi a kisebb

⁴⁹⁶⁴ Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-01-07 / 7. szám

⁴⁹⁶⁵ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-01-06 / 5. szám

⁴⁹⁶⁶ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-01-08 / 7. szám

⁴⁹⁶⁷ Reichspost, März 1904-03-09

⁴⁹⁶⁸ Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1904-03-10

⁴⁹⁶⁹ Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1904-04-28

⁴⁹⁷⁰ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-26 / 145. szám

torpedócsirkálók csoportjába tartozik. Van rajta nyolc 12 cm-es Skoda gyorstüzelő és tizenkét kisebb gyorstüzelő ágyú. Személyzete kétszáznyolcvanhárom ember. „⁴⁹⁷¹

1904.08.17-i hír: „Triesztből jelentik: A császári és királyi nyári hajóhad, mely Ripper Gyula ellentengernagy vezénylete alatt áll, szerdán reggel vet horgonyt Trieszt előtt. A hajóhad a Habsburg nevű csatahajóból mint a parancsnok zászlóshajójából, az Árpád, Babenberg, Monarch, Wien, Budapest csatahajókból, a Zenta csirkálóból, a Meteor, Satellit és Komt nevű torpedóhajókból és 12 torpedónaszádból áll. A hajóhad valószínűleg három-négy napig horgonyoz itt.”⁴⁹⁷²

1904.08.19-én a «Zenta» sérülése. A Fiume és Trieszt partjain a napokban dühöngött óriási viharban a Zenta osztrák-magyar hadihajó nagy sérüléseket szenvedett. A szerencsétlenség úgy történt, hogy az Epidaura raguzai kereskedőhajó nagy viharban szaladt be a kikötőbe, amelyben több hadihajó horgonyzott. A behaladás pillanatában azonban az Epidauró gépezete elromlott és ámbár a kapitány rögtön horgonyt akart vettetni, a hajó mégis nekivágódott a «Zenta» hadihajónak, amely erős sérüléseket szenvedett az orrán és két mentőcsónakja is összetört. Az «Epidaurót», mely szintén léket kapott, az Audax mentőhajó vontatta be a kikötőbe. A megejtett vizsgálat megállapította, hogy a sérülést az «Epidaura» horgonya okozta, amely beszakította a «Zenta» oldalát.⁴⁹⁷³

A brit királyi haditengerészet (HMS Bulwark pre-dreadnought, Furious és Pandora csirkálók és a Speedy torpedónaszád) Triesztbe látogató egységeinek fogadásánál jelen volt.

Triesztben összeütközött egy kereskedelmi gőzessel és megsérült az orra. Ezért az év hátralévő részét dokkban töltötte. Kicserélték az orrfedélzeti 12 cm-es löveget, továbbá kapott egy rádiókészüléket.

„(Egy matróz regénye.) Paichból jelentik: Négy esztendővel ezelőtt, 1900-ban a Zenta magyarosztrák hadihajón Kelet-Ázsiába indult Pavich Máté matróz is, aki Thomann fregatta-kapitány szolgálja volt a hajón. Thomann a boxerek ellen vívott harcban elesett s Pavich kevéssel utóbb nyomtalanul eltűnt. Társai azt hitték, hogy a boxerek megölték s nem is keresték többé. Pavich azonban Port-Arturba szökött, ahol pálinkamérrát nyitott s feleségül vett egy orosz leányt. Üzlete gyorsan virágzásnak indult s rövid idő alatt szállótulajdonos lett belőle s jelentékeny összeget tehetett félre. A japánok ostroma miatt nemrég meg akart szökni Port-Arturból, de egy japán torpedóhajó elfogta. A japán hatóságok előtt kijelentette, hogy osztrák alattvaló s hogy a Zenta hadihajó szökevénye. Erre átadták a jokohamai magyar-osztrák konzulnak, a ki az Aspern hadihajóra szállította. Az Aspern hajón most Pavich Pólába érkezett s beszállították a tengerészet börtönébe. Felesége, a kinek sikerült Port-Arturból elmenekülnie, szintén útban van Póla felé.”⁴⁹⁷⁴

Az első hadosztály, a nehézhadosztály, a Julius von Ripper századparancsnok irányítása alatt álló új "Habsburg", "Árpád" és "Babenberg" csatahajókból áll. A második hadosztályt, amely a "Monarch", "Budapest" és "Wien" parti páncélosokból áll, Dr. Miciclaus Dr. Pietruski ellentengernagy irányítása alatt. A harmadik hadosztály parancsnoka Guido Couarde ellentengernagy, aki a "Zenta" és a "Szigetvár" csirkálók, a "Satellit" és "Meteor" torpedónaszádok, a "Cobra" és "Phython" mélytengeri torpedónaszádok, valamint tizenkét kisebb torpedónaszád felett parancsnokol. Szeptember elején a század egy része nagyszabású támadást hajtott végre Pola fő hadikikötője ellen, amely célból Pola védelmének a gyakorlása volt a szárazföldi csapatok részéről.⁴⁹⁷⁵

1904.12.08-án a következő kötelék tagja: SMS Habsburg, SMS Árpád, SMS Babenberg páncélosok, SMS Aspern, SMS Szigetvár, SMS Zenta csirkálók és az SMS Satellit torpedóhajó.⁴⁹⁷⁶

⁴⁹⁷¹ Hazánk, 11. évfolyam, 1904-07-03 / 157. szám

Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-09-03 / 885. szám

⁴⁹⁷² Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-08-17 / 197. szám

⁴⁹⁷³ Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-08-22 / 873. szám
Arbeiter-Zeitung, August 1904-08-20

⁴⁹⁷⁴ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-11-30 / 331. szám

⁴⁹⁷⁵ Grazer Tagblatt, Juni 1905-06-15

⁴⁹⁷⁶ Die Zeit, Dezember 1904-12-08

1905.

1905.01.01-től az aktív flotta torpedónaszád flottillájának (9 db torpedónaszád) a zászlóshajója.⁴⁹⁷⁷

1905.05.21-én jelen volt az SMS Erzherzog Ferdinand Max vízrebocsátásánál.

Ebben az évben a nyári flottilla torpedó flottillájának a zászlóshajója 1905.06.15-1905.09.15-ig.⁴⁹⁷⁸

Fiumébe jelentik 1905.07.01-én. „A hadi gyakorlatra ideérkezett flotta egy napi késéssel ma kötött ki az itteni kikötőben. A késés oka az volt, hogy a Zenta gyakorlatozás közben Zaravecchiánál zátonyra került, de nem szenvedett komolyabb sérüléseket és rövid idővel a flotta ideérkezése után a Zenta is beérkezett.”⁴⁹⁷⁹ „A 3. hadosztály vezérhajója a Zenta, hozzátartoznak még a Setally és Komet torpedónaszádok.”⁴⁹⁸⁰

Ez után tartalékba helyezték.

1906.

A Nyári Hajóraj 2. osztályánál szolgált 1906.06.15-1906.09.15-ig. Parancsnoka a hajónak Jehtner Mihály fregattkapitány.⁴⁹⁸¹

Ekkor már a Zenta, Aspern és Szigetvár sebessége ellen kifogások merültek fel.⁴⁹⁸²

1906.08.17-én Fiumében volt.⁴⁹⁸³

„Részt vett a nyári kombinált flottagyakorlaton. „A király előtt végbemenő tengerészgyakorlatok előjátéka még augusztus második felében játszódott le Póla és Cattaro körül, ahol szintén partraszállási gyakorlatokat folytattak. A hadgyakorlat idejére a hajóhad két hajóhadosztályra oszlott. A támadó hajóhadosztály a Habsburg, az Erzherzog Karl és az Árpád sorhajókból, a Sankt Georg és Kaiser Karl VI. páncélos cirkálókból, az Aspenn, Szigetvár és Zenta cirkálókból és a torpedónaszád-flotillából állott és hadművelati bázisul Lussinre jelölték ki. A támadó japán taktika szerint járt el. És idején, minden világítás nélkül nyomultak be az ellenséges hadihajók a polai vizekre. A védelmezők az ellenség hadimozdulatait léghajóról figyelték meg és úgy sikerült nekik a mintegy 8—10 tengeri mértföld távolságból közeledő hajókat észrevenni. Az ellenséges hajók közeledtéről az összes erődítményeket távirati úton értesítették, amire rögtön kigyúltak a villanyos fényszórók és rávilágítottak az ellenséges hadihajókra. E mellett azonban szigorúan ellenőrizték a kikötő bejáratát is, hogy az ellenséges torpedócsónakok befutását megakadályozzák. Mikor az ellenség látta, hogy manővere fel van fedezve, nagyobb távolságra visszavonult a nyílt tengeren és délnek fordult.. A védelmezők azonban tisztában voltak, hogy ez csak szívszűz manőver és hogy rövid időn belül új támadásra lehetnek elkészülve. Úgy is történt. Alig másfél óra múlva ellenséges torpedóhajók közeledtét jelezte. A fényszórók újra működni kezdtek, két torpedócsónaknak azonban mégis sikerült észrevétlenül a kikötőbe nyomulni, ahol egy portyázó gőzöst meg is torpedóztak. A torpedócsónakokat, azonban a védelem bekényszerítette a kikötőbe és foglyul ejtette. A többi torpedó támadását megghiúsították. Ezenközben a támadó flotta kint a nyílt tengeren két részre oszlott, amelyek közül az egyik csoport, rögtön támadást intézett, de heves tüzelés után visszavonulásra kényszerítettet. Manővírozás közben a 26-ik számú torpedó megsérült s így a küzdelmen kívül került. A második gyakorlati napon a támadók csapatokat akartak partra szállítani, hogy az erősséget a szárazföld felől támadják meg. A partraszállás azonban nem sikerült. 17-én a bádói kikötőben nagy partratétel manőverek voltak, amelynél a csontokat tutajokon és csónakokon szállították a szárazföldre. A 10-én kezdődő raguzai gyakorlatok azért bírnak nagy érdekességgel és fontossággal, mert költségesek voltak miatt csak ritkán ismétlődhetnek meg.”⁴⁹⁸⁴

1906.09.15-én részt vett a Calamotta közelében megtartott flottaszemlén.

Ez után tartalékba helyezték.

Ebben az évben a torpedócsöveit áthelyezték és 3,7 cm -es szórólövegekkel látták el.

⁴⁹⁷⁷ Die Zeit, Januar 1905-01-05

⁴⁹⁷⁸ Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-08-13 / 222. szám

⁴⁹⁷⁹ Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám

⁴⁹⁸⁰ Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-07-01 / 1180. szám

⁴⁹⁸¹ Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám

⁴⁹⁸² Reichspost, Juli 1906-07-06

⁴⁹⁸³ Pesti Hírlap, 28. évfolyam, 1906-08-17 / 226. szám

⁴⁹⁸⁴ Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-06 / 244. szám

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

1907.

„Az eddigi megállapodás szerint a „Zenta” és „Aspern” czirkálókat küldik ki Jamestownba. Az indulás ideje még nincs megállapítva. A jubileumon részt vesz Németország és Anglia is. Az utóbbi nemcsak hadihajókkal, hanem szárazföldi csapatokkal is képviselteti magát.”⁴⁹⁸⁵ Végül a Zenta nem hajózott el a nemzetközi flottaszemlére.

1907-ben a nyári hajóraj tagja.

„Pólából írják nekünk: E héten a magyar-osztrák haditengerészet hajórajja nagyobb harcszerű flottagyakorlatot végez Montecuccoli gróf tengernagy, a haditengerészet főparancsnoka tegnapelőtt vezérkarával Pólába érkezett, s onnét a Lakroma jaton a gyakorlatra megy. A flottagyakorlaton a Károly herceg, Frigyes herceg, Monarch, Babenberg, Bécs (Wien) és Budapest páncélos csatahajók, Szent György, Aspern, Károly császár, Zenta és Szigetvár páncélos cirkálók, Mágnes (Magnet), Darabont, Villám, Streiter, Ulánus és Wildfang torpedóhajók, tizenkét torpedónaszád és két szállítóhajó — a Pelikán és Basilisk — vesznek részt. Ez a legnagyobb hajóraj lesz, amelyet ez ideig nálunk gyakorlatra összeállítottak.”⁴⁹⁸⁶

„A magyarosztrák haditengerészet nyári hajórajja június 15-én kezdte meg idej gyakorlatát Ziegler Lucián ellentengernagy parancsnokságával. A nyári hajórajhoz beosztott hajókból két divíziót, egy cirkáló- és egy torpedóflottilát alakítottak. Az első divízió az Erzherzog Karl, az Erzherzog Friedrich és a Babenberg csatahajókból, a második a Monarch, a Wien és a Budapest csatahajókból áll. A két divízió jelzőhajója a Zenta cirkáló. A cirkálóflottilla a St. Georg, Kaiser Karl VI., Aspern és Szigetvár cirkálókból áll, a torpedóflottilla pedig hat torpedóhajóból, hat torpedónaszádból és hat második osztályú torpedónaszádból. A nyári gyakorlat szeptember 15-éig fog tartani s befejezése után a hajók egy részét kivonják a használatból.”⁴⁹⁸⁷

Baleset a Császári és Királyi Hajóraj éjszakai gyakorlata során. Pólából kapott információk szerint a múlt héten taktikai éjszakai gyakorlatok során a "Zenta" hadihajó, az 1. Nehézhadosztály jelisméltő hajója, súlyos balesetet szenvedett Sebenicóból kiindulva, ami szükségessé tette a cirkáló dokkba állítását. A balesetet egy, a tengerészeti térképeken nem kellően jelölt zátony okozta, amelybe a hajó viszonylag gyors, szélnek és áramlatnak kitett útvonalon belefutott. A Zenta hadihajó azonban saját erejéből el tudott hajózni Polába, ahol jelenleg a dokkban van. A kár egy közepes mértékű víz alatti szivárgásból és több hajócsavarlapát töréséből áll. A sérüléseket hamarosan kijavítják, és a hajó hamarosan újra csatlakozik a harci századhoz.⁴⁹⁸⁸

A javítás miatt az év hátralévő részében alig volt szolgálatban.

