

# **Aspern cirkáló 1899**

## **SMS Aspern védett cirkáló, kiscirkáló, misszió cirkáló, torpedócirkáló, torpedó-hajó, torpedoshoonert**

Testvérhajói az SMS Zenta és az SMS Szigetvár cirkálók.

**Vízkesztés:** 2394 tonna, máshol 2456 tonna (2417 hosszú tonna)  
2667 tonna, máshol 2562 tonna (2522 hosszú tonna) teljes terhelés mellett

**Hossza:** 97,47 m (319 láb 9 hüvelyk)  
96,40 m (316 láb) a vízvonalon

**Szélessége:** 11,93 m (39 láb 2 hüvelyk)

**Merülése:** 4,5 m (14 láb 9 hüvelyk) üresen<sup>5352</sup> és 5 m tele

**Meghajtása:** 2 db álló, 4 hengeres függőleges, háromszoros expanziós gőzgép  
8 db vízcsöves, széntüzelésű Yarrow gőzkazán, üzemi nyomása 15 atmoszféra  
2 db tengely és 2 db 3 ágú, kifelé forgó, bronz hajócsavar, 3,44 m (3,66 m) átmérővel.  
1 db kormánylapát  
Vitorlafelület: 585,8 m<sup>2</sup> (6305 négyzetláb)  
2 db árboc Brigantin kötélzettel, 2 db kémény

Az SMS Zenta alapján feltételezhető, hogy kormánya úgy gőz, mint kézi erővel kezelhető. Bronzból való, három szárnyú ikercsavarjainak átmérője 3,66 m.<sup>5353</sup>

**Teljesítménye:** 7200 LE (5400 kW)  
(Máshol 8000 LE)

**Sebessége:** 1900.05.02-i tengeri próbaúton a névleges teljesítményéből csak 20 csomós (37 km/h; 23 mph) sebességet ért el.

**Hatótávolság:** 3800 tengeri mérföld (7000 km)/ 12 csomó (22 km/h)  
(Máshol 3500 tengeri mérföld/10 csomó)  
A sajtó 3600 mérföldet írt.<sup>5354</sup>

**Üzemanyaga:** 469 tonna szén

**Személyzet:** 308

1907-ben 17 tiszt és 288 tengerész

1908-ben 17 tiszt és 290 tengerész

**Páncélzat:**

Fedélzet: 25-50 mm (1-2 hüvelyk)

Az orr és a tat felett két réteg 12,2 mm-es acél páncél. Középpen a hajtóműveknél két réteg 25 mm-es acél páncélzat.

Parancsnoki torony: 50 mm (két réteg 25 mm-es acél páncélzat.)

Kazamaták: 35 mm (1,4 hüvelyk)

A 12 cm-es ágyúk ágyúpajzsa 45 mm

Nincs övpáncélja a hajóosztálynak.

<sup>5352</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Aaspern](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aaspern)

<sup>5353</sup> Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 22. kötet (Budapest,1897)

<sup>5354</sup> Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-04-30 / 119. szám

Testvérhajóival szemben a páncéllemezek tikfa alaplemezei közül a rézborítás kimaradt.

**Fegyverzet:**

- 8 db 12 cm-es (4,7 hüvelyk) L/40 Skoda ágyú  
(2 db a fedélzeten és 6 db a kazamatákban.)
- 4 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L/44 Skoda ágyú  
(Egyes források 8 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) L/44 Skoda ágyút írnak a hajóra.)
- 2 db 4,7 cm-es Hotchkiss L/33 ágyú
- 2 db 3,7 cm-es ágyú
- 2 db 8 mm-es (0,31 hüvelyk) Salvator-Dormus M1893-as géppuska
- 2 db 45 cm-es (17,7 hüvelyk) torpedócső, oldalanként egy – egy. (torpedókészlet 6 db)

**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

**Épült:** Kizárólag hazai anyagokból a polai Császári és Királyi Építőipari Arzenál hajógyárában, a Stabilimento Tecnico-ban. A hajtóművei azonban Triesztben készültek<sup>5355</sup>.

**Tervezte:** Josef Kuchinka

**Építési költsége:** 4 551 014 korona

Hajótest 3 200 000 korona, ágyúk 340 000 korona<sup>5356</sup>, stb. A hajótest utóbb drágult 3.585.240 koronára, míg az ágyúk drágultak 640 000 koronára<sup>5357</sup>.

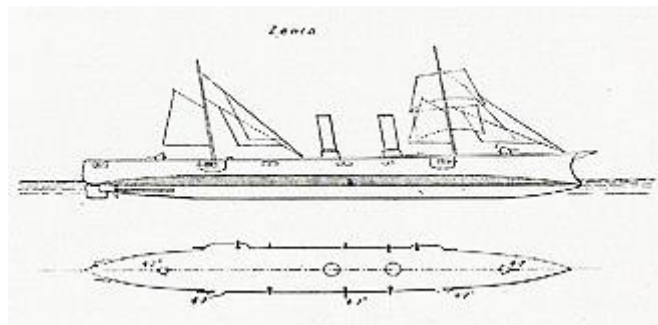
**Építés kezdete:** 1897.10.04.

**Vízrebocsátás:** 1899.05.03.

**Elkészült:** 1900. áprilisában

**Hadrendbe állt:** 1900.05.29.

**Lebontották:** 1920-ban Olaszországban



*Az SMS Zenta osztály vonalrajza*

A hajó kényelmi szolgáltatása volt egy hűtőberendezés.

A hajógerinc és a tartóváz fegyveracélból készült, a főtengely-tartók és a kormányoszlop foszforbronzból készült. A foszforbronznak nagyobb a korrózióállósága, kopásállósága, és nem szikrázik ütközéskor. Közepes sebességű, nagy teherbírású csapágyak esetén a maximális üzemi hőmérséklet 250 fok. Jellemzői: önbeálló, nem érzékeny az elhajlásra, egyenletes csapágyerő és nagy teherbírású, egyidejűleg sugárirányú terhelést is képes viselni, önkenő és karbantartást nem igényel. Az ón-foszforbronz egyfajta rézötvözet, amely jó elektromos vezetőképességgel rendelkezik, nem könnyű hőt termelni, biztonságot nyújt és erős fáradtságállósággal rendelkezik. A foszforbronz egy rézötvözet, amely 2–8 százalék ónt, 0,1–0,4 százalék foszfort, a többi réz pedig rézötvözetet tartalmaz.<sup>5358</sup>

<sup>5355</sup> Linzer Tages-Post, September 1909-09-12

<sup>5356</sup> Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-01-27 / 21. szám

<sup>5357</sup> Budapesti Közlöny, 34. évfolyam, 1900-06-16 / 137. szám

<sup>5358</sup> <https://hu.cz-pufa.com/info/properties-and-uses-of-phosphor-bronze-85443293.html>

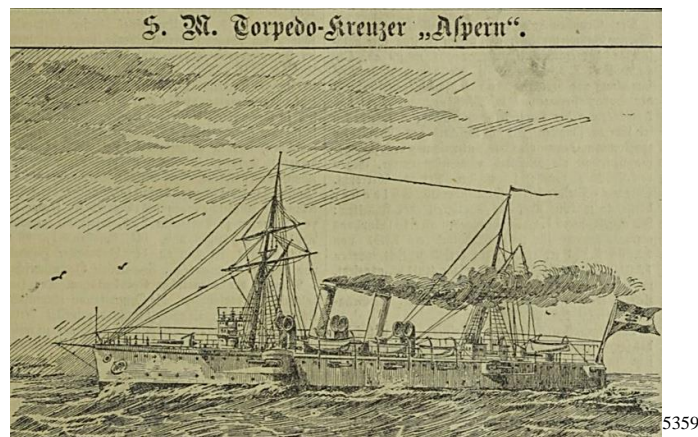
## 1898.

1898.05.10-én az épülő hajót Polában megtekintette Ferenc Ferdinánd trónörökös.

## 1899.

Keresztanyja Maria Josefa főhercegnő, Ottó főherceg hitvese.

A hajó súlya a sajtó szerint 2437 tonna, hossza a vízvonalon 96,35 m, szélessége 11,9 m, míg a merülése 4,78 m. A bronz hajócsavarok átmérője 3,6 m. A 8 db 12 cm-es ágyú együtt, percenként 30 lövést tud leadni. A lövedék súlya 23,75 kg. Van rajta még 10 db 4,7 cm-es ágyú és 2 db kisebb huzagolt löveg (máshol golyószóró szerepel). Felszerelték rá 2 db forgatható torpedóvetőt. A torpedó 45 cm-es és 5 m hosszú. Van rajta három gőzdinamó 200 izzó számára generál elektromos fényt, valamint két 60 centiméteres reflektor a körzet megvilágítására, 25 000 gyertya fényerősséggel. A cikkhez tartozó képet lásd alább.



A hajó teste gerincétől kezdve a víz színe fölött egy méterig vörösrézrel van páncélozva.<sup>5360</sup>

„A vízrebocsátási ünnepély tisztán tengerészeti jellegű volt, s az udvar részéről senki sem jelent meg azon.”<sup>5361</sup> A vízrebocsátásnál Hinke tengernagy volt jelen.<sup>5362</sup>

## 1900.

1900.04.27-én tette meg az első próbaútját.

1900.05.02-án teljes terheléses tengeri próbaúton a névleges teljesítményéből csak 20 csomós sebességre futotta, noha 21 csomósra tervezték.

1900.05.29-én teljesen felszerelték és szolgálatba állt.

1900.06.01-1900.07.21-ig a Torpedóflottilla zászlóshajója Rudolf Rotter von Brosch ellentengernagy lobogója alatt a Nyári Hajóraj III. Hajókötelékében.

1900 júliusában jelen volt egy Triesztbe látogató angol hajóraj fogadásánál.

1900.07.18-án Polában volt. Itt báró Spaun tengernagy kereste fel a hajót.

„A Neue Freie Presse értesülése szerint a Zenta, Mária Terézia, Erzsébet és Aspern hadihajókból álló kínai osztrák-magyar hajóraj parancsnokául Montecuccoli ellentengernagyot szemelték ki. A négy hajó egész partraszálló kontingense 520 ember.”<sup>5363</sup>

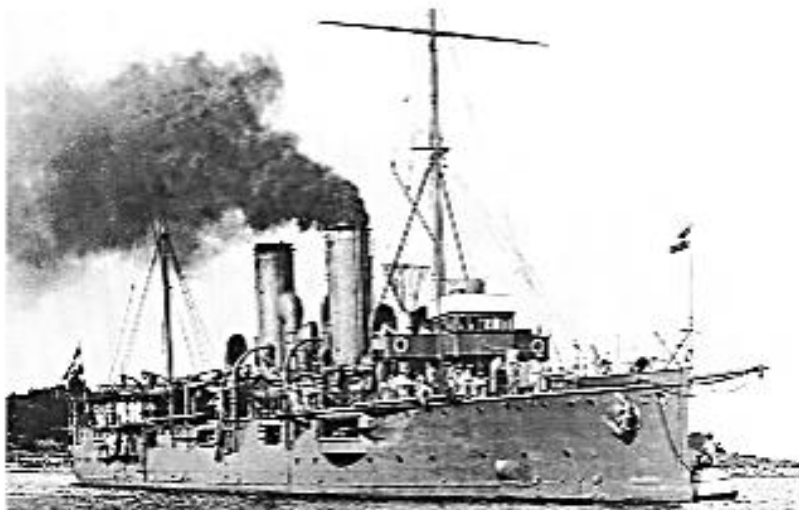
<sup>5359</sup> Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1899-05-04

<sup>5360</sup> Pesti Napló, 50. évfolyam, 1899-04-30 / 119. szám

<sup>5361</sup> Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-05-04 / 107. szám