1908.

Ebben az évben alig végzett aktív szolgálatot.

1908.01.18-án Polában, Troendo-nál volt kikötve.⁴⁹⁸⁹

„A Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és cirkáló, s a törpedó flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot.”⁴⁹⁹⁰

1908.10.10-én Polában, a „Zenta, Szigetvár és Aspern” nevű hadihajók teljesen felszerelve várják a parancsot az indulásra.⁴⁹⁹¹

1908.11.22-én a Wien, Budapest, Monarch páncélos hajók és a Zenta cirkáló Cattaro felé hajóztak, feltehetőleg a montenegrói helyzet romlása miatt.⁴⁹⁹²

1908.12.10-én a Tartalék Hajóraj állományába került.⁴⁹⁹³

1908.12.31-én bevetésre felszerelték a hajót.

⁴⁹⁸⁵ Magyarország, 14. évfolyam, 1907-02-19 / 43. szám

⁴⁹⁸⁶ Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-05-08 / 109. szám

⁴⁹⁸⁷ Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám

⁴⁹⁸⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1907-08-07

⁴⁹⁸⁹ Salzburger Chronik für Stadt und Land, Januar 1908-01-18

⁴⁹⁹⁰ Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám

⁴⁹⁹¹ Ellenzék, 29. évfolyam, 1908-10-10 / 232. szám

⁴⁹⁹² Vorarlberger Volks-Blatt, November 1908-11-22

⁴⁹⁹³ Reichspost, Dezember 1908-12-18

1909.

1909-ben a Tartalék Hajóraj tagja.

Egy mélytengeri torpedónaszád balesete. Polából, 1909.01.04-én jelentik: A "Zenta" hadihajó Lesina vizeiről indult, hogy megpróbálja kiemelni a zátonyra futott mélytengeri torpedónaszádot.⁴⁹⁹⁴

1909.03.13-tól a torpedóflottilla zászlóshajója.

1909.04.22-én (23-án reggel 6 órakor) Polából a levantei vizekre indult, hogy csatlakozzon egy nemzetközi flottatüntetéshez.⁴⁹⁹⁵

A magyar kötelék része még az SMS Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló és a Magnet torpedónaszád.⁴⁹⁹⁶

1909.04.26- 1909.05.02-án Pireuszban volt az SMS Kaiser Karl VI.-al együtt.⁴⁹⁹⁷

1909.05.03-án hajózott át Mersin-be.⁴⁹⁹⁸

1909.05.12-én Messzina-ban (Merzina, Mersin Törökország déli részén a Földközi-tenger partján) volt a török partvidéken.⁴⁹⁹⁹ „A Zenta nevű osztrák és magyar cirkáló parancsnokának Merzinából az itteni császári és királyi nagykövetséghez intézett távirata szerint tegnapelőtt kilencszáz főnyi gyalogság és tizenkét üteg Dedeagacsból Merzinába érkezett. Merzinában nyugalom van. Tegnap a Zenta parancsnoka, valamint a többi hadihajó parancsnokai bemutatkoztak az adanai katonai parancsnoknak.”⁵⁰⁰⁰

1909.05.13-14-én az Antiókhia öbölbe érkezett a török vizek felügyelete során. Alexandretta (Iskenderun)-ban kötött ki.⁵⁰⁰¹ 1909.05.15-én visszarendelték Pireuszba, mert az adanai és aleppói vilajetekben helyreállt a nyugalom.⁵⁰⁰²

1909.05.16-17-én befutott Zante-ba (Zakinthosz szigete, Görögország). Ekkor kapott visszatérési parancsot Pireuszba.⁵⁰⁰³

1909.05.19 – 1909.06.05-ig Pireuszban járt.

1909.06.08-án érkezett meg Teodo-ba (Montenegró).⁵⁰⁰⁴

1909.06.15-1909.08.31-ig az aktív flotta része, és részt vett a nyári flottagyakorlatokon, például az augusztus 24-i kétéltű kiképző hadgyakorlaton. 1909.06.15-én Polában a levantei vizekről hazatérő hajók horvát legénységénél hamis pénzeket találtak. A hamisított arany pénzeket Görögországban kapták.⁵⁰⁰⁵

1909.07.03-án Triesztben volt az SMS Radetzky vízrebocsátásánál, majd tartalékba került.

1909.08.21-i hír: Polában 14 hajó részvételével tengeri lövészverseny volt júniusban. Ennek most lett meg az eredménye:

Minden osztályban van egy ezüst pajzs formájú kitüntetés, amelyet az adott évben a legjobb tüzelési teljesítményt nyújtó hajó kap. Tavalay 1908-ban, akárcsak idén, az első osztály kitüntetett hajója az "Erzherzog Friedrich" csatahajó, míg a második osztályban tavaly a "Magnet" torpedóvető hajó, idén 1909-ben pedig a "Pelikan" torpedóraktár-hajó győzött.

Minden hajón az egyes ágyútípusok (ezek közé tartoznak a nehéz, közepes és könnyű ágyúk, gyorstüzelő ágyúk és mitrailleuse-ek) két legjobb parancsnokló tiszt pénzdíjat kap; ezen felül az egyes ágyútípusok legjobb lövésze egy jól látható jelvénnel kerül elismerésre, amelyet a hajóra szállás során

⁴⁹⁹⁴ Arbeiterwille - Neue Zeit, Januar 1909-01-06

⁴⁹⁹⁵ Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-23 / 96. szám

Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-04-24 / 97. szám

⁴⁹⁹⁶ Az Ujság, 1909. április/2, 7. évfolyam, 1909-04-24 / 97. szám

⁴⁹⁹⁷ Az Ujság, 1909. április/2, 7. évfolyam, 1909-04-28 / 100. szám

⁴⁹⁹⁸ Agrarmer Zeitung, Mai 1909-05-04

⁴⁹⁹⁹ Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-05-04 / 104. szám

⁵⁰⁰⁰ Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-05-09 / 109. szám

Grazer Tagblatt, Mai 1909-05-09

⁵⁰⁰¹ Budapesti Hírlap, 29. évfolyam, 1909-05-12 / 111. szám

⁵⁰⁰² Pesti Napló, 60. évfolyam, 1909-05-16 / 115. szám

Die Zeit, Mai 1909-05-12

⁵⁰⁰³ Arbeiterwille - Neue Zeit, Mai 1909-05-16

⁵⁰⁰⁴ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁵⁰⁰⁵ Magyarország, 16. évfolyam, 1909-06-15 / 140. szám

viselhet. Végül a legmagasabb díjak a két rajdíj, amelyeket ágyútípusonként azoknak az ágyúvezetőknek ítélnek oda, akik a hajórajhoz tartozó összes hajó közül a legjobb találati eredményeket érték el.

A század hajóin a következő eredményeket érték el:

Nehézágyúkkal felszerelt hajók eredményeinek sorrendje: 1. Frigyes főherceg, 2. Károly főherceg, 3. Max Ferdinánd főherceg, 4. V. Károly császár, 5. Árpád, 6. Habsburg, 7. Babenberg.

Nehézágyú nélküli hajók eredményeinek sorrendje: 1. Pelikan, 2. Meteor, 3. Zenta, 4. Komet, 5. Pandur, 6. Magnet, 7. Turul.

A század díjait a következőképpen osztották el:

24 cm-es ágyúk: első és második helyezett a "Erzherzog Friedrich" csatahajó;

19 cm-es ágyúk: első és második helyezett a "Erzherzog Friedrich" csatahajó;

15 cm-es ágyúk: első és második helyezett a "Árpád" csatahajó, második holtversenyben a "Babenberg" csatahajó;

12 centiméteres ágyúknál: első és második helyezett a "Zenta" cirkáló;

7 centiméteres ágyúknál: első és második helyezett a "Erzherzog Friedrich" csatahajó;

47 milliméteres ágyúknál: első "Erzherzog Friedrich" csatahajó, második az "Erzherzog Ferdinand Max" csatahajó;

37 milliméteres ágyúknál: első "Erzherzog Karl" csatahajó, második "Habsburg" csatahajó.

Az első raj díjai a következők voltak:

24 centiméteres ágyú esetén nyolc lövésből öt találat, (62,5%)

19 centiméteres ágyú esetén hét találat hét lövésből, (100%)

15 centiméteres ágyú esetén kilenc lövésből hét találat, (77,7%)

12 centiméteres ágyú esetén tíz lövésből kevesebb, mint 3 találat, (30%)

7 centiméteres ágyú esetén húsz lövésből 3 találat, (15%)

47 milliméteres gyorstüzelő ágyú esetén huszonkét lövésből egy találat, (4,5%)

37 milliméteres mitrailleuse-ek esetén 48 lövésből 28 találat. (58.3%)

Meg kell jegyezni, hogy a tüzelésre szánt idő „jelentősen” csökkent a korábbiakhoz képest. Az előző évekből származó lövészet gyakorlatokról mutatják annak fontosságát, hogy a hajókat a lehető leghosszabb ideig és a lehető legtöbb alkalommal teljesen felszerelt állapotban tartjuk, mivel a hosszabb átszerelési időszakok után – ahogyan az a politikai helyzet miatt idén tavasszal is történt – mindig jelentősen megnő a találati arány, és így a harci hatékonyság is.

A brit flotta ragyogó tüzelési eredményei a hadosztályok folyamatos szolgálatban tartásának is tulajdoníthatók, mivel a legképzettebb legénység legjobb elméleti kiképzése soha nem érheti el célját állandó, átfogó tüzelési kiképzés nélkül. Ezért egészen természetes, hogy az „Erzherzog osztály” első csatahajó-hadosztálya, amely az egész télen folyamatos szolgálatban volt, lényegesen jobb eredményeket ért el, mint a többnyire Polában állomásozó hadosztályok.⁵⁰⁰⁶

1910.

1910-ben a Tartalék Hajórajba került.

Februárban a Chersonál (Kerzó) a heves viharban a Terej nevű zátonyra futott 2-es számú torpedónaszád mentési munkálataiban vett részt. „A szerencsétlenül járt torpedóhajó segítségére Pólába kirendelték a „Zenta“, „Plútó“ és a „Dromedár“ nevű haditengerészeti gőzösöket, amelyek tegnap (1910.02.17-én) egész nap folytatták a mentési kísérleteket. Azt hiszik, hogy a zátonyra került torpedóhajót aligha menthetik meg.”⁵⁰⁰⁷

1910.03.01 – 1910.04.30 között Triesztben volt. „Triesztből jelentik. A haditengerészet parancsnokságának rendelkezésére tegnap Pólából odaérkezett a Zenta harmadik osztályú cirkáló, amely az Aspern cirkálót váltja föl és Trieszt állomáshajójául fog szolgálni. A Zenta 305 főnyi személyzetével a san-marcói hajógyár előtt fog állomásozni.”⁵⁰⁰⁸

Triesztben 1910.03.23-án a kikötőben kigyulladt Lloyd Tebe gőzös oltási munkálatainál segédkezett. 1910.04.12-én ott volt az SMS Zrínyi vízrebocsátásánál.

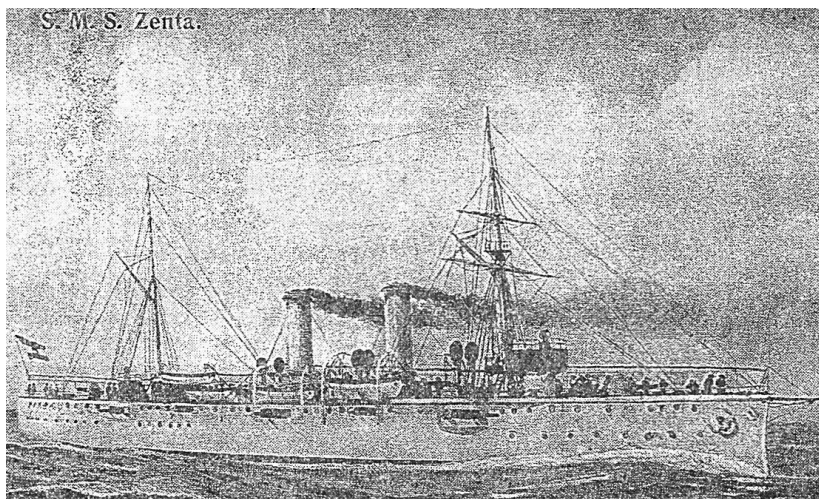
⁵⁰⁰⁶ Reichspost, August 1909-08-21

⁵⁰⁰⁷ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-02-18 / 41. szám

⁵⁰⁰⁸ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-03-03 / 52. szám

A "Zenta" hadihajón Schauer főmérnököt ma holtan találták kabinjában. Tegnap este már megszurta magát a kardjával, és valószínűleg elmezavarban követte el a tettét.⁵⁰⁰⁹
1910.05.02-től az Adrián volt gyakorlaton.⁵⁰¹⁰

1910.07.14-én Fiumében volt a megerősített Nyári Hajóraj tagjaként.⁵⁰¹¹
1910.11.11 – 1910.12.12. között Triesztben volt.



5012

1911.

1911-ben a Tartalék Hajóraj része.

1911.05.14-i hír: „A tengerbe esett a polai kikötőben a „Zenta” hadihajóról egy Urai nevű magyar haditengerész a kötelek átvétele közben. Gyorsan utána bocsátották a mentőcsónakot, de a matróz nyomtalanul eltűnt a hullámok közt.”⁵⁰¹³

1911.06.15-től az I. cirkálóflotta tagja, majd ismét a Tartalék Hajóraj része.

Zára, 1911.07.03-i hír: A Spaun, Zenta és Szigetvár cirkálók a torpedó-flotillával elhagyták a kikötőt.⁵⁰¹⁴

1911.07.24-én Triesztben volt az SMS Viribus Unitis vízrebocsátásakor.

1911.08.31-én leszerelték a hajót.

Ebben az évben a hajó új rádiót kapott.

1912.

Az évet tartalékban töltötte.

1912.11.13-án Polában ismét hadrendbe áll az SMS Zenta és az SMS Szigetvár.⁵⁰¹⁵

„Az adriai cirkáló flotta St. Georg zászlóshajója mellé most osztották be szolgálatra a Zenta és a Szigetvár cirkálóját. Ez a hajóosztály egyelőre nem hagyja el a dalmát partokat.”⁵⁰¹⁶

A hadikikötő parancsnokának tegnapi parancsa értelmében a leszerelt Szigetvár a cirkálóflottába, a Zenta pedig a tartalékhajóraj kötelékébe sorozandó, hogy felszerelésük után a déli vizekre induljanak. A Zenta parancsnokává Indrák János fregattkapitány, orvosává dr. Moser Albert neveztetett ki. Ezenkívül a hajón hat tiszt és hat gépésztiszt teljesít szolgálatot.⁵⁰¹⁷

⁵⁰⁰⁹ Salzburger Volksblatt, Juni 1910-06-15

⁵⁰¹⁰ Reichspost, Mai 1910-05-07

⁵⁰¹¹ Budapesti Hírlap, 30. évfolyam, 1910-07-14 / 166. szám

⁵⁰¹² Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989)4. szám / Közlemények / Kopeczky Győző: A ZENTA elsüllyesztése, 1917. augusztus 16. – 1989. 521. p.

⁵⁰¹³ Népszava, 39. évfolyam, 1911-05-14 / 114. szám

Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1911-05-16

⁵⁰¹⁴ Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-07-04 / 156. szám

⁵⁰¹⁵ Die Neue Zeitung, November 1912-11-14

⁵⁰¹⁶ Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-15 / 270. szám

⁵⁰¹⁷ Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-16 / 271. szám

1912.11.20-án a hajónak volt egy Prohászka nevű fregattkapitánya, aki „fregattkapitány, ezidő szerint a Zenta hadihajó fedélzetén, Szaloniki előtt van. A kapitányt a chinai boxerlázadás idején chinai fölkelők elfogták és három hónapig fogva tartották.”⁵⁰¹⁸

1913.

Von Kloß kapitány egy háromnapos vakáció után érkezik Polába, és a "Zenta" hadihajóra szállt fel.⁵⁰¹⁹

1913.03.19-én kifutott Polából és Meljine-be (Montenegró) ment egy nemzetközi flottatüntetés tagjaként, mivel Scutari kikötőjét Montenegró megszállta. Ezt a flottatüntetést első balkáni háború indokolta. A hajó Scutari és Meljine között járőrözött.

Ebben az évben új rádióállomást kapott.

1914.

1914.03.30- 1914.07.17-ig az Adrián cirkált, kadéttal a fedélzetén. Ekkor együtt hajózott az SMS Monarch és az SMS Babenberg partvédő hajókkal. A hajók fedélzetén összesen 240 kadét tartózkodott. 1914.04.10-én Gravosa-ban volt, mikor fedélzetén egy tengerész agyhártyagyulladásra kapott. Őt másnap Raguzában partra tették. 1914.05.01-én szintén evvel a betegséggel tett partra egy tengerész Cattaróban. Ezért a Zenta visszatért Polába, ahol karanténba került a Fasana csatornában. Negyven kadétot partra küldtek kórházi kezelés végett, míg 60 főt a Spalato kórházhajó vett át. A többiek a fedélzetet fertőtlenítették. A karantént 1914.05.17-én oldották fel.⁵⁰²⁰

„A Zenta hadihajón — mint Pólóból táviratozzák — a legénység közül többen nyakszirtmerevedésben megbetegedtek. Egy matróz meghalt. A hajót elkülönítették és vizsgálat alá vették.”⁵⁰²¹

A Zentára a kadéttal a "Schwarzenberg" kiképzőhajóról szálltak át. Először Weber kadét betegedett meg.⁵⁰²²

„Fiuméből jelentik 1914.06.16-án: Haditengerészetünk iskolahajórajja, mely a Monarch, Babenberg és Zenta hadihajókból áll, napok óta itt tartózkodik Stupar Pál hajórajparancsnok vezetésével. A hajókon az említett iskolának mintegy 400 növendéke tartózkodik. Stupar parancsnok hivatalos látogatást tett Wickenburg István gróf kormányzónál, a ki e látogatást tegnap viszonzta a Babenberg hadihajón, mely a kormányzó tiszteletére 19 üdvölvést adott. A hajóraj e hónap 17-ig marad itt. A napokban ideérkezik a VII. Károly és a Zára nevű hadihajó is, a melyek a tengerészeti akadémia növendékeit viszik tanulmányútra.”⁵⁰²³

„Fiuméből jelentik 1916.06.18-án: A Babenberg, Monark és Zenta hadihajókból álló iskolahajóraj több napi itteni tartózkodás után tegnap elindult Dalmácia felé.”⁵⁰²⁴

1914.07.28-án kitört az I. világháború. Ekkor 6 rombolóval együtt Cattaróba került őrszolgálatra.

Az első cirkálódadosztályhoz osztották be az SMS Sant George, SMS Kaiser Karl VI., az SMS Mária Terézia, az SMS Zrínyi és az SMS Aspern cirkálók mellé. A köteléket Paul Fiedler altengernagy vezényelte.

1914.08.08-án az SMS Zenta és az SMS Szigetvár cirkáló az Uskoke romboló és a TB 72 torpedónaszád lőtte az Antivari rádióállomást és a vasútállomást⁵⁰²⁵. Ez után a cirkálódadosztály blokád alá vonta Montenegró partvidékét.

1914.08.13-án a parancsnokságot Paul Pachner fregattkapitány vette át.

1914.08.15-től Montenegró blokádjában vett részt, de estére mindig visszatért Cattaróba.

⁵⁰¹⁸ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-20 / 275. szám

⁵⁰¹⁹ Die Neue Zeitung, Januar 1913-01-10

⁵⁰²⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta

Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, -05-23 / 120. szám

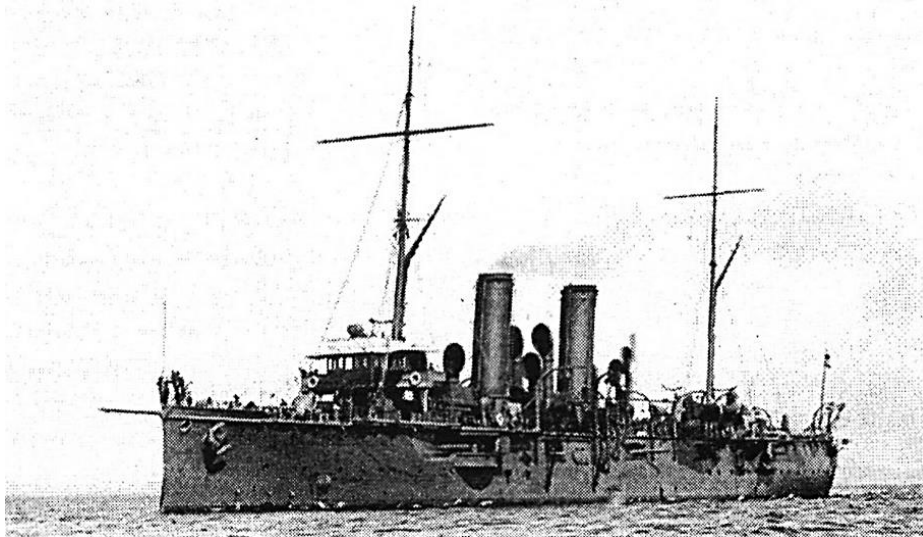
⁵⁰²¹ Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-05-16 / 115. szám

⁵⁰²² Die Zeit, Mai 1914-05-13

⁵⁰²³ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-06-16 / 139. szám

⁵⁰²⁴ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-06-18 / 141. szám

⁵⁰²⁵ https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru



5026

Az Antivári csata

1914.08.16-án 4 órakor ismét kifutott. Szélszélű időben haladt. 7,45-kor a Volovica és a Menders fok között járt. Az SMS Ulan romboló kísérte. Ekkor észleltek déli irányban füstoszlopot. Megállapította a Zenta kapitánya, hogy túlerejű ellenséges kötelék közeledik, ezért Cattaro felé vették az irányt. Pár perc múlva, nyugati irányból francia csatahajók, cirkálók és rombolók jelentek meg, így harapófogóba fogták a két osztrák-magyar hajót. Az SMS Zenta és az SMS Ulan a part közelében hajóztak, hogy megnehezítsék a hajók bemérését. Az SMS Ulan-t nagy sebességgel segítségért Cattaro-ba küldték. Az SMS Zenta rádió jelezte, hogy 17 ellenséges hajó üldözi. A tűzharc 12 000 m-ről vette kezdetét. Ekkor a franciák vak lőszerrel a hajó elé lőttek és megadásra szólították fel. Paul Pachner ezt elutasította és felvonatta a harci lobogót. Az SMS Zenta 12 cm-es lövegei csak 10 000 m-ről tudtak a támadókra tüzet nyitni. Mind a 17 hajó tüzet nyitott 8,50-kor. 9 órakor egy 30,5 cm-es lövedék eltalálta a gépházat és szétrombolta a fő gőzvezetékét, így a hajó mozdulatlaná vált. Az ott szolgálatot teljesítő 60 fűtből csak 6 maradt életben. Az újabb találatoktól a hajó kigyulladt 9,15-kor. Kiegett a hajóórház és az elsősegélyhely, a rádiókabin. A hajó elülső részét teljesen átluggatták, a hidat részben lerombolták. Óriási repedések ástoztak a hajótörzsön, az ütegeken, a kézikormány helyiségén és a fűtők mosodájában. Csak a zászlók, az árbocok, a kémény felső része, továbbá a felső kormányfedélzet kis része volt sértetlen. „Az elsőtiszt minden igyekezete ellenére a tüzet tovább már nem lehetett megfékezni. A szivattyúk felmondták a szolgálatot, a víz- és gőzvezetőcsövek a villanyvezetékekkel együtt szét voltak rombolva. Az elülső kazánházat ért újabb találat a víz gyors behatolását eredményezte. Az itt tartózkodó Schuss gépész őrmesternek a gránátrepeszek mindkét lábát letépték, és közben így kiáltott fel: „Éljen Ausztria!”⁵⁰²⁷ A hajó tovább tüzelt, -, a többi ágyú annyira megrongálódott, vagy teljesen használhatatlanná vált, hogy csak a II. számú maradt működőképes, tűzereink eleste után Albert Homayr sorhajóhadnagy tüzér tiszt tovább kezelte egészen a hajó elhagyásáig”- de a vízvonallal alatti találatok miatt süllyedni kezdett. A süllyedő hajót látva a támadók 9,20-kor beszüntették a tüzelést. Ekkor Paul Pachner kapitány a hajó elhagyására adott parancsot. A legénység úszva menekült, mert a mentőcsónakokat szétlőtték. A vízben úszó kapitány észlelte, hogy a hajó a tatfedélzeten emberek vannak, így visszaúszott a hajóhoz és azokat is a hajó elhagyására utasította. Csak azután ugrott megint a vízbe, hogy meggyőződött arról, már senki nincs a hajón. A hajó 9,30-kor süllyedt el orrát 45%-ban felemelve tattal hátra felé, 5 mérföldre délnyugatra Castellausta-tól (Petrovac). Az SMS Zenta a csatában 120 lövést adott le, találatot nem ért el. A lövések 3-400 m-rel (980 – 1310 láb) rövidebbek voltak a kelletnél.

Egy tiszt és 173 főnyi legénység vesztette életét az ütközetben. Az elesettek között 49 magyar volt. Megmenekült 14 és 130 főnyi legénység. A sajtó szerint „11 havidíjas és 170 főnyi legénysége, köztük

⁵⁰²⁶ Hadtörténelmi Közlemények, 115. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Pécs, 2002)1. szám / Forrásközlemények / Merényi-Metzger Gábor: A Zenta kiscirkáló elektrotechnikusa, Stein József visszaemlékezése montenegrói hadifogságára.-visszaemlékezések - 2002. 196. p.

⁵⁰²⁷ <https://delhir.info/2018/08/16/93676/>

50 sebesült, Montenegro partján megmenekült.”⁵⁰²⁸ Utóbb már csak mint egy 150 főről szólt a híradás.
5029

A francia flotta parancsnoka megparancsolta a brit rombolóknak, hogy vegyék fel az úszókat, de a britek nem értették a jelzéseket (vagy nem akarták megérteni), és a túlélőket a vízben hagyták. Azok öt órai úszás után értek partot Montenegróban, ahol hadifogságba estek. Montenegro partjai előtt mentésükre a helyi halászok futottak ki csónakjaikkal. A tengerészek végül a Sv. Nedelja zátonyon szálltak ki a csónakokból. A montenegróiak, miután fogságba ejtették őket, ellátták a sebesülteket és ruhát adtak nekik.

Egy hőstett menekülés közben, amit „Déry Ernő tengerésszáslós hajtott végre, pedig megtörtént, olyannyira, hogy Déry ezért megkapta az akkori rangjában adományozható legmagasabb kitüntetését, az arany vitézségi érmet. Déry ugyanis, miután a cirkáló elsüllyedt és a hajótöröttek úszni kezdtek a közel 7—8 kilométerre fekvő part felé, észrevett egy sebesültet, s azt kimentve, azzal úszott addig, míg partot nem ért. Így mondták el nekem azok, akik ismerték Déryt, együtt szolgáltak vele később a folyami erőknél. Csakhogy ugyanezt az esetet a Déry-családban úgy ismerik, hogy a fiatal tiszt az idősebb — 44 éves — és kimerült parancsnokát, Pachner Pál fregattkapitányt mentette meg és úszott vele a partig. Melyiket fogadjuk el valóságnak? És miért nem említik ezt az olyannyira pontos és aprólékos osztrák szerzők? Még Pachner életrajzában sem szerepel. Tehát mégis a fűtőt mentette volna ki Déry?”⁵⁰³⁰

A fogoly legénység származása szerint állt Blato na Korčuli, Šolta, Tisno, Biograd na Moru, Bogomolje, Rab, Imotski, Hvar, Trogir, Split, Šibenik, Vela Luka, Sali és Zadar szigetéről származó horvátokból, valamint két montenegróiból akik Grbaljból és Perastból származtak.