<sup>5362</sup> Magyar Hírlap, 9. évfolyam, 1899-05-04 / 122. szám

<sup>5363</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 171. szám



5364

1900.07.24-én Polából kifutott Kelet-Ázsia vizeire a bokszerlázadás miatt.<sup>5365</sup> Vele hajózott az SMS Kaiserin Elisabeth cirkáló. Az SMS Aspern legénysége 271 fő.<sup>5366</sup> Parancsnoka Weber Vilmos fregatkapitány.<sup>5367</sup> „A hajón vannak még Gassenmayr Ottó (máshol Oskar), Brigitta, Dvorak, Lucich sorhajóhadnagyok és Wilsan, Masson Rudolf és Sieber sorhajóászlósok és 12 tengerészhadapród, Som Rikárd fregattorvos, egy tengerészkaplán, egy százados hadbíró, négy gépésztisztviselő, egy segéd-tengerészbiztos.”<sup>5368</sup>

A sajtó azt írta, hogy a hajók szárazföldi csapatokat nem visznek magukkal.<sup>5369</sup> „Szárazföldi csapatokat azért nem küldtek ki, mert Ausztria-Magyarországnak kevés anyagi érdeket kell képviselni Kínában. Mindazáltal, ha a viszonyok úgy kívánják, módjában lesz a hajóraj parancsnokának a partraszálló különítmény kihajózásával résztvenni az idegen csapatok szárazföldi hadműveleteiben. A hajók kiküldésének az a célja, hogy tanúságot tegyen arról, hogy Ausztria-Magyarország kész a többi hatalmassággal közreműködni a humanitás és a civilizáció érdekében kezdett közös munkában. Ausztria-Magyarországnak a többi hatalmakkal való szolidaritása kifejezésre jut abban, hogy a hajóraj parancsnoka azt az utasítást kapta, hogy a hadműveletekre vonatkozó minden kérdésben a többi tengerennyaggyal a legszorosabb egyetértésben járjon el.”<sup>5370</sup>

1900.07.29-én futott be Port Said-ba.<sup>5371</sup>

1900.07.30-án volt Suez-ben.<sup>5372</sup>

1900.08.04-én érkezett Aden-be.<sup>5373</sup>

1900.08.11-én érkezett Colombo-ba (Sri Lanka, másképp Ceylon).<sup>5374</sup>

1900.08.20-én Szingapúr következett.

1900.08.26-29-én már Hong Kong-ban járt.<sup>5375</sup> Itt több napig vesztegelt szénfelvétel miatt.

1900.09.01-04-én befutott Woosung-ba (Vuszung).<sup>5376</sup>

<sup>5364</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>5365</sup> Hazánk, 7. évfolyam, 1900-07-26 / 175. szám

<sup>5366</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-07-20 / 197. szám

<sup>5367</sup> Magyar Polgár, 23. évfolyam, 1900-07-20 / 165. szám

<sup>5368</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-20 / 197. szám

<sup>5369</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-07-19 / 196. szám

Friss Ujság, 5. évfolyam, 1900-07-17 / 196. szám

<sup>5370</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-29 / 179. szám

<sup>5371</sup> Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-07-30 / 207. szám

<sup>5372</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-31 / 180. szám

<sup>5373</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-08-05 / 185. szám

<sup>5374</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-08-13 / 221. szám

<sup>5375</sup> Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-27 / 234. szám

<sup>5376</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-02 / 240. szám



1900.09.08 – 1900.10.02-án érkezett meg Taku-ba.<sup>5378</sup> Itt egy különítményt indított Pekingbe. A különítmény 1900.09.17-én érkezett meg Pekingbe. A csapat 1900.09.20-án csatába keveredett a bokszerekkel. „Papp Lajos tengerészhadapród az Aspern hadihajóról elesett a paitangi (Pejtang)<sup>5379</sup> csatában. Ő 19 éves volt<sup>5380</sup>. Demeter sorhajózászlós és Lukács tengerész hadapród könnyen és 12 ember többnyire igen súlyosan megsebesült.”<sup>5381</sup> Más hír szerint Kántor Géza kormánylegény veszedelmesen megsebesült, három matróz súlyosan megsebesült, a többiek sebesülése nem súlyos. Az áldozatok és a sebesültek aknarobbanást szenvedtek el.<sup>5382</sup> A csatában a hajó egy nem magyar tengerésze Kalnyig Damjan is elesett.<sup>5383</sup> Később, három súlyosan sebesült tengerész belehalt sérüléseibe.<sup>5384</sup>



Pap Lajos, a Kinában hősi halállal kimúlt magyar tengerész-apród

5385

Takuban az SMS Aspern találkozott az SMS Mária Terézia (Kaiserin und Königen Maria Theresia) páncélos cirkálóval.

A boxerlázadás harcainak kezdetén az SMS Aspern legénysége elfoglalta a Nankao vasútállomást, míg az SMS Kaiserin Elisabeth legénysége bevette Saho vasútállomást.<sup>5386</sup>

<sup>5377</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>5378</sup> Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-13 / 251. szám

Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-13 / 218. szám

<sup>5379</sup> Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-23 / 261. szám

<sup>5380</sup> Magyar Szó, 1. évfolyam, 1900-09-26 / 203. szám

<sup>5381</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-22 / 226. szám

<sup>5382</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-09-25 / 228. szám

<sup>5383</sup> Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-09-24 / 262. szám

<sup>5384</sup> Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 48, 1901-10-05 / nr. 240

<sup>5385</sup> Uj Idők, 1900 (6. évfolyam, 27-52. szám) 1900-10-14 / 42. szám / Horkayné a kaszinóban / Regények, elbeszélések, rajzok, színdarabok

<sup>5386</sup> Neue Freie Presse, Februar 1901-02-23

„Bár a hajóhadnak már számos hajója érintette Kína partjait külön küldetések vagy más utazások közben, de a hajórajt még soha sem látták azokon a vizeken és eddig csak egy alkalommal bontották ott ki az osztrákmagyar tengernagyi lobogót. Ez 1868-ban történt, midőn jelentékeny kereskedelmi érdekek végett a Donau csavarfregatta és a Frigyes főherceg csavarkorvett, mint kelet-ázsiai expedíció Petz báró ellentengernagy parancsnoksága alatt Kínába ment. Azóta tehát Montecuccoli gróf ellentengernagy az első tengernagya a cs. és kir. haditengerészetnek, aki egy hajóhadosztálylyal Kelet-Ázsiában megjelenik. Négy hajóból álló hajórajza az eddigi legnagyobb tengerészeti erő kifejtését jelenti Ausztriának és Magyarországnak Kelet-Ázsiában.”<sup>5387</sup>

1900.10.06-1900.11.20-ig megint Takuban volt.<sup>5388</sup>

1900.11.28-1900.12.06-án Kobe vizein horgonyzott.<sup>5389</sup>

A hajó egyik különítménye Gassenmayr hadnagy vezetésével ekkor Pekingben van. Ekkor Pekingben körülbelül 190 osztrák – magyar tengerész tartózkodott.<sup>5390</sup>

1900.12.10-26-án Yokohama-t kereste fel.<sup>5391</sup>

„(A király a Khínában harcoló katonáknak.) Ő felsége a király elrendelte, hogy a »Zenta«, a »Mária Terézia«, az »Erzsébet« és az »Aspern« hadihajók személyzetének, valamint a Csili khinai tartományba rendelt osztrák-magyar katonáknak a hadiírem adományozandó.”<sup>5392</sup>

1900.12.27-én az Aspern hadihajó pedig Sanhaikvan-ba (Shanhaikwan, talán Shanhaiguan) ment.<sup>5393</sup>

1900.12.30 – 1901.01.05-én Wei-hai-wei-ben vetett horgonyt.<sup>5394</sup>

## 1901.

1901.01.05 – 1901.02.04-ig Tsifu (Csifu)-ban állt meg.<sup>5395</sup>

1901.02.05-08-án Wei-hai-wei-ben járt.



*Triesztben 1900-ban*<sup>5396</sup>

1901.02.10-1901.04.17-ig Sanghai-ban állomásozott.<sup>5397</sup> Itt összeütközött az angol SS Macedonia tehergőzössel. Az angol hajó a cirkáló orra előtt haladt el keresztben és az ütközés nem volt elkerülhető. Az SMS Aspern orra oldalazva találta el az angol hajót, így a harci kos nem lékelte meg. Az SMS Aspern orra súlyosan megsérült, kosa letört, és azt búvárok szedték ki a tengerből. A cirkáló a pudongi szárazdokkba hajózott be javítás végett. A javítás 1901.03.03-tól 1901.04.16-ig tartott.<sup>5398</sup>

<sup>5387</sup> Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-30 / 237. szám

<sup>5388</sup> Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-10-09 / 277. szám

<sup>5389</sup> Neue Freie Presse, November 1900-11-30

<sup>5390</sup> Arbeiter-Zeitung, November 1900-11-24

<sup>5391</sup> Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-10 / 340. szám

<sup>5392</sup> Pécsi Figyelő, 28. évfolyam, 1900-12-23 / 293. szám

<sup>5393</sup> Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-12-28 / 308. szám

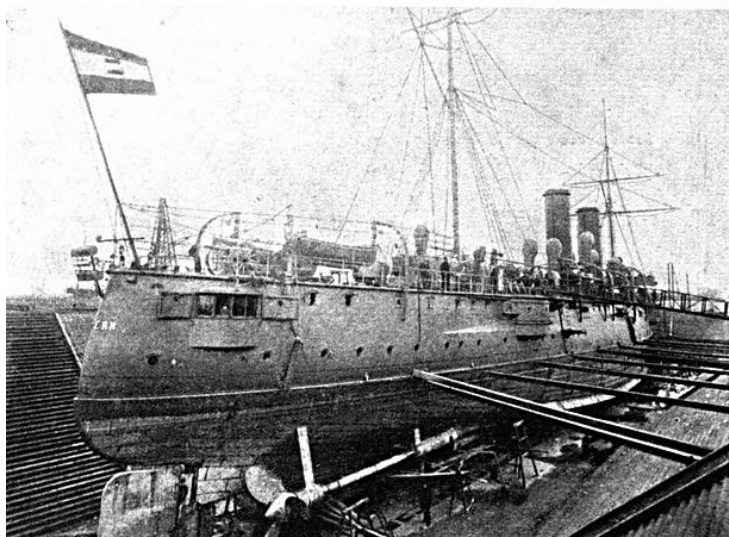
<sup>5394</sup> Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-01-06 / 6. szám

<sup>5395</sup> Magyar Nemzet, 20. évfolyam, 1901-02-04 / 35. szám

<sup>5396</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Aaspern](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aaspern)

<sup>5397</sup> Neue Freie Presse, Februar 1901-02-12

<sup>5398</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Aaspern](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aaspern)



*Az Aspern a sanghaji szárazdokkban az angol hajóval történt ütközés után*<sup>5399</sup>

1901.04.19-21-én visszatért Wei-hai-wei-be.<sup>5400</sup>  
 1901.04.21-én érintette Csifu-t.<sup>5401</sup>  
 1901.04.22-1901.05.12-ig Taku-ban járt.  
 1901.05.13-án Shanhaikuan-t érintette.  
 1901.05.13-14-én Tongku következett.  
 1901.05.18-20-án ismét Wei-hai-wei-be futott be.  
 1901.05.23-25-én Sanghaji-ba érkezett.  
 1901.05.28-án elkezdett a Jangce folyón felfelé hajózni.  
 1901.06.07-én Wuhu következett.



5402

1901.06.13-30-ig Woosung-ban vetett horgonyt. Itt összeütközött egy gőzhajóval.  
 1901.07.03-13-án Taku-ban járt.  
 1901.07.14 – 1901.08.15-ig Csifu-t kereste fel. Csifuban volt ekkor még rajta kívül a «Mária Terézia», «Kaiserin Elisabeth» és «Zenta».<sup>5403</sup>  
 1901.08.17-25-én Sanghaji-ban kötött ki.  
 1901.08.28 – 1901.09.11-ig Csifu-ban volt.