A hadifogjok 1916. január 15-én, Montenegro kapitulációja után szabadultak ki.⁵⁰³¹

A csatának igen nagy irodalma van, illetve regény is jelent meg róla. Az egyik legjobb összefoglaló írás: Kopeczky Győző: A ZENTA elsüllyesztése, 1917. augusztus 16, Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 4. szám.

A sajtó, még 1914.08.19-én is igyekezett eltitkolni a hajó elsüllyedését.⁵⁰³²

Sokáig kerete a sajtó a felelőst a veszteségért. Több hajó parancsnokát is megvádolták avval, hogy cserben hagyta az SMS Zenta-t. Valójában a Monarchia flottája nem volt felkészülve egy ilyen meglepetésszerű támadásra. Elmaradt a léghajós és repülőgépes felderítés is.

A csatával kapcsolatban, még 1987-ben is vita folyt Kopeczky Győző és Csonkaréti Károly között arról, hogy a Zenta ért-e el találatot a támadó hajókon, vagy sem. A vita szerintem ma már eldönthetetlen.⁵⁰³³

A vita tárgya, hogy a Condorcet 2 db 24 cm-es lövege, illetve a Justice 1 db 19 cm-es lövege a Zenta találatától vált használhatatlanná.⁵⁰³⁴ Az SMS Zentának nem volt esélye a fenti hajók páncélját 10 000 m-ről átlőni. De ha azok közelebb jöttek esetleg az álló, de még tüzelő magyar hajóhoz, mondjuk 5 000 m távolságra, akkor már az SMS Zenta érhetett el szerencsés találatot. Ezek azonban lényegében csak kis sérülések lehettek s ezért is nevezték a francia tengerészek ezt az ütközetet gúnyosan a flotta „negyedik lögyakorlatának”.

⁵⁰²⁸ Délmagyarország, 3. évfolyam, 1914-08-24 / 210. szám

⁵⁰²⁹ Az Ujság, 12. évfolyam, 1914-08-24 / 204. szám

⁵⁰³⁰ Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 2. szám / Visszaemlékezések / Vashegyi Endre: Hazától hazáig. Kalandozó magyar honvédek 1944–1945-ben. – 1987. 331. p.

⁵⁰³¹ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

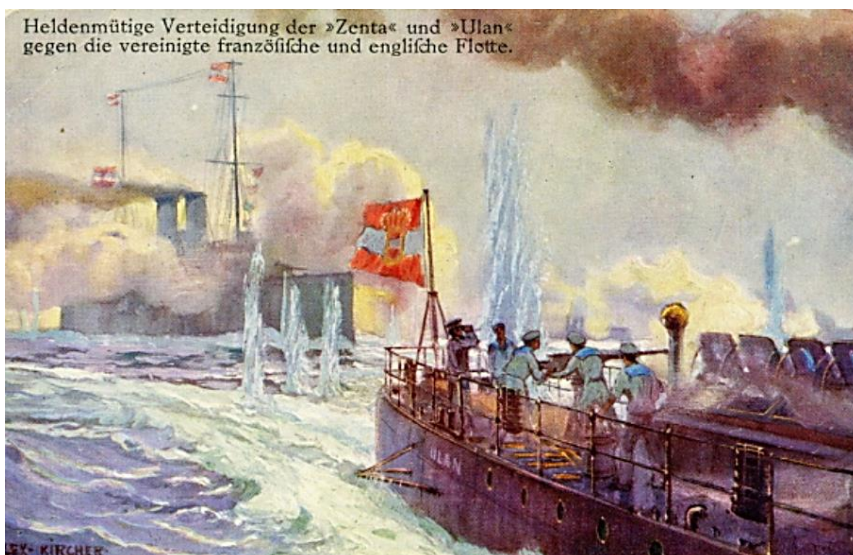
https://military-history.fandom.com/wiki/SMS_Zenta

⁵⁰³² Somogyvármegye, 10. évfolyam, 1914-08-19.

⁵⁰³³ Hadtörténelmi Közlemények, 34. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1987) 2. szám / Vita / Csonkaréti Károly : Válasz

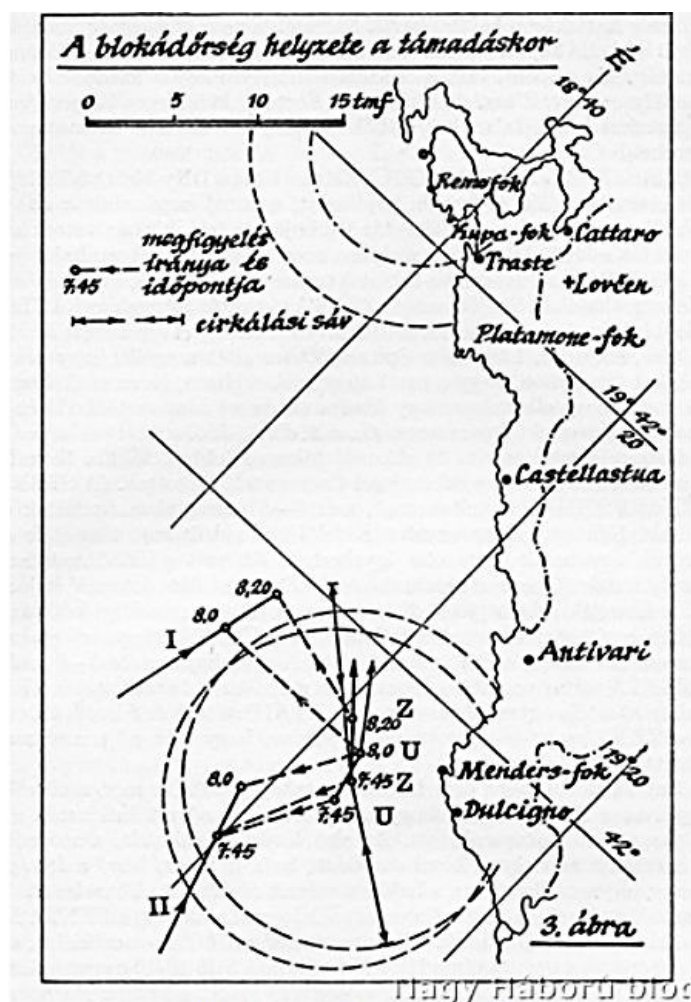
Kopeczky Győzőnek. – 1987. 325. p.

⁵⁰³⁴ Hadtörténelmi Közlemények, 32. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1985) 2. szám / Tanulmányok / Csonkaréti Károly: Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban. – 1985. 295. p.



Az SMS Zenta cirkáló és az SMS Ulan romboló⁵⁰³⁵

A csata során az SMS Zenta cirkáló a csata során körülbelül 120 lövést adott le.⁵⁰³⁶

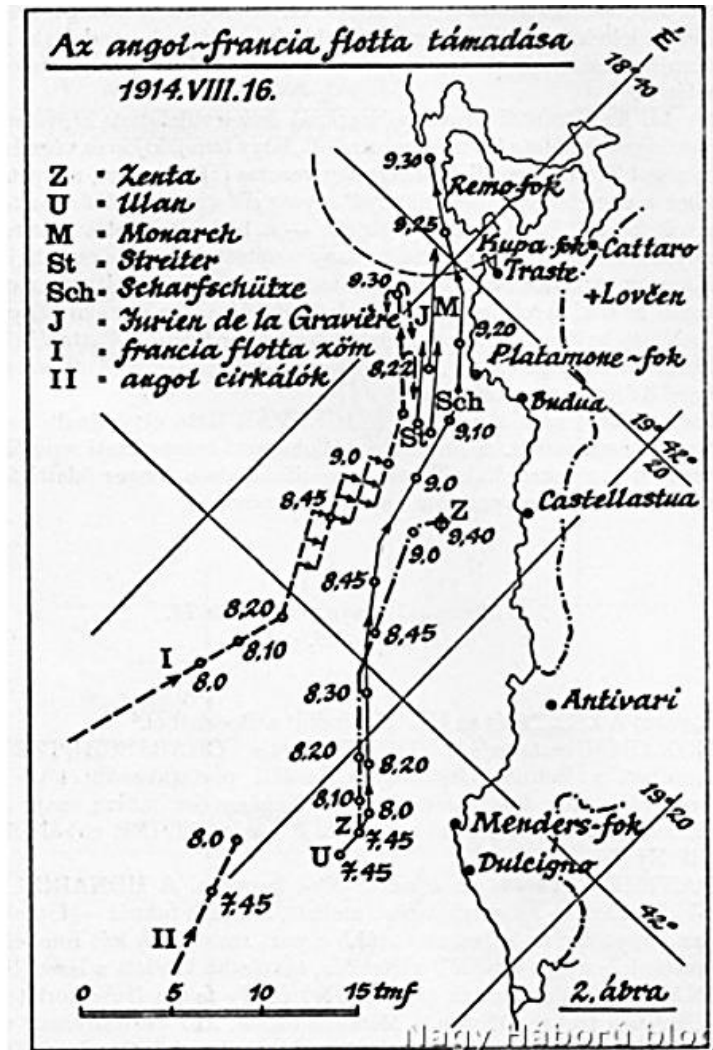


A blokádörség helyzete a támadáskor

(Köpeczky Győző: A Zenta elsüllyesztése 1914. augusztus 16. In: Hadtörténelmi Közlemények 1989/4 szám. Budapest, 1989.)

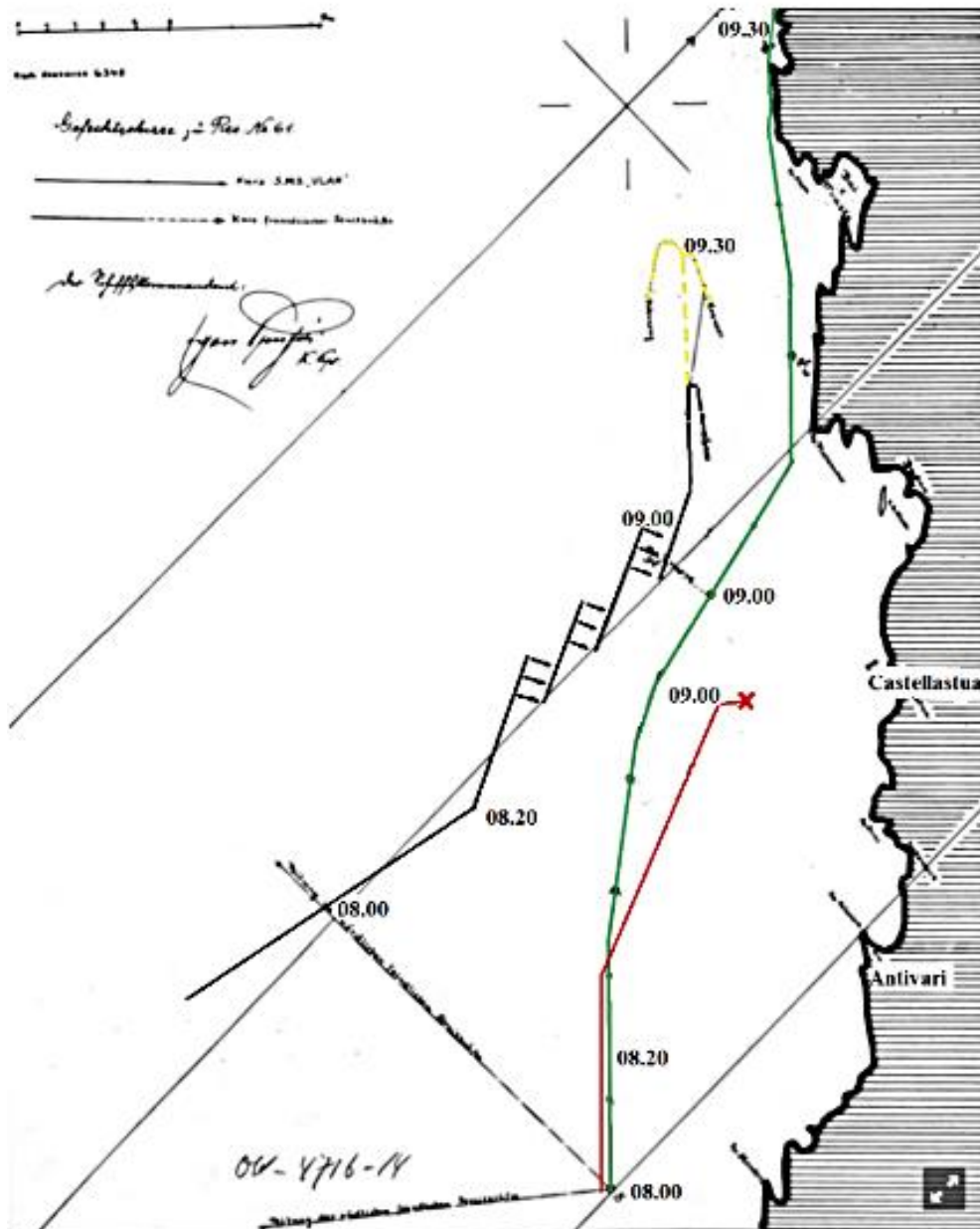
⁵⁰³⁵ <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30>

⁵⁰³⁶ Dunántúl, 7. évfolyam, 1917-07-11 / 156. szám



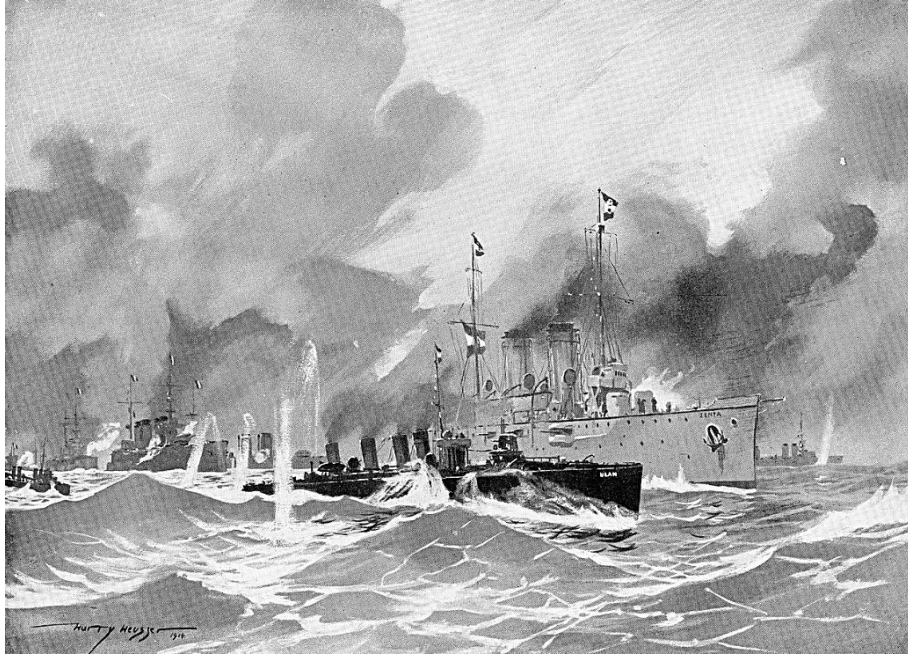
Az angol-francia flotta támadása 1914. augusztus 16-án
(Köpeczky Győző: A Zenta elsüllyesztése 1914. augusztus 16. In: Hadtörténelmi Közlemények 1989/4 szám. Budapest, 1989.)

5037



Az összecsapás vázlatrajza. Pirossal klemelve a Zenta, zölddel az Ulán útvonala. A francia csatahajók fekete, a rombolók sárga színnel vannak jelölve.

5038



5039

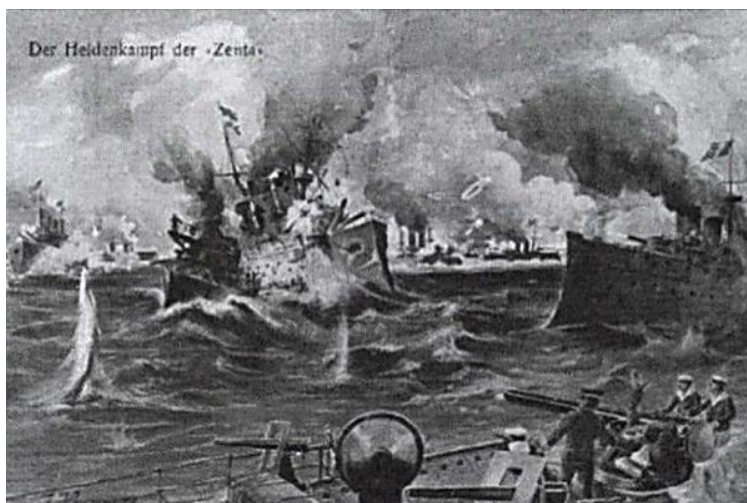
A csatában a következő egységek álltak egymással szemben:

<p>Francia Haditengerészet Courbert dreadnought csatahajó, zászlóshajó Jean Bart dreadnought csatahajó Voltaire pre-dereadnought csatahajó Vergniaud pre-dereadnought csatahajó Diderot pre-dereadnought csatahajó Danton pre-dereadnought csatahajó Condorcet pre-dereadnought csatahajó Vérité pre-dereadnought csatahajó Justice pre-dereadnought csatahajó Démocratie pre-dereadnought csatahajó Patrie pre-dereadnought csatahajó République pre-dereadnought csatahajó Victor Hugo páncélos cirkáló Jules Ferry páncélos cirkáló Jurien de la Graviere védett cirkáló 5 rombolóraj</p> <p>Brit Királyi Haditengerészet HMS Warrior páncélos cirkáló HMS Defence páncélos cirkáló 3 rombolóraj</p>	<p>Osztrák – Magyar hajók: SMS Zenta védett cirkáló SMS Ulan romboló</p> <p>Osztrák – Magyar tartalék kötelék még a térségben:⁵⁰⁴⁰ SMS Monarch partvédő páncélos SMS Wien partvédő páncélos SMS Budapest partvédő páncélos SMS Panther cirkáló SMS Szigetvár cirkáló Uskoke, Streiter rombolók TB 64,68,70,72 torpedónaszádok A csata menetét a tartalék bevetése nem tudta volna megváltoztatni. Ekkora támadó flottával nyílt ütközetben a Monarchia csak 1916-tól tudott volna nyílt vízen eredményesen szembeszállni.</p>
--	--

5039

https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zenta#/media/File:SMS_ZENTA_und_SMS_ULAN_im_Gefecht_vor_Castellastual_Adria_am_16_August_1914.jpg

⁵⁰⁴⁰ Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 4. szám / Közlemények / Kopeczky Győző: A ZENTA elsüllyesztése, 1917. augusztus 16. – 1989. 521. p.



5041



A ZENTA cirkáló volt tisztikara 1916-ban

Balról jobbra: Siesz János tengerészkadét, Cerri Károly sorhajóhadnagy, Maximilian Kramer von Drauberg tengerészszászlós, Albert Homayr sorhajóhadnagy, Emil Berner tengerészkadét, Déry Ernő tengerészszászlós, Paul Pachner fregattkapitány, Ferdinand Herold von Stoda tengerészkadét, Franz Freiherr von Leonhardi sorhajóhadnagy, Johann Bonne vagy Friedrich Stengel II. osztályú gépüzemvezető, Albert Raschendorfer I. osztályú gépüzemvezető, Johann Bonne vagy Friedrich Stengel II. osztályú gépüzemvezető

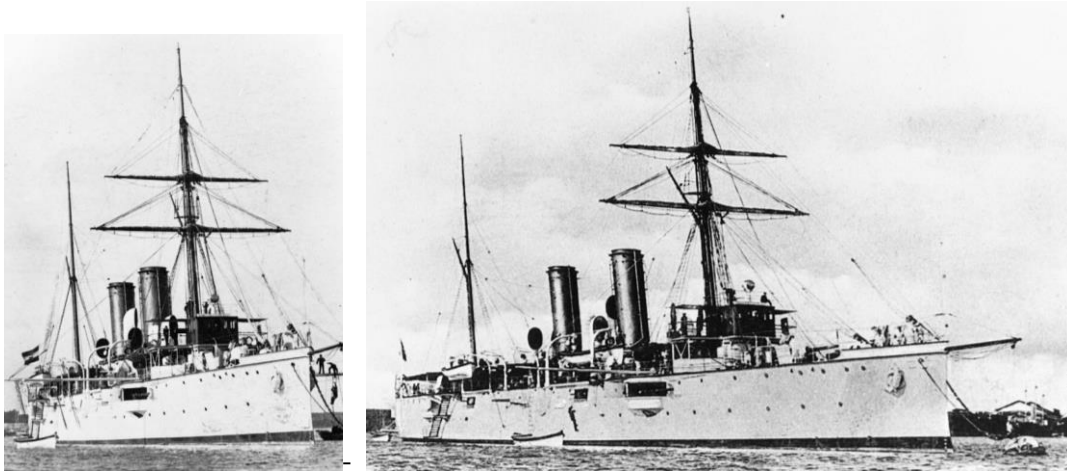
5042

Visszatérve a ZENTA cirkálóhoz, lássuk, pontosan milyen tisztí beosztások voltak rendszeresítve, és kik töltötték be azokat 1914. augusztus 16-án. 12 Parancsnok: Paul Pachner fregattkapitány Első tiszt: Franz Freiherr von Leonhardt sorhajóhadnagy Tüzértiszt: Albert Homayr sorhajóhadnagy Navigációs tiszt: Cerri Károly sorhajóhadnagy Torpedótiszt: Cerri Károly sorhajóhadnagy Rádióoszt: Maximilian Kramer von Drauberg tengerészszászlós Beosztott tüzértiszt: Déry Ernő tengerészszászlós Első kadét: Ferdinand Herold von Stoda tengerészkadét Navigációs kadét: Emil Bemmer tengerészjelölt Beosztott kadét: Siesz János tengerészjelölt Hajóorvos: dr. Schummel Rudolf fregattorvos Gépüzemvezető: Albert

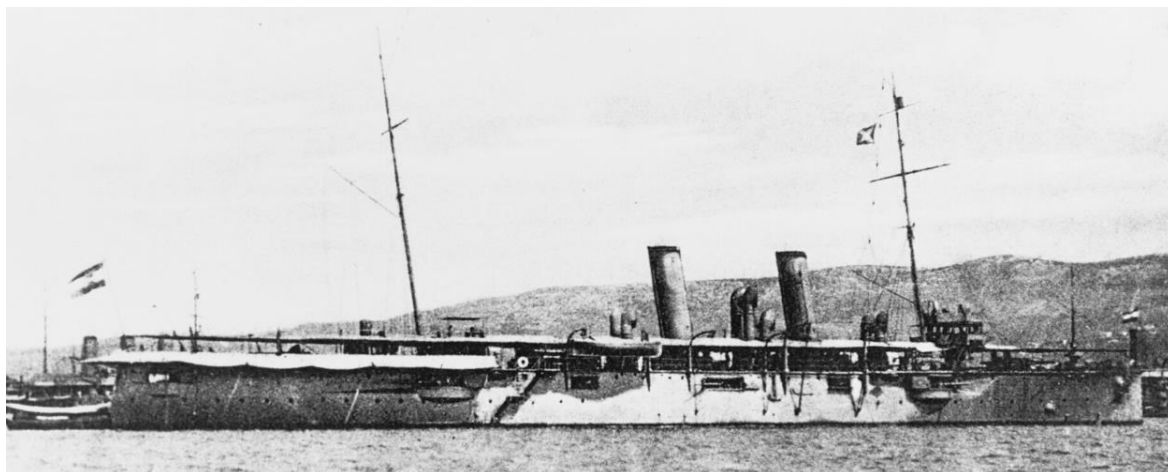
⁵⁰⁴¹ Haditechnika 38. (2004) 2004 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

⁵⁰⁴² Hadtörténelmi Közlemények, 122. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2009) 2009 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Merényi-Metzger Gábor: A ZENTA cirkáló személyzete 1914. augusztus 16-án

Raschendorfer I. osztályú gépüzemvezető Gépüzemvezető-helyettes: Friedrich Rotter I. osztályú gépüzemvezető Beosztott gépüzemvezetők: Johann Bonne és Friedrich Stengel II. osztályú gépüzemvezető Hajószámvivő: Gustav Mikesch I. osztályú tengerészbiztos



Merényi-Metzger Gábor kutatásai szerint a fent említett szolgálatoknak 1914. augusztus 16-án a ZENTA cirkálón a következő személyek voltak a vezetői: 18 Fedélzeti szolgálat: Josef Krismanic hajómester Tüzérszolgálat: Josef Kaiser hajómester (lövegmeister) Torpedószolgálat: Josef Simunic hajómestersegéd (torpedómeistersegéd) Aknaszolgálat: nincs pontos adatunk, talán Friedrich Calligaris I. osztályú aknász matróz Kormányoszolgálat: Franz Horaček hajómester (kormányosmester) Távirászt szolgálat: Emil Worm hajómestersegéd (távirászmestersegéd) Fegyverszolgálat: Marko Kamenko hajómestersegéd (fegyvermestersegéd) Gépészszo­lgálat: Ernst Zertal fő­­törzsgépgondozó Elektroszolgálat: Franz Novak törzselektrogondozó Élelmezési szolgálat: Wenzel Dänemark címzetes negyedmester Konyhaszolgálat: nincs adatunk Egészségügyi szolgálat: nincs adatunk A karbantartó szolgálatoknak nem voltak vezetői, mivel azokon belül olyan ágak is voltak, amelyeket összesen egy-egy személy látott el. Annyi bizonyos, hogy a ZENTA fedélzetén tüzér-, torpedó-, bűvár-, gépész-, elektro-, vitorlakészítő- és hajógyári munkások voltak. 1914. augusztus 16-án a ZENTA-n - mint már említettük - 309 tengerész teljesített szolgálatot a következő, rendfokozat szerinti megoszlásban: volt két törzsaltiszt (Ernst Zerjal fő­­törzsgépgondozó és Franz Novak törzselektrogondozó), öt felsőbb altiszt (Josef Krismanic fedélzeti hajómester, Josef Kaiser lövegmeister, Franz Horacek kormányosmester, Rudolf Cech és Marcello Grisan gépgondozók), 71 alsóbb altiszt, akik közé 12 hajómestersegéd, illetve gépészsegéd (Franz Dunda fedélzeti hajómestersegéd, Josef Simunic torpedómeistersegéd, Emil Worm távirászmestersegéd, Marko Kamenko fegyvermestersegéd, Victor Lukó, Josef Maskarin, Rudolf Past, Alfred Schnell, Schulz Béla, Josef Sedlak, Anton Spalt és Maximilian Wurzinger gépészsegédek), valamint a fedélzeti, tüzér-, torpedó-, kormány-, távirászt-, fegyver-, gépész-, elektro-, élelmezési, konyha- és egészségügyi szolgálatban 16 negyedmester, egy címzetes negyedmester, 33 árbocos, illetve főfűtő és kilenc címzetes árbocos. A legénységi állomány 221 tengerészből, pontosabban 42 I. osztályú matrózból, illetve I. osztályú fűtőből, 66 II. osztályú matrózból, illetve II. osztályú fűtőből, 48 III. osztályú matrózból és 54 IV. osztályú matrózból állt. Rajtuk kívül a fedélezen volt még kilenc osztálymegjelölés nélküli matróz (három kormányos, öt gépész, egy élelmezési), egy fűtő és egy címzetes (élelmezési) matróz. Végezetül az úgynevezett karbantartó szolgálatot 10 személy, egy tüzérmunkás, egy torpedómunkás, két bűvármunkás, három gépészmunkás, egy elektromunkás, egy vitorlakészítő munkás és egy hajógyári munkás látta el.