<sup>5399</sup> Wiener Bilder, Juli-Dezember 1901-07-03

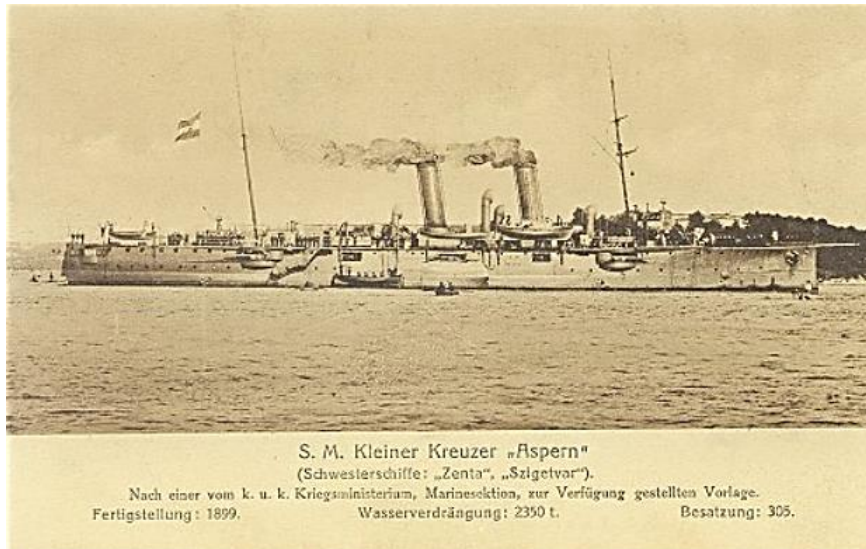
<sup>5400</sup> Neue Freie Presse, April 1901-04-20

<sup>5401</sup> Neue Freie Presse, April 1901-04-22

<sup>5402</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>5403</sup> Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-07-19 / 171. szám

1901.09.13-22-én Taku-ban horgonyzott.<sup>5404</sup>  
 1901.09.24-29-én ismét Csifu következett.<sup>5405</sup>  
 1901.10.04-06-án Wei-hai-wei-be futott be.  
 1901.10.08-11-én megint Taku-ban volt.<sup>5406</sup>  
 1901.10.13-19-én visszatért Csifu-ba.  
 1901.10.21-1901.11.21-ig Nagaszakiban járt. Itt 1901.10.28-tól 1901.11.04-ig dokkban állt.  
 1901.11.23-án Kobe következett. Itt a hajó 7-8 napig tartózkodott.<sup>5407</sup>  
 1901.12.02-16-án Yokohama-ban vetett horgonyt.  
 1901.12.21 – 1902.01.02-ig Sanghai-t kereste fel.<sup>5408</sup>



5409

## 1902.

1902.01.06-08-án Hong Kong következett.<sup>5410</sup>  
 1902.01.08-09-én Makaó-ban kötött ki.  
 1902.01.14-18-án Szingapúr-ba érkezett.  
 1902.01.19-22-én Penang-ba (Holland Kelet-India) futott be.  
 1902.01.27 – 1902.02.03-án Kalkutta-ba látogatott.  
 „Egyik hadihajónk, Kalkuttában. Az «Aspern» hadihajónk múlt hónap 21-én érkezett meg Kalkuttába a német «Thetis» cirkálójával együtt. Lord Curzon alkirály meghívta a hajó tisztikarát az alkirályi palotába villásreggelire, melyet a német császár születése napján adott. A lakoma alatt lord Curzon az első felköszöntőt királyunkra, a másodikat Vilmos német császárra mondotta. Az összes mulatságok között a legérdekesebb az volt, melyet Snunok Mohun Tagok hindu maharadsa adott tisztjeinek s az idegen tisztek tiszteletére. A maharadsát királyunk nemrég tüntette ki a Ferenc Józsefrend lovagkeresztjével. Annak a figyelemnek viszonzásául, melyben tengerészeink részesültek, Heinrich parancsnok az «Aspern» fedélzetén adott fényes ünnepélyt január 31-én, mely alkalommal a fedélzet egyetlen nagy teremmé volt varázsolva.”<sup>5411</sup> Kalkuttába több mint két évtized után látogatott osztrák-magyar és német hadihajó. A hajók a Fort William kikötőben kötöttek ki.<sup>5412</sup>  
 1902.02.08-14-én Colombo-ba horgonyzott.  
 1902.02.21-24-án már Aden-ben volt.  
 1902.03.01-03-án Suez-ben járt.

<sup>5404</sup> Neue Freie Presse, September 1901-09-15

<sup>5405</sup> Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-09-25 / 265. szám

<sup>5406</sup> Neue Freie Presse, Oktober 1901-10-09

<sup>5407</sup> Neue Freie Presse, November 1901-11-24

<sup>5408</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm>

<sup>5409</sup> [https://www.armedconflicts.com/files/aspern\\_6\\_319.jpg](https://www.armedconflicts.com/files/aspern_6_319.jpg)

<sup>5410</sup> Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-01-07 / 6. szám

<sup>5411</sup> Pesti Napló, 53. évfolyam, 1902-02-20 / 50. szám

Wiener Salonblatt, Januar-Juni 1902-03-02

<sup>5412</sup> Neuigkeits-Welt-Blatt, Februar 1902-02-18

1902.03.03-08-án befutott Port Said-ba.  
1902.03.13-14-én Lessina volt a megállóhelye.  
1902.03.14-19-én már Trieszt-ben volt. (Befutott a Maggiai-öbölbe érkezett. Egyes lapok összekeverték testvérhajójával, a HMS Zenta-val.<sup>5413</sup>)  
1902.03.19-én érkezett Pola-ba.  
Új parancsnoka Karl Heinrich fregattkapitány.  
1902.04.04-én leszerelték a hajót.

1902.12.14-én felvetődött egy kéthónapos kis-ázsiai kiküldetés lehetősége egy nagyobb hajókötelék részeként.<sup>5414</sup>

### 1903.

1903.06.15-től 1903.09.04-ig a Nyári Hajóraj II. hadosztályának a tagja.<sup>5415</sup>

1903.07.19-24 között Fiumében volt.

„Fiuméből táviratoztak. A Tiger torpedó-vadászhajó vezetésével, ma délelőtt három elsőosztályú és tizenkét másodosztályú torpedónaszád érkezett ide, továbbá a Habsburg, Wien, Rudolf nagy páncélosok és a Magnet és Meteor torpedó - vadászhajók. Holnap reggel érkeznek az Árpád páncélos, a Szigetvár, Aspern és Leopárd cirkálók. A nyári flotta az isztriai szigeteknél végzett gyakorlatokat. Kneisler tengernagy a Habsburgon parancsnokol. Itt öt napig maradnak a hajók.”<sup>5416</sup>

1903.08.14-22-ig Triesztben csatlakozott az aktív flottához.

1903.09.20-án Pola-ból ismét Kelet-Ázsiába hajózott, Friedrich Grinzberger fregattkapitány parancsnoksága alatt.

1903.09.25-én érkezett Port Said-ba.

1903.10.02-án már Aden-ben volt. Ekkor váltotta le a távol-keleti vizeken az SMS Kaiser Karl VI. cirkálót.

1903.10.11-én Colombo-ban állt meg.

1903.10.22-én Szingapúr-ben kötött ki.

1903.10.29-én érkezett Hong Kong-ba.

1903.11.06-08-án Csifu-ba érkezett.

1903.11.09-15-én Taku-ban volt, majd érintette Tsingwangtao-t.

1903.11.18-án az Északi-nyereg-szigetszigetnél (North Saddle) járt. Ez Sanghaji közelében van, és a szigetek másik neve Szengszi-szigetek.

1903.11.18 – 1904.01.26-án Sanghaji-ban állomásozott.<sup>5417</sup>

### 1904.

1904.01.29- 1904.02.06-ig Hong Kong-ot kereste fel.<sup>5418</sup>

1904.02.06-09-én Whampoa-ban (Vamphoa (Canern)) állt meg.<sup>5419</sup>

1904.02.09-13-án visszatért Hong Kong-ba. A hajónak ez volt a téli állomáshelye.<sup>5420</sup>

A hajót a Pecsili-öbölbe akarják küldeni.<sup>5421</sup> Az öböl jelentősége: „Az Elliot-sziget kérdése is robbanékony. Ez a sziget a Pecsik (Pecsili)-öböl bejáratánál van. Az oroszok ezt a szigetet is a magukénak mondják, az angolok pedig nem ismerik el Oroszország jussát ehhez a szigethez. Már azért sem, mert ha ez a sziget az oroszoké, a Pecsik-öbölbe nem juthat más hatalmasság, és nagyobb a veszedelem, hogy Oroszország birtokába veszi Koreát. Koreáért pedig még sok gond fogja Európát gyötörni. Japán is pályázik rá, Oroszország is. És nem engedheti meg orosz birtokba kerülését Anglia, de Németország sem.”<sup>5422</sup>

<sup>5413</sup> Alkotmány, 7. évfolyam, 1902-03-16 / 65. szám

<sup>5414</sup> Budapesti Hírlap, 22. évfolyam, 1902-12-14 / 342. szám

<sup>5415</sup> Magyar Szó, 4. évfolyam, 1903-03-24 / 71. szám

<sup>5416</sup> Budapesti Napló, 8. évfolyam, 1903-07-20 / 196. szám

<sup>5417</sup> Az Újság, 1904. január/2, 2. évfolyam, 1904-01-19 / 19. szám

<sup>5418</sup> Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1904-01-31

<sup>5419</sup> Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-02-08 / 39. szám

<sup>5420</sup> Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-02-13 / 686. szám

Arbeiter-Zeitung, Februar 1904-02-10

<sup>5421</sup> Miskolci Napló, 4. évfolyam, 1904-02-19 / 40. szám

<sup>5422</sup> Pesti Napló, 52. évfolyam, 1901-03-22 / 81. szám

1904.02.18 – 1904.03.11-ig Csifu-ban volt<sup>5423</sup>. Itt az SMS Kaiserin Elisabeth-el találkozott és ezen hajónak lett a kísérete.

1904.03.13- 1904.04.12-ig Sanghai-ban vetett horgonyt.<sup>5424</sup>

1904.04.14 – 1904.06.04-ig Csifu-ban állomásozott.

1904.06.05-14-ig Csingtao-t kereste fel.<sup>5425</sup> Itt, Albert porosz herceg látogatta meg a hajót.

A pekingi és tientsini követség védelmére kirendelt gyalogoscsapatok legénységét, akiket 1900-ban helyeztek el a követségeken, és így teljesítették katonai kötelességüket, visszahozták a hajó fedélzetre.<sup>5426</sup>

1904.06.19-28-án visszatért Sanghaji-ba.

1904.06.28-29-én Tungchan-ban (talán Tungchai Hong Kong közelében) állt meg.

1904.06.29-30-án Cshin kiang következett a Nagy csatorna és a Jangce torkolatánál.

1904.06.30 – 1904.07.04-ig Nanking-ban állt meg. A Jangce vízállása Nankingnál már olyan alacsony volt, hogy a hajónak vissza kellett fordulnia.<sup>5427</sup>

1904.07.04-05-én Wuhu-t kereste fel. Ekkor ismét a Jangcén hajózott.



1904.07.05-06-án Whangshiki-ben járt.

1904.07.06-07-én Ward Reach, Creek következett.

1904.07.07-11-én Hankow-ban (Hankou, Vuhan – Kína) állt meg.

1904.07.11-14-én Kiukiang-ban (Jiujiang, Kína) állt meg.

1904.07.14-15-én a Jangce-csatorna következett.

1904.07.15-16-án North Tree-ban (nem tudom azonosítani, de Sanghai közelében kell lennie) járt.

1904.07.16-27-én Sanghai-ban volt a Jangce torkolatánál.<sup>5429</sup>

1904.07.27-28-án a Tripoint-szigetek (nem tudom azonosítani, valamilyen hármasszigetek, feltehetőleg Sanghai közelében) következtek.