5043

⁵⁰⁴³ <https://www.youtube.com/watch?v=5wUZT0F9vds>

Az SMS Zenta hősi halottjainak a névsora:

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Alinč, Josef	Licomëlic (Csehország), 1889.	II. osztályú fedélzeti matróz
Andrian, Gino	Fiumicello (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Babic, Alois	Krainburg (Krajna), 1897.	gépész árbocos
Babic, Josef	Decani (Tengermellék), 1889.	főfűtő
Bacalja, Mate	Zara (Dalmácia), 1889.	főfűtő
Belich Antal	Fiume (Magyarország), 1889.	II. osztályú hajógyári munkás
Berger, Karl	Elsarn (Alsó-Ausztria), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bernič, Ivan Antun	Selve (Dalmácia), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Besenböck, Alois	Traiskirchen (Alsó-Ausztria), 1897.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bestulić, Johann	Parenzo (Tengermellék), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Biró Imre	Balatonkeresztúr (Magyarország, Somogy vm.), 1885.	II. osztályú fedélzeti matróz
Bogdán Atanáz	Resicabánya (Magyarország, Krassó-Szörény vm.), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bohač, Josef	Jung-Bunzlau (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Brandenburg Frigyes	Resicabánya (Magyarország, Krassó-Szörény vm.), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bratič, Joso vagy Mate	Scardana (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Bregar, Josef	Hötisch (Krajna), 1894.	II. osztályú fűtő
Budicin, Franz	Rovigno (Tengermellék), 1888.	fedélzeti árbocos
Bumba, Vize vagy Krste	Sebenico (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fedélzeti matróz

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Caleta, Joso	Sebenico (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Calligaris, Quirino	Ronchi (Tengermellék), 1889.	III. osztályú fedélzeti matróz
Carić, Stipan vagy Jakov	Lesina (Dalmácia), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Catela, Anton	Barbona (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Cečez, Dusan	Dlnjeselo (Hercegovina), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Cech, Rudolf	Trautenau (Csehország), 1887.	gépgondozó
Chersanáz, Matheus Anton	Lovrana (Tengermellék), 1889.	fűfűtő
Cocianich, Andreas	Trieszt (Tengermellék), 1887.	III. osztályú fedélzeti matróz
Corić, Mate Ante vagy Ivan	Vodice (Dalmácia), 1888.	III. osztályú fedélzeti matróz
Corradin, Anton	Capodistria (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Czéda István	Vonyarcvashegy (Magyarország, Zala vm.), 1891.	II. osztályú fűtő
Dänemark, Wenzel	Zizkow (Csehország), 1889.	címzetes élelmezési negyedmester
Danyi István	Temerin (Magyarország, Bács-Bodrog vm.), 1887.	fedélzeti árbocos
Deák Sándor	Csanytelek (Magyarország, Csongrád vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Degenhart, Johann	Wien (Alsó-Ausztria), 1890.	konyhai árbocos
Demeter Márton	Vice (Magyarország, Szolnok-Doboka vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Depauli, Girolamo	Dignano (Tengermellék), 1889.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Deutsch Rudolf	Rumpód (Magyarország, Vas vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Druzić, Jerko vagy Peter	Krajina (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Dudine, Josef	Umago (Tengermellék), 1891.	I. osztályú vitorlakészítő munkás
Dunatov, Jakob vagy Josip	Vodice (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Durin, Johann vagy Josef	Pola (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fűtő
Egger, Leopold	Strazesco (Krajna), 1894.	gépész negyedmester
Eiben Gyula Miklós	Gyertyánliget (Magyarország, Máramaros vm.), 1889.	I. osztályú torpedó munkás
Erlich Mihály	Rados (Magyarország, Nagy-Küküllő vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Favro, Franjo vagy Marko	Blatta (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Fazekas I. Ferenc	Szeged (Magyarország, Csongrád vm.), 1890.	II. osztályú fűtő
Fekete Dezső	Sárvár (Magyarország, Vas vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Fekete Gyula	Élesd (Magyarország, Bihar vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Ferluga, Albert vagy Jakob	Trieszt (Tengermellék), 1890.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Fontanini János	Fiume (Magyarország), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Foric, Johann vagy Peter	Arbe (Dalmácia), 1886.	I. osztályú fedélzeti matróz
Gallistl, Wenzel	Krumau (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Gallo, Viktor	Trieszt (Tengermellék), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Grozdanic, Ivan vagy Filip	Scardona (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Grubisič, Ivan	Kraljevice (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Grünberg, Natan Karl	Stanislau (Galicia), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Gulin, Nikolo vagy Joso	Sebenico (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Guttmann, Karl	Radkersburg (Stájerország), 1897.	címzetes gépész árbocos
Heller, Roman	Schalchen (Felső-Ausztria), 1890.	kormányos negyedmester
Hnilička, Julius	Wolkersdorf (Alsó-Ausztria), 1892.	gépész árbocos
Houser, Anton	Kamenitz (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Hradrovsky, Anton	Nucie (Csehország), 1891.	fedélzeti árbocos
Hrovatin, Mathias	Trieszt (Tengermellék), 1888.	fedélzeti árbocos
Ilič, Anton Toma	Udbina (Horvátország), 1888.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ilukic, Gijordijo vagy Ilija	Guber (Bosznia), 1889.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Jovanović, Josip vagy Mate	Stretto (Dalmácia), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Juraga, Marko vagy Mate	Stretto (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Jurčič, Anton	Kastua (Tengermellék), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Kandutsch, Johann	Trieszt (Tengermellék), 1892.	III. osztályú gépész munkás
Kantor, Ferdinand	Ostrau (Morvaország), 1891.	gépész negyedmester
Karakas István	Szeghalom (Magyarország, Békés vm.), 1890.	I. osztályú fűtő
Karas, Raimund	Selesowic (Morvaország), 1893.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kinkela, Vjekoslav	Kastua (Tengermellék), 1889.	fűtő
Kiss Gyula	Berettyóújfalu (Magyarország, Bihar vm.), 1888.	fedélzeti árbocos
Kober, Karl	Reichenberg (Csehország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Končar, Anton	Trebelen (Krajna), 1882.	II. osztályú fedélzeti matróz
Koppányi Lajos	Mezőtelegd (Magyarország, Bihar vm.), 1890.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Kotzbek, Wando	Radkersburg (Stájerország), 1893.	III. osztályú fedélzeti matróz

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Remfokozata</i>
Kovács Ferenc Károly	Cinkota (Magyarország, Pest vm.), 1891.	gépész árbocos
Kovács Ignác	Magyarkeszi (Magyarország, Tolna vm.), 1887.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kovács István	Jászberény (Magyarország, Szolnok vm.), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kölbl, Jakob	Neudorf (Alsó-Ausztria), 1896.	gépész árbocos
Kristen, Egon	Höflein (Morvaország), 1895.	elektro árbocos
Krsul, Anton	Kastua (Tengermellék), 1890.	II. osztályú fűtő
Kühn, Wilhem	Wien (Alsó-Ausztria), 1890.	gépész negyedmester
Kuvik István	Magyarkeszi (Magyarország, Tolna vm.), 1885.	II. osztályú fedélzeti matróz
Lázárucz Gyula	Mezőbánd (Magyarország, Maros-Torda vm.), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Leitner, Franz	Millstatt (Karintia), 1891.	elektro negyedmester
Lerch, Rudolf	Gastorf (Csehország), 1890.	I. osztályú fűtő
Leschinger, Wilhelm	Göding (Morvaország), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Lesević, Niko vagy Silov	Giupana (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fűtő
Ljubičić-Scrobe, Johann	Fianona (Tengermellék), 1888.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ljunjanovics András	Baja (Magyarország, Bács-Kiskun vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Lorenzin, Nikolaus	Pola (Tengermellék), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Lučić, Nikolaus	Kastua (Tengermellék), 1891.	II. osztályú fűtő
Lukanic, Josef	Krasica (Horvátország), 1887.	II. osztályú fedélzeti matróz
Marasovič, Jure vagy Ivan	Polija (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fűtő
Marendic, Nikolai vagy Bozo	Mue (Dalmácia), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Marohnic, Stefan	Kraljevica (Horvátország), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Maskarin, Josef	Pola (Tengermellék), 1889.	gépészsegéd
Massarotto, Marcello	Rovigno (Tengermellék), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Mihály József	Szilágykövesd (Magyarország, Szilágyménfő vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Miletic-Mimic, Nikola vagy Martin	Vallegrande (Dalmácia), 1889.	I. osztályú fűtő
Mirosevic-Dubaj, Vizko	Vallegrande (Dalmácia), 1889.	II. osztályú bűvár munkás
Mišetić, Andrija vagy Ivan	Polijca (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Mizsery József	Pozsony (Magyarország, Pozsony vm.), 1890.	gépész negyedmester
Moser, Franz	Wallsee (Alsó-Ausztria), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Nagy Imre	Devecser (Magyarország, Veszprém vm.), 1888.	fedélzeti árbocos
Novak, Franz	Znaim (Morvaország), 1888.	törzselektrogondozó
Ortner József	Stájerlakanina (Magyarország, Krassó-Szörény vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Pandurics János	Vízvár (Magyarország, Somogy vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Parthen, Emil	Altstadt (Csehország), 1890.	főfűtő
Past, Rudolf	Wien (Alsó-Ausztria), 1892.	gépészsegéd
Pauer András	Beodra (Magyarország, Torontál vm.), 1888.	főfűtő
Pavichicaz, Anton	Pola (Tengeremlélék), 1888.	I. osztályú fűtő
Perghofer, Johann von	Egg (Karintia), 1897.	gépész matróz
Perić, Ivo vagy Ante	Arbe (Dalmácia), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Pohárkovics Mihály	Hódmezővásárhely (Magyarország, Csongrád vm.), 1891.	II. osztályú fűtő
Poldrugo, Jakob	Albona (Tengeremlélék), 1889.	I. osztályú fűtő
Polič, Jure vagy Bozo	Lecevice (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fűtő
Posselt, Franz	Reichenberg (Csehország), 1891.	elektro árbocos
Pozru, Anton	Pangnano (Tengeremlélék), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Prem, Franz	Korneuburg (Alsó-Ausztria), 1896.	elektro árbocos
Prockl, Johann	Neudorf (Csehország), 1891.	gépész negyedmester
Radović, Peter vagy Sime	Zlarin (Dalmácia), 1889.	főfűtő
Rajczi Sándor	Újdombóvár (Magyarország, Tolna vm.), 1885.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ravnić, Johann	Burbana (Tengeremlélék), 1889.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Rocco, Stanko Franjo	Buccau (Horvátország), 1890.	címzetes kormányos matróz
Rovis, Jakob	Gimino (Tengeremlélék), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Rukavina, Anton	Sv. Juraj (Horvátország), 1888.	főfűtő
Ruzić, Franz	Kastua (Tengeremlélék), 1891.	II. osztályú fűtő
Sanader, Ante vagy Jure	Lecevice (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Sansone, Silvio	Capodistria (Tengeremlélék), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sardelič, Bernardo Marko	Blatta (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fedélzeti matróz
Scheidl Kálmán	Meszlen (Magyarország, Vas vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Schnell, Alfred Franz	Wien (Alsó-Ausztria), 1886.	gépészsegéd
Schusz Béla	Piskitelep (Magyarország, Hunyad vm.), 1890.	gépészsegéd

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Sedlak, Josef	Grosslippen (Csehország), 1891.	gépészsegéd
Separovic-Burcina, Johann	Blatta (Dalmácia), 1887.	I. osztályú fedélzeti matróz
Simunić, Josef	Brlog (Horvátország), 1890.	torpedóhajómestersegéd
Sinković, Ante vagy Luka	Poljica (Dalmácia), 1891.	II. osztályú fűtő
Smoljić, Ante vagy Marko	Trau (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fűtő
Souček, Josef	Pecka (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Sršen, Georg	Waltersdorf (Csehország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Sustar, Jakob	Kastua (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Svoboda, Rudolf	Zbraslau (Morvaország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Szabó Zsigmond	Érsenjén (Magyarország, Bihar vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Szendrei Mihály	Sárospatak (Magyarország, Zemplén vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Szűcs Mihály	Csóka (Magyarország, Torontál vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Tabi József	Lovasberény (Magyarország, Fejér vm.), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz
Tarbuk, Gjuro	Bovic (Horvátország), 1882.	fűtő
Tinhof, Johann	Wiener-Neustadt (Alsó-Ausztria), 1888.	gépész negyedmester
Tipić, Ivan vagy Ante	Komiza (Dalmácia), 1888.	I. osztályú fűtő
Todor András	Diesőszentmárton (Magyarország, Kis-Küküllő vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Tompalski, Franz	Borszczow (Galícia), 1891.	címzetes kormányos árbocos
Topf, Franz Othmar	Pfaffstetten (Alsó-Ausztria), 1888.	gépész negyedmester
Travaglia, Alois	Canfanaro (Tengermellék), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Veljak, Josef	Trieszt (Tengermellék), 1890.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Verbanaz, Marko	Albona (Tengermellék), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Vidas, Toma Josef	Pago (Dalmácia), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Vilem István	Gajar (Magyarország, Pozsony vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Vojnovic, Pavel	Scardona (Dalmácia), 1889.	fűtő
Vorel, Josef	Kratenau (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Vostelt, Josef	Nixdorf (Csehország), 1891.	II. osztályú fűtő
Vysin, Simon	Obecnici (Csehország), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Wagner, Anton (II.)	Blaschko (Morvaország), 1897.	címzetes fedélzeti árbocos
Wawrik Árpád Ferenc	Resicabánya (Magyarország, Krassó-Szörény vm.), 1892.	gépész negyedmester