1904.07.28 – 1904.08.01-én a Bell (Harang) csatornában (nem tudom azonosítani, de Sanghai közelében kell lennie) járt.

1904.08.02-05-én ismét Tripoint (nem tudom azonosítani) következett.

1904.08.05-06-án Woosung-ban (Wusong, Sanghai tartomány része) horgonyzott.

1904.08.06-28-ig visszatért Sanghai-ba.<sup>5430</sup>

---

<sup>5423</sup> Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-02-19 / 50. szám

Grazer Volksblatt, März 1904-03-06

Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-02-19 / 50. szám

Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-02-27 / 58. szám

<sup>5424</sup> Magyarország, 11. évfolyam, 1904-04-23 / 97. szám

Wiener Sonntags-Zeitung, 1904-03-14

<sup>5425</sup> Magyar Nemzet, 23. évfolyam, 1904-06-07 / 136. szám

<sup>5426</sup> Reichspost, Juni 1904-06-05

<sup>5427</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1904-08-06

<sup>5428</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Aspem](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspem)

<sup>5429</sup> Sport und Salon, Juli-Dezember 1904-08-06

<sup>5430</sup> Hazánk, 11. évfolyam, 1904-08-07 / 187. szám

Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1904-08-07

1904.08.30 – 1904.09.24-ig Csifu-ban járt.<sup>5431</sup>  
1904.09.23-30-án Csingwangtao következett.<sup>5432</sup>  
1904.09.30-án rövid időre felkereste Csifu-t.  
1904.10.02-08-án Sanghai-ban vetett horgonyt.  
1904.10.11-15-én Hong Kong-ban volt.  
1904.10.20-23-án befutott Szingapúr-ba.  
1904.10.29 – 1904.11.02-án Colombo-ban állt meg.  
1904.11.09-10-én Aden vizein volt.  
1904.11.15-én érkezett Szuezebe.  
1904.11.16-17-én Port Said-ban állt meg.<sup>5433</sup>  
1904.11.23-én befutott Polába.  
1904.11.26-tól az aktív hajóraj tagja. Talán még ebben a hónapban új rádióállomást kapott.<sup>5434</sup>  
A hajó a Téli Hajóraj tagja.

## 1905.

1905.02.01-én a Téli Hajókötélék részeként kifutott Polából. A kötelék hajói: „A „Habsburg“, „Árpád“ s a „Babenberg“ hajókból, az „Aspern“ és a „Szigetvár“ czirkálókból s a „Satellit“ torpedózuzó.” A kötelék a levantei vizekre indult.<sup>5435</sup> Kötelékparancsnok Ritter von Siemusowa-Bietrusztz ellentengernagy.<sup>5436</sup>

1905.02.05-16-án Pireuszban (Piraeus) volt. Közben 1905.02.06-án érintette Zea-t.

„Hajórajunk a Pirauban. Az osztrák - magyar hajóraj a közelmúltban vendégségben járt a Piraus-öbölben s a több napig tartó látogatás alatt vége-hossza se volt az ünnepélyeknek, melyeket hajórajunk tiszteletére rendeztek. Leszámítva a vendéglátás hivatalos jellegét a piräusi kirándulás majdnem kizárólag a tánc és multság jegyében folyt le. Egyik tengerésztiszt a «Hadsereg» című lapban a következő levélben írta le hajórajunk látogatását: A «Habsburg», «Árpád», «Babenberg» csatahajók, a «Szigetvár» és «Aspern» cirkálók és a «Satellit» torpedóromboló már 12 napja egy kis osztrák-magyar szigetet képeznek a mindig nevető görög ég alatt, Pireus belső kikötőjében. Kellemes a tengerész élete külföldön egy ilyen táborban s hamar elfelejti a tengeren töltött viszontagságos napokat, melyekben csak egy-egy vihar, erős hullámmás vagy egy scirokkos felhőszakadás szakítja meg a szolgálat egyhangúságát, melyet szélcsendben és viharban a legnagyobb pontossággal és szigorral végeznek. Farsang közepén vagyunk, táncosra itt is szükség van. És az athéni hölgyek kívánságát a kikötőben horgonyzó hajórajunk tisztjei a legnagyobb mértékben kielégítik, mert a báltermekben mindig ott csillognak fényes vállrojtjaik. Az első meghívó Scousée külügyminiszter három báljára már a «Habsburg» tengernagy hajón volt, mielőtt ez az acélköteleket a szárazon megerősíthette volna. Ezt követte egymásután még öt báli meghívó a tizenkét nap alatt s tengerésztisztjeinknek alkalmuk volt bebizonyítani, hogy az éjjeli szolgálatot egész könnyedén viselik. A görög udvar ezen bálak legtöbbször szintén részt vett. Csodálkozásomat kell kifejeznem, hogy a már 60 éves király mindezen multságokon a legjobb kedvben éjjeli 1—2 óráig is kitartott, nemkülönben Konstantin trónörökös, Miklós és András főhercegek. A királyné csak egy jótékonycélú bálon jelent meg, a trónörökösné, valamint Miklós főherceg neje, Helén orosz nagyhercegnő minden multságon részt vettek. Négyesen és bosztonon kívül mást ezen főúri bálakon nem táncolnak, hébe-korba egy lanciert. Minden boszton után négyes következik, úgy hogy ezek egymást az egész idő alatt fölváltják. Ez a táncmódszer különben már sok helyen kezd szokásossá válni. Az udvar tagjai csak a négyesben vettek részt, de ezek mindegyikében, és pedig a királylyal élükön. Nemcsak az udvar tagjai, hanem a többi jelenlévő hölgyek is részesültek a szerencsében, hogy ő felségével táncolhattak, nemkülönben az összes jelenlévő urak táncrea kérhették a trónörökösné és a többi főhercegnőket is. A melankolikus arcú görög hölgyek szintén, csakúgy rajongtak a táncért, mint hölgyeink nálunk Magyarországon s reggeli 4 óráig csak olyan tömött sorokat láthattunk a termekben, mint tíz órakor este. A kissé éles, de finom vonások soha a legkevesebb fáradságot sem árulták el, ellenkezőleg a vágyat a «még és még» után. Kitűnően sikerült osztrák-magyar

<sup>5431</sup> Neugkeits-Welt-Blatt, September 1904-09-20

<sup>5432</sup> Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-09-26 / 266. szám

<sup>5433</sup> Pesti Hírlap, 26. évfolyam, 1904-11-17 / 318. szám

<sup>5434</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm>

<sup>5435</sup> Magyarország, 12. évfolyam, 1905-02-04 / 32. szám

<sup>5436</sup> Die Zeit, Februar 1905-02-01

nagykövetünk Machio báró és neje Rosenberg grófné soiréeja, melyet az udvar megjelenésével kitüntettek. A zenét a «Habsburg» tengernagyi hajó zenekara szolgáltatta. A követségi palotát, mely Athén főutcáját, a Stadion, utat szecesiós külsejével ékesíti, a bál alkalmával különös ízléssel díszítették föl. A földszint két nagy termében, melyek tágas ajtajaik által egy bálteremmé egyesültek, elegendő hely volt a 300 táncos számára. A nagy fényűzéssel berendezett buffetek a tánctermekekkel korrespondáltak, a földszinten, míg a dohányzótermeket és toalettszobákat keleties pompában az első emeleten ideállítva rendezték be. Követünk és neje Athénben a legnagyobb és általános tiszteletben részesülnek, mit megfigyelni a nyolc bálon alkalmam volt. Ő felsége az esték nagy részét az ő társaságukban töltötte s Rosenberg grófnét esténként nem egyszer tüntette ki táncra kérésével. — Reggel különvonat vitt bennünket Piräusba, hogy újból előkészülhessünk az esti bálra, mely Mauromichalis hadügy- és tengerészminiszter fényes termeiben folyt le hasonló jókedvben. Harmadnap Athén operettszínházában találkoztunk a tánckedvelő görög hölgyekkel. A király védnöksége alatt álló szegénységélyző egyesület rendezte e bált, melyen az udvar hajnalig jelen volt. Itt a polgári családok is nagy számban voltak képviselve s nem egy görög csillag könnyed táncában gyönyörködhattunk. A hajóraj február 14-én a tengernagyi hajón, a «Habsburg»-on adta a revancherált, melynek fényét Konstantin trónörökös, a trónörökösné, Miklós és András főhercegek emelték megjelenésükkel. A görög király ő felsége már napokkal előbb meglátogatta az egész hajórajt. Ez alkalommal az összes hajók az előírt 21—21 ágyúlovással és a legénység ötszörös hurrával és sapkalengetéssel üdvözölte az osztrák-magyar ezredesi egyenruhájában megjelenő Felséget. A bálra már több nap előtt megkezdődött a «Habsburg» díszítése az egész, a hajórajon található dísztárgyakkal, jelzőzászlókkal, virággal, stb. A 108 méter hosszú és 20 méter széles fedélzet pompás tánctermet szolgáltatót, míg a battériában (második emelet felülről) a buffeteket, dohányzó fülkéket, ruhatárakat stb. helyezték el. Minden hajó 4—5 feldíszített csónakot küldött a tengerparton lévő vasúti állomáshoz, hol az athéni vendégeket már tisztjeink fogadták. Az olajos gép és a füstös ágyuk szagát nemsokára kellemes parfüm illat nyomta el s a szigorú szolgálati ábrázatok a vállalkozó szellemű Don Juanok vonásait öltötték magukra. Ezer és ezer villanylámpa és nagy csillár fényében suhogtak a selyemuszályok a 24 cm. kaliberű ágyuk közül és nem egy fiatal hölgy üde ajkáról lehetett a kissé naiv kívánságot hallani: «De szeretnék mindig ilyen hajón élni». Talán megváltoznék az óhaja, kedves nagyság, ha csak egy délutánt is át kellene élnie a parancsnoki hídon, vagy az ágyú mellett kis scirukkos időben! A bál délután 3 órától késő estig tartott s pompás hangulatban folyt le. Az első négyest 112 pár táncolta. A szünetek alatt a battériában pezsgő mellett folytatódott, a hölgyek vidám gondatlan csevegése, mely mindig hangosabbá és fesztelenebb lett. A görög tengerész- és szárazföldi tisztok meghívására másnap nagy számban jelentünk meg ezek közös kaszinójában «five o'clock tea»-ra, amikor ismét alkalmunk volt ezek kedvességéről meggyőződünk. A tisztok intelligens képzett emberek, kik legtöbbször 2—3 nyelvet tökéletesen beszél és sok tekintetben versenyezhetne a legnagyobb államok legelőkelőbb tisztjeivel. Kedves és hízelgő toasztokban és a pezsgőben nem volt hiány. E február 18-án Piräust elhagyva, erős sciorkkóval várt reánk Neptun istenünk, zokon vévén, hogy a szárazon olyan nagyon is kellemesen éreztük magunkat, büntetésül ő is meg akart farsangoltatni bennünket. A viharos hullámzás mindegyre erősebb lett, úgy hogy késő este kénytelenek voltunk a Karystos-öblöt menedékkül felkeresni, hol most bevárjuk, míg Neptun apó haragja lecsillapul. Azután Szalonikibe indulunk.<sup>5437</sup>

1905.02.20-1905.03.08-án Szalonoki-ben járt.<sup>5438</sup>

1905.03.17-én Sigri-nél (Leszbosz szigete) kötött ki.

1905.03.20-1905.04.07-én Szmirna-ban (Izmir) vetett horgonyt.

1905.04.09-én érintette Budrun-t (Bodrum, Törökország) és Marmarizza-át.

1905.04.10-én Rhodos-ra érkezett.

1905.04.14-16-án Kefalonia következett.

1905.04.17-18-án Korfu-t kereste fel.

1905.04.18-20-ig Durazzó-ban horgonyzott.<sup>5439</sup>

1905.04.21-én Lunga Grossa következett.

1905.04.22-én futott be Polába.<sup>5440</sup>

1905.05.19-én kifutott Trieszt felé.

<sup>5437</sup> Hazánk, 12. évfolyam, 1905-04-09 / 86. szám

<sup>5438</sup> Hazánk, 12. évfolyam, 1905-02-22 / 46. szám

<sup>5439</sup> Független Hírlap, 1. évfolyam, 1905-04-20 / 37. szám

<sup>5440</sup> Grazer Tagblatt, April 1905-04-27

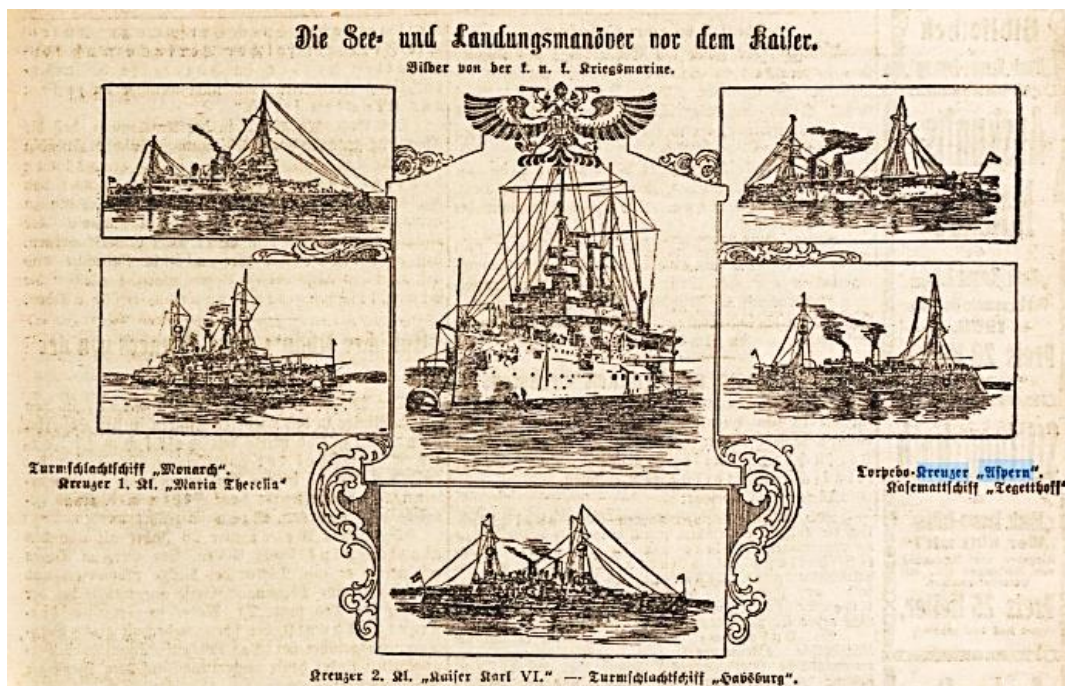
1905.05.19-22-én Triesztben volt, Triesztben 1905.05.21-én jelen volt az Erzherzog Ferdinand Max vízrebocsátásánál, majd visszatért Polába.  
1905.05.31-én leszerelték.<sup>5441</sup>

1905.10.11-én a sajtó a hajót tévesen ázsiai állomáshelyen lévőnek titulálta.<sup>5442</sup>

### 1906.

Polában szárazdokkba került. Ekkor az orr torpedót hátrébb helyezték, kapott egy pár 37 mm-es Vickers géppágyút. Fedélzeti deszkáját áttömítették és újra dugarozták a külső palánkozatát. A dugarozás a palánkok eresztékeinek kátrányos kóccal betömése és szurokkal beöntése. A kócnak betömésére egy véső alakú eszköz, a dugacsoló vas szolgál, melylyel a gyengén összesodrott kócot fakalapács (dugacsoló sulyok) segítségével az eresztékbe verik.<sup>5443</sup>

1906.06.15-20-ig a Nyári Hajóraj tagja az I. Nehézhajóosztállyal együtt.



A hajókötélék árnyrajza<sup>5444</sup>

1906.08.17-én a Nyári Hajórajjal Fiumében járt.<sup>5445</sup>

1906.09.12-15 között részt vett a Gravosánál megtartott kétélű flottagyakorlaton, amit Ferenc Ferdinánd trónörökös is megtekintett. A gyakorlat az utolsó napon Calamotta közelében hajófelvonulással és szemlével ért véget.<sup>5446</sup>

1906.09.20-án Polában tartalékba helyezték.

### 1907.

1907.03.17-én felszerelték.

1907.03.26-án kifutott Polából az SMS Sankt Georg páncélos cirkáló társaságában, hogy az USA-ba hajózzon és részt vegyen a virginiai Jamestown-i ünnepségeken, ahol az első telepeselek Amerikába érkezésének 300. évfordulóját ünnepelték. Jamestown-ban egyben világkiállítást is rendeztek.<sup>5447</sup>

<sup>5441</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm>

<sup>5442</sup> Pesti Napló, 56. évfolyam, 1905-10-11 / 281. szám

<sup>5443</sup> <https://www.arcantum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-pallas-nagy-lexikon-a-2/d-685A/dugacsolas-7A84/>

<sup>5444</sup> Illustrierte Kronen Zeitung, August 1906-08-22

<sup>5445</sup> Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám

<sup>5446</sup> Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-09-13 / 251. szám

<sup>5447</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-03-22 / 70. szám

(Egyes sajtótermékek március 26-án a hajókat már Gibraltárba jelezték.<sup>5448</sup>)

1907.03.30-án jártak Cagliari-ban (Olaszország, Szardínia szigete). Itt a skarlátot kapott tengerészeket partra tette<sup>5449</sup>.

1907.04.01-én érkeztek Gibraltárba. (A sajtó szerint már március 26-án ott járt a két hajó.<sup>5450</sup> Később ugyan az az újság helyesbített április elsejére. A hajók két napig voltak Gibraltárban.<sup>5451</sup>)

1907.04.06-08-án Funchal (Madeira sziget) következett.

1907.04.18-22-én a Bermuda szigeteknél, Grassy Bay-ben járt.<sup>5452</sup>

1907.04.25-1907.05.14-ig Hampton Roads-on (USA, Virginia) volt.<sup>5453</sup>

1907.05.15-17-én Annapolis (USA Maryland állam)-ban kötött ki.<sup>5454</sup>

1907.05.18-1907.06.05-ig New York-ban vetett horgonyt. Május 21-én a magyarok és osztrákok együttesen lakomát adtak a magyar-osztrák hadihajók tisztjeinek a tiszteletére az Astor Hotel-ben.<sup>5455</sup>

A hajó az Atlanti-óceánon való átkelés során igen tengerállónak bizonyult. Fedélzete még a 25 fokos kilengésnél is száraz maradt.

1907.06.06-15-én ismét Hampton Roads következett. Itt részt vett a két osztrák-magyar hadihajó a nemzetközi flottafelvonuláson.



Az SMS Aspern a Világkiállításon<sup>5456</sup>

1907.06.25-28-án Ponta Delgada (Portugália, Azori-szigetek) volt a kikötőhelye.

1907.07.03-06-án Algír-ban állt meg.<sup>5457</sup>

1907.07.10-18-án már Sebenico-ban volt. Itt csatlakozott a Nyári Hajórajhoz és mint ilyen, 1907.07.16-1907.09.16-ig a III. hajóosztály zászlóshajója.

1907.07.19-25-én Teodo-ban járt.

1907.07.25-26-án Meljine-ben állt meg.

1907.07.27-29-én Sebenico-ba tért vissza.

1907.07.29-én futott be Fiumébe.<sup>5458</sup>

A két hadihajó amerikai útja a költségvetésnek 401 400 Koronájába került.<sup>5459</sup>

1907.08.14-i hír szerint az 1907.06.15-1907.09.15-között zajló tengeri hadgyakorlathoz csatlakozott a két hazatérő hajóegység.<sup>5460</sup>

A hadgyakorlat céllövészettel ért véget. Ez után „Ziegler Lucian ellentengernagy parancsnokságával az Erzherzog Karl, Erzherzog Fridrich, Babenberg, Sankt Georg, Aspern, Streiter, Scharfschutz, Wildfang

<sup>5448</sup> Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-03-27 / 74. szám

<sup>5449</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Asperrn](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Asperrn)

<sup>5450</sup> Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-03-27 / 74. szám

<sup>5451</sup> Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-04-03 / 80. szám

<sup>5452</sup> Magyarország, 14. évfolyam, 1907-04-20 / 95. szám

<sup>5453</sup> Pesti Napló, 58. évfolyam, 1907-04-27 / 101. szám

<sup>5454</sup> Közgazdasági Értesítő, 3. évfolyam, 1908-05-07 / 19. szám

<sup>5455</sup> Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-05-16 / 116. szám

<sup>5456</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-09 / 137. szám

<sup>5457</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Asperrn](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Asperrn)

<sup>5458</sup> Pesti Hírlap, 29. évfolyam, 1907-07-04 / 158. szám

<sup>5459</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.htm>

<sup>5460</sup> Magyarország, 14. évfolyam, 1907-12-21 / 302. szám

<sup>5460</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-06-29 / 154. szám

<sup>5460</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-08-14 / 193. szám

hadihajóból és három torpedóhajóból téli hajórajt szerveztek. E hajóraj szeptember tizenötödikétől január elsejéig az Adriai tengeren gyakorlatozik.<sup>5461</sup>  
1907.12.09-én a hajó Első Tartalékba került.<sup>5462</sup>

### 1908.

1907.12.31-én lépet hadrendbe az SMS Erzherzog Ferdinand Max (II.). „Mínthogy haditengerészetünk évi újoncz kontingense csekély (össze-vissza 2800 ember), ennyi embert állítani az új hajóra csak azzal vált lehetségessé, hogy két másik hajót, a »Babenberg« csatahajót, meg az »Aspern« czirkálót az »első tartalék«-ba helyezték. Az első tartalékba tartozó hajók három nap alatt szolgálatba állítandók kell, hogy legyenek; békeidőben a hadihajók javarésze ilyen állapotban van.”<sup>5463</sup> Tehát, a két hajó felszabaduló legénysége látta el a szolgálatot az új hadihajón. Ez is azt mutatja, hogy a flotta mekkora emberhiánnyal küszködött.

Ebben az évben jó részt tartalékban volt, noha egy februári cikk szerint: „A szolgálatban álló flotta többi hajója a Sankt Georg, Pelikán, Aspern, Babenberg és Zenta csatahajó és czirkáló, s a törpedő flotta Höhnel sorhajó kapitány vezetésével a dalmát és istriai vizekben végez gyakorlatot.”<sup>5464</sup>

1908.10.10-én „A „Zenta“, „Szigetvár“ és „Aspern“ nevű hadihajók teljesen felszerelve várják a parancsot az indulásra.”<sup>5465</sup>

### 1909.

1909.03.27-től Triesztben állomásozott, mint állomáshajó. Ekkor ebben a szerepkörben az SMS Panther cirkálót váltotta le.<sup>5466</sup>

1909.05.09-én a hajóról küldöttség utazott Bécsbe az asperni csata jubileumi ünnepségére. „Miután (1909) július hó közepétől július végéig a tengerészet parancsnokának vezetése alatt a dalmáciai vizeken gyakorlatok tartottak, melyek idejére a fiumei haditengerészeti akadémia növendékeivel úton lévő »Franz Josef« cirkáló hajó, továbbá az »Aspern« cirkáló és a »Basilisk« aknahajó 8 kis torpedónaszáddal együtt a hajórajhoz csatlakozott.”<sup>5467</sup>

### 1910.

1910.03.01-ig Triesztben állomáshajó és az SMS Zenta váltja állomáshajóként. Az SMS Aspern áthajózott Polába.<sup>5468</sup>

1910.03.01-1910.04.30-ig a Torpedóflotilla parancsnoki hajója.