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Weidinger, Karl	Allhaming (Felső-Ausztria), 1897.	gépész matróz
Wonner Mihály	Szászapátfalva (Magyarország, Nagy-Küküllő vm.), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Zgur, Marijan	Rozmanici (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ziegler, Wenzel	Damnau (Csehország), 1891.	gépész negyedmester
Zivkovic-Sinjorica, Gaspar vagy Stipe	Sebenico (Dalmácia), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Zmuk, Nikola	Semovec (Horvátország), 1886.	fedélzeti árbocos
Zumpf János	Határfő (Magyarország, Vas vm.), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz

A ZENTA életben maradt legénységének névsora⁴¹

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Bažić-Posinak, Ivan vagy Peter	Blatta (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Balikas, Leonardo	Sebenico (Dalmácia), 1890.	I. osztályú fűtő
Ban, Franz	Malerija (Tengermellék), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bartoš, Johann	Dobrzan (Csehország), 1895.	címzetes fedélzeti árbocos
Bauer, Ernst	Pustritz (Karintia), 1896.	címzetes fedélzeti árbocos
Berger, Ferdinand	Kremsbrücke (Karintia), 1893.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Blagaič, Buric vagy Nicola	Solta (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Bonifaccio, Nikolaus	Pirano (Tengermellék), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Boros Ferenc	Nagydoba (Magyarország, Szilágymegye vm.), 1891.	II. osztályú fedélzeti matróz
Borski, Johann Hugo	Windrim (Szilézia), 1892.	I. osztályú gépész munkás
Brandstetter, Franz	Bad Kreuzen (Felső-Ausztria), 1892.	fedélzeti árbocos
Brejcha, Ladislaus	Praha (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Brkovič, Ivan vagy Andrija	Perasto (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Buča, Wenzelslav	Zaravecchia (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Calligaris, Friedrich Vincenz	S. Canciani (Tengermellék), 1888.	I. osztályú aknász matróz
Car, Micho	Cirkvenica (Horvátország), 1889.	I. osztályú bűvár munkás
Carboncich, August	Isola (Tengermellék), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ciž, Karl	Teschen (Szilézia), 1894.	fedélzeti árbocos
Corkola, Krste vagy Sime	Stretto (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Črtalič, Rudolf	Raun (Stájerország), 1895.	gépész matróz
Csillag Ferenc	Eger (Magyarország, Heves vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Curbič, Marko vagy Joso	Stretto (Dalmácia), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Čurin, Vinko	Bogomolje (Dalmácia), 1892.	I. osztályú gépész munkás
Dabis István András	Zenta (Magyarország, Bács-Bodrog vm.), 1891.	III. osztályú fedélzeti matróz
Darasz Ferenc	Pered (Magyarország, Pozsony vm.), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Domin, Vrekoslav	Samobor (Horvátország), 1893.	III. osztályú fedélzeti matróz
Dostal, Friedrich	Ober-Schau (Szilézia), 1893.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Droppa Péter Pál	Budapest (Magyarország), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Dumič, Ioan vagy Krste	Arbe (Dalmácia), 1887.	II. osztályú fedélzeti matróz
Dunda, Franz	Imotsky (Dalmácia), 1889.	fedélzeti hajómestersegéd
Enyedi József	Dés (Magyarország, Szolnok-Doboka vm.), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Erneckl, Willibald	Ullýn (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Ess, Johann	Klein Pöchlarn (Alsó-Ausztria), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Fednik, Franz	Wien (Alsó-Ausztria), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Filipovicz, Johann	Lemberg (Galícia), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Frank, Roman	Trieszt (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Füzi Lajos	Magyarkeszi (Magyarország, Tolna vm.), 1885.	III. osztályú fedélzeti matróz
Galli, Anton	Capodistria (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Gogola János	Mohács (Magyarország, Baranya vm.), 1889.	torpedóoktató negyedmester
Grimm, Othmar	Wien (Alsó-Ausztria), 1891.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Grisan, Marcello	Cherso-Lussin (Tengermellék), 1887.	gépgondozó
Gruber, Franz	Ungenach (Felső-Ausztria), 1896.	gépész árbocos
Gubicza Lajos	Bezdán (Magyarország, Bács-Bodrog vm.), 1888.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Harrasser, Sebastian	Innsbruck (Tírol), 1890.	III. osztályú tüzér munkás
Honeber, Franz	Sörg (Karintia), 1895.	gépész árbocos
Hora, Josef	Raudnitz (Csehország), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Horaček, Franz	Krumpisch (Morvaország), 1883.	kormányos hajómester

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Horváth József	Kám (Magyarország, Vas vm.), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Ilić, Štefan	Rajevošelo (Szlavónia), 1885.	I. osztályú fedélzeti matróz
Kaiser, Josef	Pinzwang (Tirol), 1885.	tüzér hajómester
Kaiser, Richard Josef	Marburg (Stájerország), 1897.	gépész matróz
Kamenko, Marko	Skare (Horvátország), 1886.	fegyver hajómestersegéd
Kirič, Mijo	Krapje (Szlavónia), 1886.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Klarich, Giazinto	Fiume (Magyarország), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Klier, Adolf	Kosel (Csehország), 1895.	elektro árbocos
Kniewald, Milutin	Sisek (Horvátország), 1889.	I. osztályú fűtő
Knipič, Franz	Podgaritz (Krajna), 1893.	gépész negyedmester
Kohn Sándor	Salgótarján (Magyarország, Nógrád vm.), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Kokmiš, Vazo	Jasenovac (Szlavónia), 1886.	III. osztályú fedélzeti matróz
Koubek, Karl Leopold	Herrendorf (Csehország), 1888.	fedélzeti árbocos
Kovačić, Method	St. Lucia (Tengermellék), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Kovalik, Paole	Cerevic (Szlavónia), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Kramer, Johann	Doberna (Stájerország), 1889.	fedélzeti negyedmester
Krismanič, Josef	Pisino (Tengermellék), 1881.	fedélzeti hajómester
Krupljanin, Peter	Sisuja (Horvátország), 1883.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kučel, Anton	Kastua (Tengermellék), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Kukez, Marcello	Trieszt (Tengermellék), 1889.	III. osztályú fedélzeti matróz
Kurtin, Mate vagy Lovre	Zara (Dalmácia), 1888.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Lazič, Bozo vagy Mate	Trau (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Lovrič, Pasko vagy Ante	Trau (Dalmácia), 1889.	III. osztályú fedélzeti matróz
Lulič, Victor	Susak (Horvátország), 1889.	gépészsegéd
Maratovic, Voi	Brlag (Horvátország), 1895.	címzetes fedélzeti árbocos
Marinič, Josef vagy Marian	Spalato (Dalmácia), 1892.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Marinovič, Juraj	Vallegrande (Dalmácia), 1889.	II. osztályú fedélzeti matróz
Markoz, Josip vagy Simon	Sebenico (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Mauro, Anton	Muggia (Tengermellék), 1890.	III. osztályú fedélzeti matróz
Mayer Aladár	Kőröshegy (Magyarország, Somogy vm.), 1895.	II. osztályú fedélzeti matróz
Menyhárd Dénes	Újszékely (Magyarország, Udvarhely vm.), 1888.	fedélzeti árbocos
Mirkovič, Kasimir vagy Peter	Sale (Dalmácia), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Motl, Wenzel	Inonic (Csehország), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz

<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Müller, Boroslav	Essegg (Szlavónia), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz
Načeta, Ivan Franz	Arbe (Dalmácia), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Neckel Alfréd Károly	Beszterce (Magyarország, Beszterce-Naszód vm.), 1893.	I. osztályú fedélzeti matróz
Nikaljevič, Kosta vagy Gjuro	Grbaly (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ort, Ladislaus Franz	Kladno (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Perisity Pál	Nagykikinda (Magyarország, Torontál vm.), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Petr, Jaroslav	Zvikov (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pikon, Franz	Gäriach (Krajna), 1897.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pillepich Alajos	Fiume (Magyarország), 1889.	kormányos árbocos
Polacsek Antal	Keese (Magyarország, Pozsony vm.), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Pothorn, Wilhelm	Wien (Alsó-Ausztria), 1897.	gépész matróz
Pravdica, Ivan	Kraljevice (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Přibil, Josef	Wolschan (Csehország), 1894.	kormányos matróz
Procházka, Jaromir	Praha (Csehország), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Ptak, Karl	Pilsen (Csehország), 1891.	fegyver negyedmester
Rak, Franz	Pola (Tengermellék), 1897.	címzetes gépész árbocos
Reistenhofer, Franz Josef	Graz (Stájerország), 1897.	címzetes gépész árbocos
Řiha, Anton	Kvetov (Csehország), 1899.	II. osztályú fedélzeti matróz
Robič, Paul	Kronau (Krajna), 1897.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sándor Bálint	Alag (Magyarország, Pest vm.), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Saricz Ferenc	Nagykanizsa (Magyarország, Zala vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sedlmayer, Friedrich	Brummenfeld (Alsó-Ausztria), 1899.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Šibenik, Johann	Adelsberg (Krajna), 1895.	élelmezési matróz
Sipos József	Ivánc (Magyarország, Vas vm.), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sirotek, Franz	Jablona (Csehország), 1892	II. osztályú fedélzeti matróz
Sivić, Michael	?	II. osztályú fedélzeti matróz
Skala, Johann	Planitz (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Skarke, Rudolf	Wien (Alsó-Ausztria), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Skroče, Ivan vagy Marko	Zara (Dalmácia), 1890.	III. osztályú fedélzeti matróz
Sobotka, Anton	Jersein (Morvaország), 1898.	II. osztályú fedélzeti matróz
Sosin, Roman Felix	Vielicka (Galícia), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz

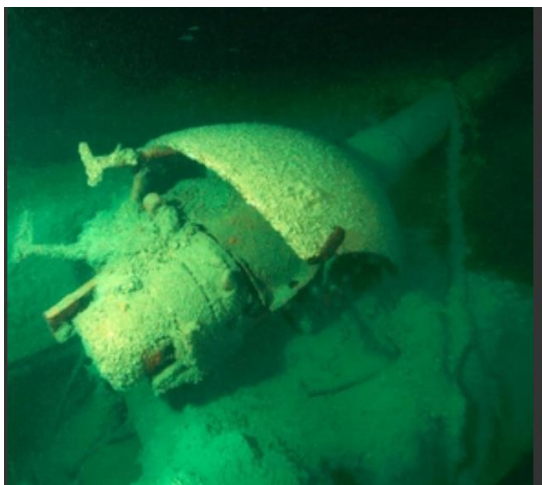
<i>Neve</i>	<i>Születési helye és éve</i>	<i>Rendfokozata</i>
Müller, Boroslav	Essegg (Szlavónia), 1894.	II. osztályú fedélzeti matróz
Načeta, Ivan Franz	Arbe (Dalmácia), 1888.	II. osztályú fedélzeti matróz
Neckel Alfréd Károly	Beszterce (Magyarország, Beszterce-Naszód vm.), 1893.	I. osztályú fedélzeti matróz
Nikaljevič, Kosta vagy Gjuro	Grbaly (Dalmácia), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Ort, Ladislaus Franz	Kladno (Csehország), 1896.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Perisity Pál	Nagykikinda (Magyarország, Torontál vm.), 1890.	II. osztályú fedélzeti matróz
Petr, Jaroslav	Zvikov (Csehország), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pikon, Franz	Gäriach (Krajna), 1897.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Pillepich Alajos	Fiume (Magyarország), 1889.	kormányos árbocos
Polacsek Antal	Kecse (Magyarország, Pozsony vm.), 1897.	II. osztályú fedélzeti matróz
Pothorn, Wilhelm	Wien (Alsó-Ausztria), 1897.	gépész matróz
Pravdica, Ivan	Kraljevice (Horvátország), 1892.	III. osztályú fedélzeti matróz
Přibil, Josef	Wolschan (Csehország), 1894.	kormányos matróz
Procházka, Jaromir	Praha (Csehország), 1891.	I. osztályú fedélzeti matróz
Ptak, Karl	Pilsen (Csehország), 1891.	fegyver negyedmester
Rak, Franz	Pola (Tengermellék), 1897.	címzetes gépész árbocos
Reistenhofer, Franz Josef	Graz (Stájerország), 1897.	címzetes gépész árbocos
Řiha, Anton	Kvetov (Csehország), 1899.	II. osztályú fedélzeti matróz
Robič, Paul	Kronau (Krajna), 1897.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sándor Bálint	Alag (Magyarország, Pest vm.), 1894.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Saricz Ferenc	Nagykanizsa (Magyarország, Zala vm.), 1888.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sedlmayer, Friedrich	Brummenfeld (Alsó-Ausztria), 1899.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Šibenik, Johann	Adelsberg (Krajna), 1895.	élelmezési matróz
Sipos József	Ivác (Magyarország, Vas vm.), 1889.	I. osztályú fedélzeti matróz
Sirotek, Franz	Jablona (Csehország), 1892	II. osztályú fedélzeti matróz
Sivič, Michael	?	II. osztályú fedélzeti matróz
Skala, Johann	Planitz (Csehország), 1892.	II. osztályú fedélzeti matróz
Skarke, Rudolf	Wien (Alsó-Ausztria), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz
Skroče, Ivan vagy Marko	Zara (Dalmácia), 1890.	III. osztályú fedélzeti matróz
Sobotka, Anton	Jersein (Morvaország), 1898.	II. osztályú fedélzeti matróz
Sosin, Roman Felix	Vielicka (Galicia), 1895.	IV. osztályú fedélzeti matróz



5045

⁵⁰⁴⁴ Hadtörténelmi Közlemények, 122. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2009) 2009 / 3. szám / KÖZLEMÉNYEK / Merényi-Metzger Gábor: A ZENTA cirkáló személyzete 1914. augusztus 16-án

⁵⁰⁴⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=5wUZT0F9vds>

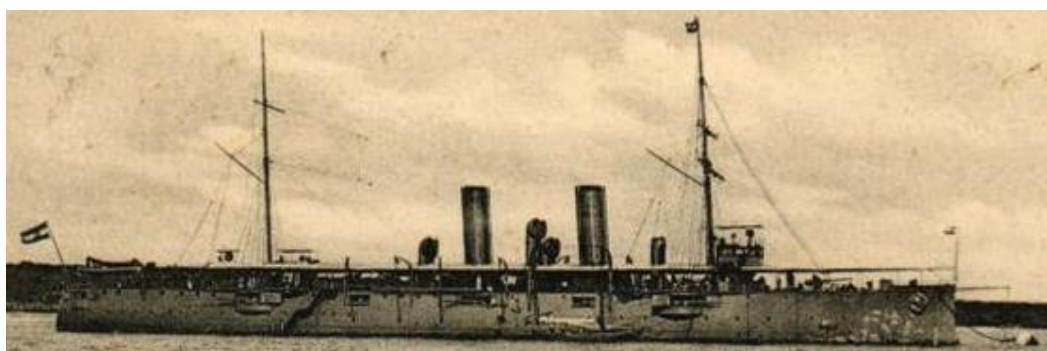


Az egyik 120 mm-es fedélzeti ágyú.