1910.04.12-én Triesztben ott volt az SMS Zrínyi vízrebocsátásánál.

1910.05.06-1910.11.15-ig Triesztben volt.<sup>5469</sup>

Részt vett az éves hadgyakorlaton. A hadműveletet az Est című lap katasztrófálisnak minősítette 1910.09.16-i számában. A flottamanőver alapján a flotta képtelen az újság szerint megvédeni a hazai partokat. Ennek legfőbb oka a legénység kiképzési hiányosságai. Sok tengerész nem tud úszni, illetve írástudatlan. Így, a hajóról vízbe esett tengerész vízbefulladt. Más hajón nem tudták használni a torpedóvetőt. A IX-es üzemanyagszállító hajó összeütközött az SMS Aspern cirkálóval, súlyosan megrongálva annak az orrát. A 23-as torpedónaszád a hadgyakorlat alatt harcképtelenné vált.<sup>5470</sup>

A Danzers Arme-Zeitung már korábban is igyekezett lejáratni a flottát. A közelmúltban annyi tengerész és fűtő dezertált a chilei partoknál tartózkodó „Franz Josef” csatahajóról, hogy alig lehetett a szóban forgó csatahajót hazahozni. Két évvel ezelőtt a „Georg” hadihajó vontatta haza Amerikából az „Aspern” hadihajót, mivel legénységének nagy része dezertált.<sup>5471</sup> A szóban forgó Danzers Arme-Zeitung,

<sup>5461</sup> Budapesti Hírlap, 27. évfolyam, 1907-09-18 / 222. szám

<sup>5462</sup> Das Vaterland, Dezember 1907-12-09

<sup>5463</sup> Az Ujság, 5. évfolyam, 1907-12-06 / 289. szám

<sup>5464</sup> Magyarország, 15. évfolyam, 1908-02-28 / 52. szám

<sup>5465</sup> Ellenzék, 29. évfolyam, 1908-10-10 / 232. szám

<sup>5466</sup> Magyarország, 16. évfolyam, 1909-05-15 / 114. szám

<sup>5467</sup> Magyar Katonai Közlöny, 1910 (3. évfolyam) Haditengerészetünk az 1909. évben. Ismerteti Marton Aladár százados

<sup>5468</sup> Die Zeit, März 1910-03-01

<sup>5469</sup> Pester Lloyd, Mai Jahrgang 57, 1910-05-07 / nr. 108

<sup>5470</sup> Danzers Arme-Zeitung, 1910-09-22

<sup>5471</sup> Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1910-09-08

Bécsben megjelenő osztrák katonai hetilap. Ezért is meglepő az újság állítása, hiszen más sajtótermék nem írt a fenti incidensekről és problémákról. Szerintem a lap információi nem fedik a valóságot.

A hadgyakorlat után főgépein nagyjavítást végeztek, valamint kicserélték a kazáncsövek egy részét, majd beosztották a tartalék flottába. A hajó kapott egy kenyérsütő kemencét.



*Elől az SMS Árpád, míg takarásban az SMS Aspern, 1910-ben Polában*<sup>5472</sup>

## 1911.

Ebben az évben a tartalék hajókötelék tagja.

1911.01.25-én Triesztben az SMS Aspern fedélzetén Kaspar Ermacora matróz egy gép tisztításával volt elfoglalva, amikor a gép, amin dolgozott, hirtelen kigyulladt. A tűzben a matróz életét veszítette.<sup>5473</sup>

1911.03.28-án a hajót meglátogatta II. Vilmos német császár.

1911.04.30-án Ferenc Ferdinánd trónörökös Brioni-ból a Fasana csatornához szállította. Ezen a napon 11 órákkor érkezett Polába, majd 16 órákkor a főherceget visszavitte Brioniba.

„Pólából hétfőn éjszaka egy egész kis flotta érkezett Fiuméba. A pólai tengernagyi hivatal ugyanis a fiumei kormányzóság kérésére elküldötte a Blitz nevű torpedót, az Admiral Spaun és az Aspern cirkálójákat, továbbá öt más torpedónaszádot, amelyek hivatalba lesznek az Adrián a postaszolgálatot ellátni.” A hajók bevetését a hajósok sztrájkja indokolta, ami megakasztotta a postaforgalmat is.<sup>5474</sup>

1911.08.11-én a Fasana csatornában állomásozott.<sup>5475</sup>

1911.08.20-i hír szerint az isztriai félszigeten hatalmas erdőtüzek pusztítottak. Az SMA Aspern legénysége a Crezi közelében 150 000 négyzetméteren égő erdő eloltásában segédkezett.<sup>5476</sup>

## 1912.

A Tartalék Hajóraj tagja.

1912.03.20-án jelen volt az SMS Tegetthoff vízrebocsátásánál Triesztben.<sup>5477</sup>

1912.03.26-án a Fasana csatornában részt vett egy haditengerészeti szemlén, amit megtekintett II. Vilmos német császár.

1912.05.26-i hír: „Zárából táviratoztak: Fiedler ellentengernagy vezetése alatt tegnap megérkezett a Szentgyörgy, Aspern, Mária Terézia és Spaun cirkálókból, a Gaea torpedónaszádból, azonkívül több torpedóauzóból álló cirkálóflottilla, három napi tartózkodásra.”<sup>5478</sup>

<sup>5472</sup> <https://www.facebook.com/ElsoVilaghaboruPortal/posts/az-sms-%C3%A1rp%C3%A1d-sorhaj%C3%B3-p%C3%B3l%C3%A1ban-1910-el%C5%91tte-r%C3%A9szben-takar%C3%A1sban-az-sms-aspern-cirk%C3%A1l/888956189903219/>

<sup>5473</sup> Grazer Tagblatt, Januar 1911-01-26

<sup>5474</sup> Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-05-31 / 127. szám

<sup>5475</sup> Reichspost, August 1911-08-11

<sup>5476</sup> Grazer Tagblatt, August 1911-08-21

<sup>5477</sup> Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-03-20 / 68. szám

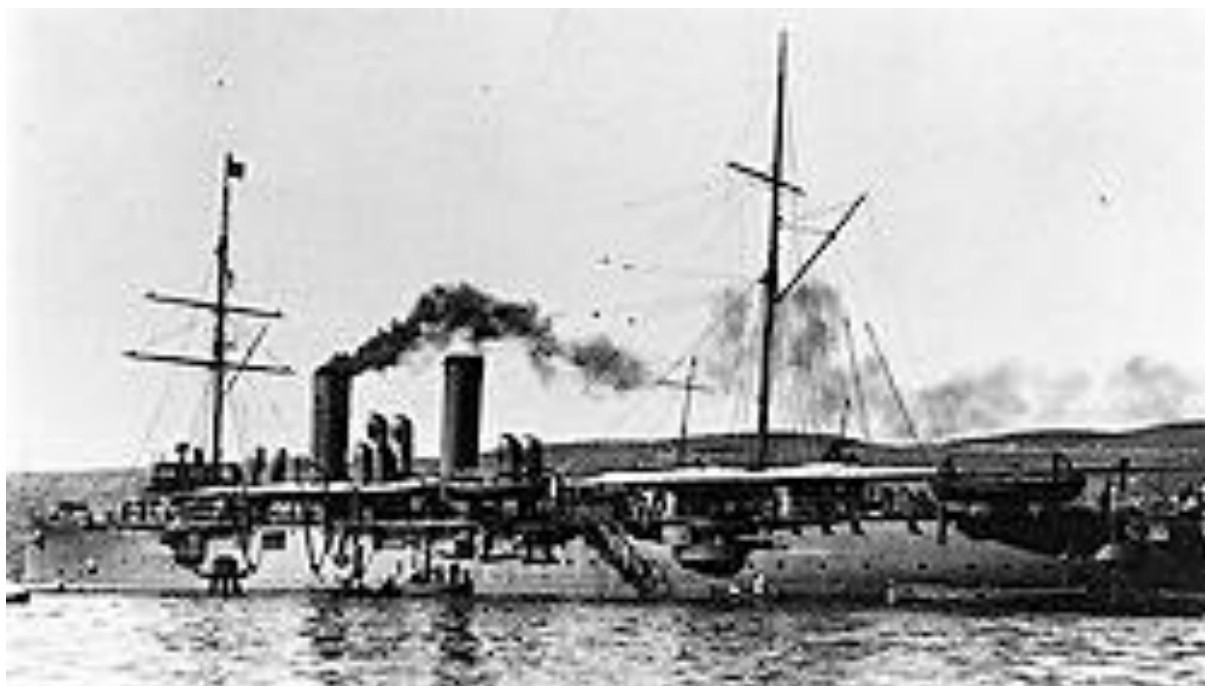
<sup>5478</sup> Az Újság, 10. évfolyam, 1912-05-26 / 125. szám

1912.07.05-én Sebenicoban (Sibenik, Horvátország) volt.