Casemate 120 mm-es fegyver az SMS Zenta roncsán (2006)

*Az SMS Zenta maradványai 75 méter mélyen nyugszanak a tengerben*⁵⁰⁴⁶



5047

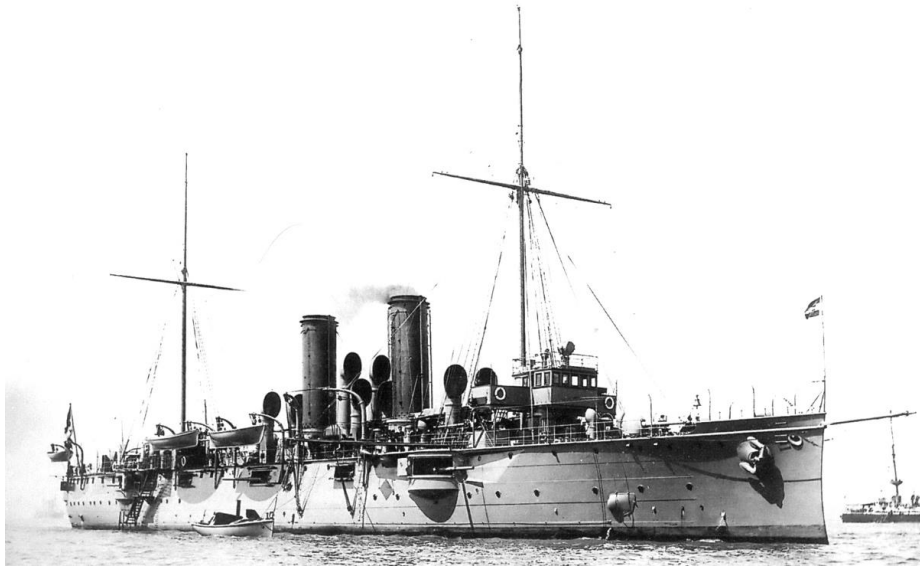


5048

⁵⁰⁴⁶ <https://esstre.pl/wrecks/CR/zenta.php>

⁵⁰⁴⁷ <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/483/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajo~2000036/1905-SMS-Zenta-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Zenta-osztalyu-vedett-cirkaloja-KuK-Kriegs-II3090570>

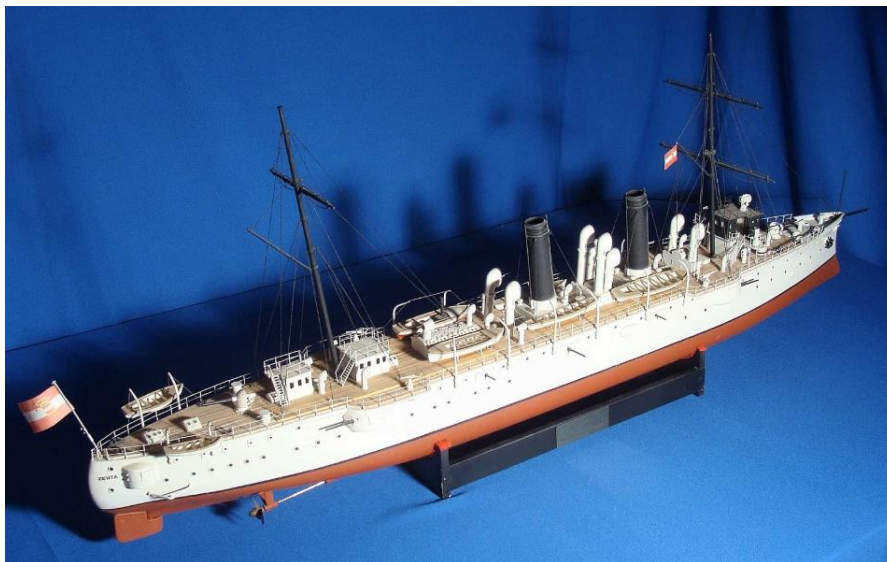
⁵⁰⁴⁸ https://lemil.blog.hu/2009/04/09/a_zenta_cirkalo_1_0



Az SMS Zenta, de több helyen AMS Szigetvárként szerepel a kép⁵⁰⁴⁹



5050



⁵⁰⁴⁹ https://htenger.blog.hu/2020/08/15/a_zenta_elsullyesztese_es_a_francia_haboru

⁵⁰⁵⁰ https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_ZENTA.htm

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

Sorszám	A hajó neve	A hajó tulajdonosa	Displacement tonna-tartalma	Fő méretek méterben			Displacement teljeségi loka	Sebesség km. óránként	Indikált löerő	Egy löerőre eső teher		A valódi és számított értékek viszonya	Megjegyzések	
				hosszúság	szélesség	merülési mélység				valóságos érték	A képletből számítva			
														T 1000
1	Caiman	Francia köztársaság	7639	85	18.0	7.5	0.715	27.5	6500	1117.4	999.3	1.1175	ikeresavar pánccs. czirk.	4.73
2	Kaiser Karl VI.	Oszt. magy. monarchia	6240	112	17.2	6.2	0.524	37.0	12000	570.0	568.0	0.997	" " "	6.45
3	Budapest	"	5800	93	17.0	6.4	0.632	31.0	8000	700.0	772.0	0.908	" " partvédő	5.5
4	General Puycredon	Argentína köztársaság	6840	100	18.1	7.0	0.490	30.0	13384	512.0	523.0	0.980	" " czirkáló	5.52
5	Kaiser Wilhelm d Grosse	Nordd. Lloyd. (német)	2800	190	20.1	7.5	0.697	39.0	28000	715.0	762.0	0.940	ikeresavar keres. hajó, s. csirk.	9.45
6	Floriano	Brazília köztársaság	3162	81	14.6	3.9	0.685	27.5	3400	930.0	999.3	0.93	ikeres pánccs. pariv.	5.55
7	Esmeralda	Chile	7100	133	16.0	6.5	0.507	40.0	10000	437.0	487.0	0.9	" " czirkáló	8.3
8	Hearty	Brit birodalom	1300	64	9.1	4.1	0.545	27.5	2100	670.0	748.0	0.895	halászhajó, kerékgőzös	7.05
9	Körös	Oszt. magy. monarchia	448	54	9.0	1.2	0.77	18.0	1200	374.0	450.0	0.882	ikercs., dunai monitor	6.0
10	Good Hope	Brit birodalom	14100	152	22.0	8.6	0.491	42.0	30000	470.0	544.0	0.865	I oszt. pánccs. czirkáló	6.92
11	Traveller	"	700	49	7.5	3.4	0.545	24.0	1120	676.0	869.0	0.778	ikercs., milusi schooner	6.55
12	Zenta	Oszt. magy. monarch.	2300	92	12.0	4.3	0.485	37.0	7000	329.0	446.0	0.737	" torpédó czirkáló	7.7
13	Murature	Argentína köztársaság	110	46	4.4	1.5	0.364	44.0	1150	95.6	133.4	0.72	" torpédó-naszád	10.4
14	Charente	Francia	1618	65	9.4	5.0	0.536	16.5	800	2020.0	2960.0	0.683	kábelfektető hajó	6.9
15	La Plata	Argentína	1677	57	13.0	3.9	0.58	16.5	750	2238.0	3315.0	0.678	ikeresavar, monitor	4.4
16	Gymnote	Francia	30	17	1.8	1.8	0.509	16.5	50	600.0	915.0	0.656	Vizalatti csónak	9.5
17	Bojarin	Orosz birodalom	3000	106	12.0	5.8	0.41	46.0	18000	166.6	272.0	0.611	II. oszt. pánccs. czirk.	8.85
18	Habsburgh	Oszt. magy. monarchia	8340	108	20.0	7.1	0.543	33.0	11900	700.0	1094.0	0.64	ikercs. pánccs. csatahajó*	5.3
19	Goldsbrough	Észak-amerikai egy.-áll.	248	59	6.2	1.5	4.46	60.0	6000	41.3	70.7	0.585	" torpédó naszád	9.55
20	Taku	China	250	59	6.4	2.9	0.228	60.0	6500	38.5	67.5	0.571	torpédónaszád **)	9.22
21	Prutul	Románia	30	30	4.2	0.6	0.70	18.0	50	600.0	1256.0	0.478	kerékgőzös	7.15
22	Viper	Brit birodalom	350	64	6.4	3.9	0.22	62.0	11000	31.9	66.9	0.477	torpédóvadász	10.0
23	D. I.	Német birodalom	250	54	6.5	1.5	0.475	36.0	2000	125.0	282.0	0.444	torpédónaszád	8.8
24	Gustave Zédé	Francia köztársaság	226	49	3.2	3.2	0.500	28.0	720	278.0	624.0	0.446	vizalatti naszád ***)	15.4
25	Yatagan	"	311	56	5.9	3.0	0.32	48.0	5700	54.6	125.0	0.437	torpédó vadász	9.5

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

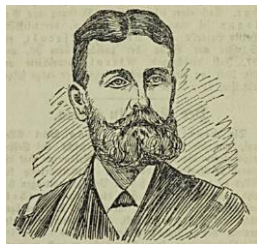
***) A németek is, meg az angolok is maguknak foglalták le, de egyik se vitte el.

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

Parancsnokai:

1899-1900. júniusa Arthur von Raimann lovag fregattkapitány⁵⁰⁵²

1900. júniusától-1900.07.08+ Eduard Thomann von Montalmar (montabonari Thoman Ede) fregattkapitány



5053

Halála után megkapta a Lipót-rend lovagkeresztjét a hadiékítményekkel. A király a kitüntetést a kapitány özvegyének személyesen adta át.⁵⁰⁵⁴

1900.07.08-1900.09.29. Josef Kolars (Kolarz Kollár, Kolbar) sorhajó hadnagy (ideiglenes kapitány)

1900.09.29-től 1901 Skala (Scala) Károly) fregattkapitány

1902, 1903 október Wilhelm Ritter von Böckmann fregattkapitány



5055

1904. augusztus Freiherr v. Bourignon fregattkapitány⁵⁰⁵⁶

1904. december Pach zu Hansenheim und HohenEppan fregattkapitány⁵⁰⁵⁷

(Robert Freiherr v. Pach zu Hanlenheim und Hohen-Eppan)

1905. február Vinzenz Edler von Bobal (Pebal) fregattkapitány⁵⁰⁵⁸

1906. június Michael Kastner fregattkapitány⁵⁰⁵⁹

1906 augusztus Jehtner Mihály fregattkapitány⁵⁰⁶⁰ (Lehet, hogy az 1906. évi két Mihály azonos személy és csak nyomdai elírás történt.)

1908. decembertől Edmund Brandmayer fregattkapitány⁵⁰⁶¹

1909. március Ludwig Hencki fregattkapitány⁵⁰⁶²

1909 áprilisában Edmund Brandmayer fregattkapitány

1909. augusztus – 1910. május. Edler v. Triulzi fregattkapitány⁵⁰⁶³

1910. májustól Dr. Meyern-Hohenberg báró fregattkapitány⁵⁰⁶⁴

1910. november Drerel (Brezel)?? fregattkapitány⁵⁰⁶⁵

⁵⁰⁵² Militär-Zeitung, Januar-Juni 1899-04-30

⁵⁰⁵³ Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1900-08-05

⁵⁰⁵⁴ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-10-16 / 246. szám

Hazánk, 7. évfolyam, 1900-12-12 / 293. szám

⁵⁰⁵⁵ Sport und Salon, Januar-Juni 1903-02-07

⁵⁰⁵⁶ Die Zeit, August 1904-08-31

⁵⁰⁵⁷ Sport und Salon, Juli-Dezember 1904-12-10

Die Zeit, Januar 1905-01-05

⁵⁰⁵⁸ Die Zeit, Februar 1905-02-03

⁵⁰⁵⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1906-06-20

⁵⁰⁶⁰ Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-08-17 / 225. szám

⁵⁰⁶¹ Sport und Salon, Juli-Dezember 1908-12-26

⁵⁰⁶² Grazer Tagblatt, März 1909-03-18

⁵⁰⁶³ Grazer Tagblatt, August 1909-08-28

Die Zeit, März 1910-03-17

⁵⁰⁶⁴ Die Zeit, Mai 1910-05-06

⁵⁰⁶⁵ Die Zeit, November 1910-11-28

1912. november től Indrák János fregattkapitány⁵⁰⁶⁶

1914.08.13-án a parancsnokságot Paul Pachner fregattkapitány vette át.



5067

Admirálisok:

1899. gróf Rudolf Montecuccoli ellentengernagy

⁵⁰⁶⁶ Die Zeit, November 1912-11-14

⁵⁰⁶⁷ https://www.buvarinfo.hu/zarterimerulesek/2011/201108_honaprons_zenta.html