„Az „Aspern“ hadihajó fedélzetéről. — Magyar tengerészek sorsa. — Az „Aspern“ osztrák-magyar hadihajó fedélzetéről, Sebenicoból, a következő panaszos sorokat kaptuk: Tisztelt szerkesztő úr! A Pesti Hírlap június 26-iki számában „Amerikai hús a haditengerészetnek“ cím alatt megjelent hír készített e levellem megírására. A nevezett hír ugyanis így végződik: „Most aztán érdekes lesz, hogy mi történik azokkal a szakvéleményekkel, melyek múlt esztendőben az emberi egészségre kártékonynak mondták a fagyasztott húst?“ Erre mi, az „Aspern“ hadihajó magyar tengerészei, is kíváncsiak vagyunk. Mert kérem, ez a hús, mely néhány hét óta naponként sajkáinkba kerül, nálunk közkedveltségnek örvend. Annyira, hogy még a dalmáciai legények is, akiknek pedig csak sátoros ünnepeken kerül otthon jarachus az asztalukra, úgy ahogy délben a konyhában megkapják a backjük (12 ember) részére való húst, viszik az „Ausguss“-ba, hogy a halaknak jó napot csináljanak. Hasonlóképen járnak el honfitársaink is, akik pedig javarészt a nép gyermekei, így tehát szintén nincsenek túlságosan elkényeztetve. Valóságos éhségstrájkot rendezünk az argentinai hús miatt, amelynek kiállhatatlanul undorító faggyú ízében. Persze mi haszna mindennek, ha az intéző „felsőbb körök“ minderről tudomást nem szereznek. Legutóbb, mikor a nyári hajórajjal elhagytuk Pólát, mindenki örült, hogy majd elmarad a gyűlölt hús. Igen korai volt örömünk, mivel másnap pontosan beállított a drága szép Kühldampfer Brgulje-ba, ahol aznap reggel vetettünk horgonyt. Itt azután ismét ellátott bennünket ezzel az egész hétre való utálatos „delicatesse“-vel. Miután kirakodott a fent említett gőzös, elhagyta a láthatárt, hihetőleg azért, hogy újabb szállítmány felvétele után ismét nyomunkba siessen. Ennyit az amerikai húsról. Vannak azonban más finom dolgok is e dicső nevű hajón. Nevezetesen valósággal dühöng itt az igazság. A mindenkori nagy úr, a Gesamtdetailoffizier, vagy ahogy mi mondjuk, „erster Leutenant“, Stummer Gusztáv sorhajóhadnagy úr, aki egyébként máramarosi származású magyar ember, a rapportnál meg sem hallgatja a „deliquenst.“ Minek az? Egyszerűen ráordít: „Sind Sie ruhig, Sie frecer Ker!“ — és már diktálja is a Professnak a tisztességes paklit. Kérem már most, minek viszik az embert „kihallgatására, mikor úgy sem hallgatják meg? Büntessenek anélkül. Ha még „Bordarrest“-tal (kaszárnyafogság féle) büntetnék, az még csak megjárja, bár ez is elég nagy büntetés nekünk, akik úgyis oly ritkán mehetünk ki, hanem a „Dunkelarrest“-tól óvjon meg minden igaz lelket az egek Ura! Ez a helyiség a hajó lelegején, a fedélzet alatt, sőt az illemhely alatt van, amelyről a zárka mennyezetén átszivárog a ... de minek írjam ki világosabban! Erről meggyőződhet bárki, akit érdekel, ha ugyan oda engednének valakit. Hát kérem, hol van itt a XX. század higiéniája? Ilyesmi talán még Oroszországban sincs. De hát mit törődnek az ilyesmivel a tiszt urak! A fő, ha megvan az ő kényelmük. Ők akár naponkint is megfürödhetnek édes vízben, ami itt kincset ér, — a legénység pedig mosdhatik közösen 20—25-ös csoportokban 30. vízben és megkaphatja egymástól a legundorítóbb fekélyeket. Június 23-án ünnepelték az öreg 1908-asok az „utolsó 100“ napot. Nálunk egy nagyobb részt víg olasz fiúkból álló kis csapat, tréfás menetben, multságos dalolással egy kis fekete koporsót, melyben az „ultimo 100“ volt, hordozott körül a hajón este 7 óra előtt, hogy azután víg kurjongatások között a vízbe temessék. Alig oszoltak szét, jött az inspekciós sorhajóhadnagy úr és ráförmedt az egyik idősebb altisztre, hogyan engedheti meg az eféle botránycsinálást? Végül még hozzátette, hogy ezért majd öt csukatja be. Néhány perccel később négy színésznői és hölgy jött a hajóra, a közeli Brioni-szigetről, akik nyilván ott üdülnek. Nemsokára kezdetét vette egy pezsgős vacsora az „Offiziersmesse“-ban, amelyen a tiszt urak teljes számban megjelentek, ami csak természetes, az inspekciós tiszt is. A legénységnek nyolc órakor „Abpurren“ — aludni térés — volt. Alvásról azonban éjfél utáni háromig szó sem lehetett, mivel olyan ricsajt csináltak a mulatozók, hogy csak úgy rengett! Hajnali három óráig mulattak, holott csupán éjféle 12-ig szabad nőnek a hajón maradnia. Merészkedett volna csak tiltakozni valaki emiatt, lett volna annak ne mulass! És ez nem is volt első eset. Pedig most vannak a nagy nyári gyakorlatok, amikor ugyancsak szükségünk van a pihenésre, az egész napi fárasztó, testet-lelket sorvasztó nehéz szolgálat után. Nem reméljük ugyan, hogy ez a mi panaszkunk napvilágot lásson, mégis megírom, mivel könnyebb lesz tőle a lelkem. Ha több szabad idővel rendelkeznék, hasonlókat írnék gróf Tisza István e excellenciájának is, egyben ajánlván neki, csináltasson itt is rendet az ő kakastollasaival. Rajtam ugyan már úgy sem sokat segítene, meg egy pár hét, azután ismét Ausrüstungba kerül az önkényszerűségből otthon hagyott civilruhátaram. De szerencsétlen bajtársaimnak, akiknek még esztendőig kell várni, amíg itt a megváltás órája és ők is levethetik a kék gallért, amely csak akkor szép, mikor az ember otthon szabadságon, alaposan kinyalva, a legmagasabb fokig „Unvorschriftsmäßig“ adjusztálva, sétálhat a budapesti korszón vagy a világszép állatkertben. Azonban nem akarom t. szerkesztő úrnak idejét még tovább is igénybe venni, több

szenvedő társamnak nevében is csak arra kérem, ha tenne valamit érdekünkben, örök hálára kötelezne egy csomó szegény magyar fiút. Hazafias üdvözlettel: X. Y.”<sup>5479</sup>

1912.11.04-én, hajnali 2, óra 30-kor a balkáni háború miatt kifutott Polából, Konstantinápoly felé. Fedélzetén partraszálló erőt szállított. A kötelék tagja még az SMS Aspern mellett, az SMS Erzherzog Ferdinand, az SMS Radetzky, SMS Zrínyi pre-dreadnoughtok, SMS Admiral Spaun cirkáló, SMS Uskoke és az SMS Wildfang rombolók. 1912.11.05-én a sajtó szerint már Konstantinápolyban volt, noha oda ténylegesen csak négy nap múlva érkezett meg.<sup>5480</sup> A hajó 1912.11.05-06-án a Jón-tengeren, Zante (Zákinthosz) szigeténél járt.<sup>5481</sup>



*A hajó 1912 körül*<sup>5482</sup>

1912.11.07-09-én a Beschika (Besik vagy Bezika)-öbölben járt a Dardanellák bejáratánál. „Az Aspern a Dardanellák előtt fog cirkálni. Ez a hadihajó tartja fenn a radiotelegrafikus összeköttetést a konstantinápolyi osztrák-magyar nagykövetség, a hajóraj parancsnoka és a pólai hadikikötő között.”<sup>5483</sup> Parancsnoka Teichgraeber Ferenc fregattkapitány.

A hajó legénysége 305 fő,<sup>5484</sup> továbbá néhány tengerész, akinek feladata a konstantinápolyi követség őrzése lesz.<sup>5485</sup>

1912.11.09-én érte el a Boszporuszt.

1912.11.10-én Isztambulban (Pera-ban) járt. Isztambulban valóban keresztények lemészárlása történt, és a zavargások nagyobb méreteket öltöttek. Állítólag *Hadrianopolis (Edirne) is lángokban áll.*<sup>5486</sup> *Bár több újság is említi a hajó Pera-i útját, feltehetőleg még sem járt ott a hajó.*

1912.11.09 – 1912.12.02-ig Konstantinápolyban volt. (A sajtó november 5-re várta a hajót Konstantinápolyba, de késett a Boszporuszon való áthaladási engedély késedelme miatt.<sup>5487</sup>) „Az

<sup>5479</sup> Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-07-05 / 158. szám

<sup>5480</sup> Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám

<sup>5481</sup> Arbeiterwille - Neue Zeit, November 1912-11-06

Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám

<sup>5482</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Asperrn](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Asperrn)

<sup>5483</sup> Friss Ujság, 17. évfolyam, 1912-11-06 / 264. szám

<sup>5484</sup> Népszava, 40. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám

<sup>5485</sup> Budapesti Hírlap, 32. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám

<sup>5486</sup> Grazer Volksblatt, November 1912-11-11

<sup>5487</sup> Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-06 / 263. szám

Aspern nevű osztrák-magyar hadihajó holnapután érkezik ide. A nagyhatalmak a portával tárgyalásokba bocsátkoztak annak érdekében, hogy a hatalmak mindegyike egy újabb hadihajót küldhessen Konstantinápolyba.<sup>5488</sup> „Az „Int. Pol. Corn“ jelenti. Az „Aspern“ nevű védett cirkáló ma Konstantinápolyba megérkezett és a „Taurus“ állomáshajó közelében lehorgonyzott. A Konstantinápolyban élő osztrák és magyar állampolgárok most már minden eshetőséggel szemben biztosaknak érzik magukat, mert a két hadihajó elegendő gépfegyvert és legénységet tud partra számtani, hogy szükség esetén a nagykövetséget és az oda menekülő magyarokat és osztrákokat megvédhesse és onnan a hajókra való menekülésüket biztosíthassa. Az esetleges menekülők felvételére jelenleg öt osztrák Lloyd-gőzös és a „Kelet“ nevű magyar gőzös áll rendelkezésre. Ezen gőzösök a forgalom közvetítése szerint váltakoznak ugyan, de négy-öt osztrák Lloyd-gőzös állandóan tartózkodik Konstantinápolyban és ezek szükség esetén 4000—5000 embert vehetnek fel.”<sup>5489</sup> A hajó szombat (1912.11.09-én) este 8,05-kor kötött ki Konstantinápolyban.<sup>5490</sup>

„Baleset egy hadihajónkon. Prága, november 21. (Saját tudósítónk távirata.) Az Aspern osztrák hadihajó tengerészcadéjtja, Semitscha Tivadar, aki prágai születésű, szüleihez érkezett távirat szerint egy konstantinápolyi altiszt pisztolyának véletlen elsülése következtében súlyosan megsebesült. A golyó átfúrta a lépét és a has falát horzsolta. Semlitschkát e hó 9-én mintegy hatvan emberből álló tengerészeti különítmény második tisztjét, a perui európai lakosok védelmére szállították partra. Az Aspern hadihajó tudvalévően a háború kitörése óta a Járvány-tengeren van. Hogy a szerencsétlenség hogyan történt, arra nem terjeszkedik ki a távirat. A fiatal tiszt állapota — miután műtétet végeztek rajta — javult.”<sup>5491</sup>

1912.11.14-én Smirna vizein volt.<sup>5492</sup>

1912.12.02-án táviratilag visszarendelték Konstantinápolyból az Adriára.<sup>5493</sup>

„A mellőzött orosz parancsnok. Konstantinápoly, dec. 3. — Saját tudósítónktól. — Az Ikdam hangsúlyozza, hogy Konstantinápolyból eltávozott osztrák-magyar Aspern hadihajónak a parancsnoka az összes hajóparancsnokoknál búcsúlátogatást tett, kivéve az orosz állomáshajónak a parancsnokát, akinél egyáltalán nem jelentkezett.”<sup>5494</sup> A hajó Konstantinápolyt 1912.12.04-én hagyta el. Amikor az SMS Aspern felhúzta a horgonyt a kihajózáshoz, az orosz Kagul cirkáló is kifutáshoz készülődött, avval a céllal, hogy az SMS Aspern után eredjen. Ezt az osztrák – magyar hadihajó parancsnoka ellenséges lépésnek tekintette, hajóját harcra kész állapotba hozta és felszólította az orosz hajót a visszafordulásra. Az orosz hajót a francia Leon Gambetta hadihajó parancsnoka is megállásra szólította fel. Végül az orosz hajó ismét kikötött és az SMS Aspern kihajózott a Boszporuszon.<sup>5495</sup> Az SMS Aspern és az orosz hajó parancsnoka között a jelek szerint, már korábban ellentét alakult ki, de ennek oka nem ismeretes.

1912.12.05-én futott be Gravosa-ba.

1912.12.06-án érkezett vissza Polába. Itt új rádióállomást kapott.

<sup>5488</sup> Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-07 / 264. szám

<sup>5489</sup> Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-09 / 265. szám

<sup>5490</sup> Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-11-12 / 268. szám

<sup>5491</sup> Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-11-22 / 277. szám

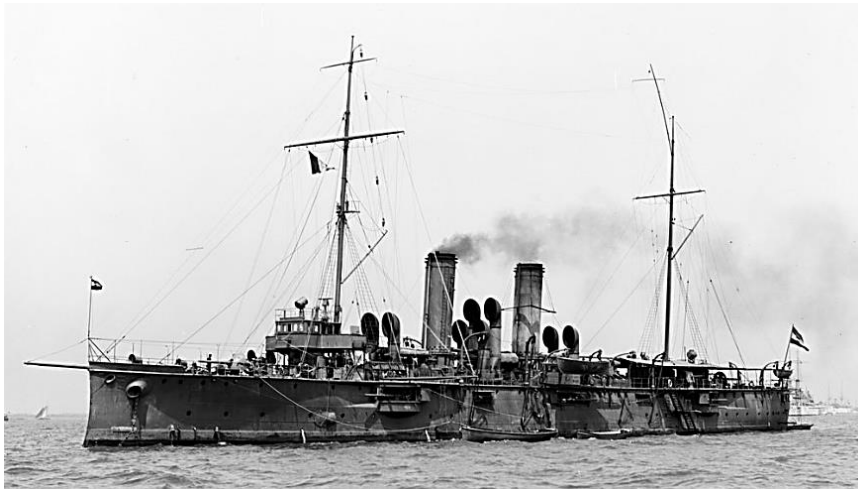
<sup>5492</sup> Pester Lloyd, November Jahrgang 59, 1912-11-14 / nr. 269

<sup>5493</sup> Szeged és Vidéke, 11. évfolyam, 1912-12-02 / 278. szám

Prager Tagblatt, Dezember 1912-12-03

<sup>5494</sup> Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-12-04 / 287. szám

<sup>5495</sup> Czernowitzer Tagblatt, Dezember 1912-12-09



### 1913.

A hajó új rádióberendezéseket kapott.

1913.03.19-én kifutott Polából a Bojana folyó (Montenegró) torkolatának blokádjára. Herceg Novi partjainál járőrözött.<sup>5497</sup> Az SMS Aspern-t több romboló és torpedónaszád kíséri.<sup>5498</sup> Az SMS Aspern legénysége körülbelül 300 fő, és ebből 100 főt tud partra tenni.<sup>5499</sup>

1913.03.21 – 1913.04.02-ig Zelenika-ban (Montenegró) volt.

1913.04.03-án Cattaróban volt.<sup>5500</sup> A térségben van még az SMS St. Georg, SMS Spaun és az SMS Panther is.<sup>5501</sup> Egy újság az SMS Aspern-t tévesen a Földközi-tenger vizei helyezte ekkor.<sup>5502</sup>

„Szatumor, ápr. 7. (öt órakor este.) Az ostromzár még nem kezdődött meg és egyelőre csak flottatüntetésről van szó. Burney altengernagy kormányának további parancsát várja. Az Aspern osztrák és magyar cirkálóhajó és az angol cirkálóhajó ma reggel felderítő útra indultak el, amely egészen Korfuig terjedt. Eddig még nem tudják, várjon lesz-e ostromzár és ha lesz, mikor kezdődik, sem pedig azt, hogy békés vagy háborús ostromzár lesz-e. Mihelyt az ostromzárt elrendelik, nemcsak Montenegróra, hanem az egész albán tengerpartra fog kiterjedni. E tengerparti vidékek formációja miatt, amelyeken partraszállás majdnem ki van zárva s legalább is igen nehéz és időt rabló, csak a kikötők blokádjára fognak szorítkozni, s ezek a kikötők Antiváz, Durazzó, Média, Alesszió és Dulcignó.”<sup>5503</sup>

„A nemzetközi hajóraj a következő állást foglalja el: Az osztrák és magyar hajóraj a jobbszárnyon állott el, a szélső jobboldalon egymásután következnek az Aspern Zrínyi, Erzherzog Franz Ferdinand és Radetzky czirkálóhajók, azután következik a King Edward VII. angol czirkálóhajó. Ennek baloldali szomszédja a francia Edgar Quinet és a Dortmund angol czirkálóhajó és ezután következik a két olasz hajó, amely a többenél kisebb és alacsonyabb. Az antivárii kikötőben van a Breslau német hadihajó, a legszebb és a legkarcsúbb valamennyi között. Az antivárii kikötőben van továbbá egy osztrák és magyar torpedóhajó és három torpedóromboló, amelyek folytonosan Antivári és Káttaró között czirkálnak. Csütörtök óta két olasz torpedóromboló is a kikötőben van. A hajókon a legénység rendes napi munkáját végzi. Az angol és a francia hajókon tegnap nagy sűrűség volt. A német hajók legénysége gyakorlatokat végzett. Az olasz hajókon a legények sétáltak, az osztrák és magyar hajókon is gyakorlat volt. Az egyik angol hajón sűrűn vannak tengernagyi tanácskozások. A Franz Ferdinand hajón az összes nemzetek tisztjei a szikra távirati újságokat olvassák, amelyek a világ minden részéből érkezett híreket közlik. A híreket a berlini Nordd. Allg. Ztg. küldi.”<sup>5504</sup>

1913.04.07-én az osztrák - magyar „Aspern” cirkáló és egy angol cirkáló tegnap reggel felderítő útra indult Dulcigno-ból, Korfu felé.<sup>5505</sup>

<sup>5496</sup> [https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Aspern#/media/F%C3%A1jl:SMS\\_Aspern\\_Austro-Hungarian\\_cruiser\\_1907.jpg](https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Aspern#/media/F%C3%A1jl:SMS_Aspern_Austro-Hungarian_cruiser_1907.jpg)

<sup>5497</sup> Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-03-20 / 68. szám

<sup>5498</sup> Prager Tagblatt, März 1913-03-19

<sup>5499</sup> Die Zeit, Mai 1913-05-18

<sup>5500</sup> Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-04-04 / 80. szám

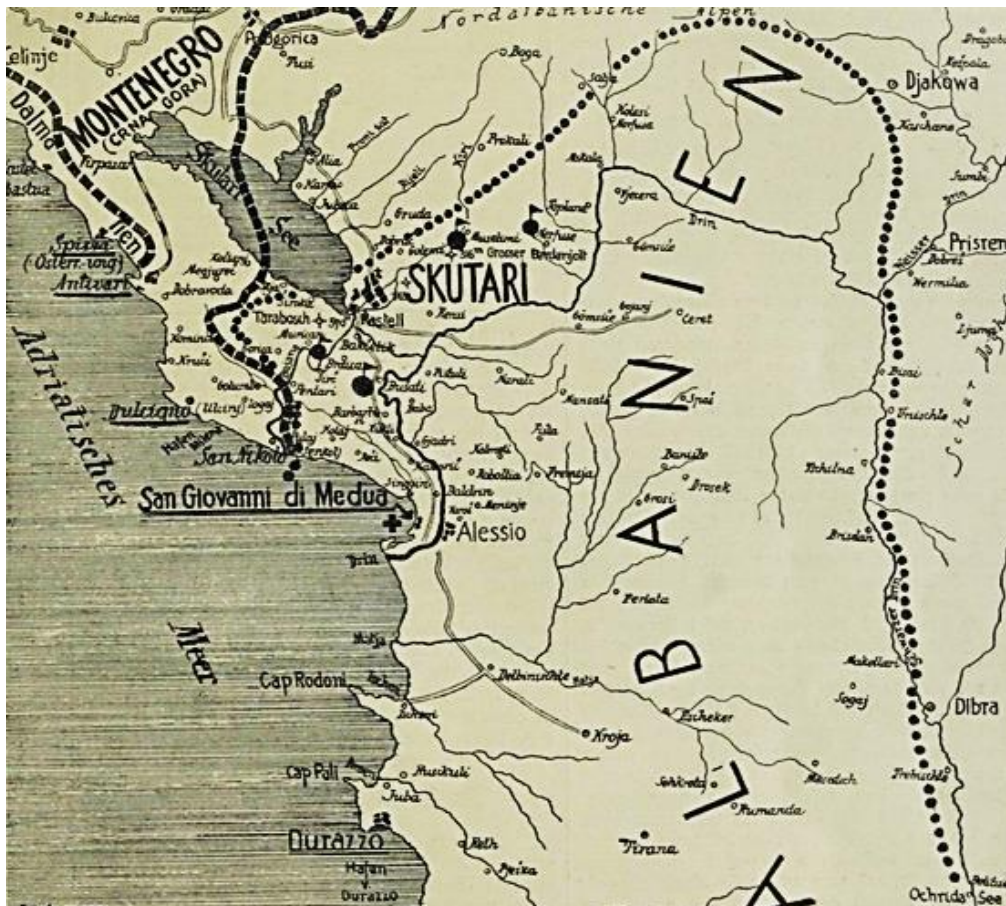
<sup>5501</sup> Grazer Tagblatt, April 1913-04-02

<sup>5502</sup> Czernowitzer Tagblatt, April 1913-04-04

<sup>5503</sup> Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-04-08 / 83. szám

<sup>5504</sup> Magyar Nemzet, 32. évfolyam, 1913-04-11 / 86. szám

<sup>5505</sup> Allgemeiner Tiroler Anzeiger, April 1913-04-08



A tengeri blokádnak hadműveleti térsége<sup>5506</sup>

A Montenegro előtti flottatüntetésen részt vett az SMS Erzherzog Franz Ferdinand, az SMS Radetzky, az SMS Zrinyi csatahajó, az SMS Aspern cirkáló, valamint az SMS Scarfschhüte, az SMS Dinara és az SMS Ulan torpedónaszád.

1913.05.12-14-én Teodo-ba futott be.

„Antivári előtt az ostromzárt most az Aspern cirkáló végzi, mely tegnap e célból ideérkezett.”<sup>5507</sup>

1913.05.16 – 1913.06.13-ig Durazzo-ban (Durrës, Albánia) volt.<sup>5508</sup> Itt volt az olasz Francesco Feruggio cirkáló is.<sup>5509</sup>

1913.06.14 – 1913.07.06-ig Teodo-ban volt.

1913.07.07-23-án Durazzo-ban járt ismét.

1913.07.23-án befutott Meljine-be (Montenegro).

1913.09.12-én Brgulje-ből (Horvátország) hajózott ki.

1913.09.13-23-án és 1913.09.24-1913.10.11-ig a Bojana folyó (Montenegro) torkolatánál járt. Cél a Scutari kikötő blokkolása.

1913.10.11-12-én Teodo-ban volt.

1913.10.13 – 1913.11.17-ég Pola-ban volt.

1913.11.07-09-én ismét a Bojana torkolatánál járőrözött.

1913.11.17-én befutott Cattaro-ba.

1913.11.18 – 1913.12.01-ig a Bojana torkolatánál járőrözött, illetve állomáshajói feladatokat is ellátott.<sup>5510</sup>

<sup>5506</sup> Das interessante Blatt, Januar-Juni 1913-04-10

<sup>5507</sup> Délmagyarország, 2. évfolyam, 1913-05-14 / 110. szám

<sup>5508</sup> Deutsches Volksblatt für Galizien, 1913-05-23

<sup>5509</sup> Pilsner Tagblatt, Juni 1913-06-03

<sup>5510</sup> Egerer Anzeiger, November 1913-11-28

1913.12.01-02-án Teodo-ban horgonyzott.  
1913.12.03-08-án Lussin vizein járt.  
1913.12.08-án befutott Polába.  
1913.12.13-án leszerelték.<sup>5511</sup>

#### 1914.

1914 áprilisában felmerült, hogy a hajót Dél-Amerikába küldik.<sup>5512</sup>  
1914.07.31-én szolgálatba állt.  
1914.08.21-én rövid tengeri próbautat tett.  
1914.08.24-én beosztották az I. Cirkálódadosztályba az SMS Sankt George, SMS Kaiser Karl VI., SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia és az SMS Zenta mellé. A kötelékpárancsnok Paul Fiedler altengernagy volt.  
1914.09.19-án a dalmát partok előtt cirkált egy torpedónaszád kötelékkel Porozina (Cres sziget) közelében.

#### 1915.

1915.03.22-én a Fasana csatornában volt az SMS Spaun, SMS Novara és az SMS Saida cirkálókkal együtt.  
1915.03.31-től a Cattarói öbölben állomásozott és az öböl előtt járőrözött. Itt az SMS Warasdiner és az SMS Turul rombolók voltak a kíséretében.  
1905.05.14-én a vakok számára az S.M.S. Aspern cirkáló magyar legénysége és tisztikara 76 koronát gyűjtöttek.<sup>5513</sup>  
„Haditengerészek atletikai versenye és football mérkőzése. Dalmáciában a S. M. S. Franz Josef és S. M. S. Aspern hadihajó legénysége atletikai versenyt és football-mérkőzést rendezett, mely igen jól sikerült. Az atletikai verseny délután három órakor kezdődött s ezt követte a football-mérkőzés. Volt vívás, tornaverseny, magasugrás, súlydobás, 100 és 400 méteres síkfutás. E két síkfutás kivételével, melyet Vogel Antal (magyar) TTC. nyert, az összes atletikai számokban a Franz Joseph legénysége győzött, egyénileg szintén az ezen a hajón szolgáló Srbek (Slavia), ki a vívás, magasugrás és tornában legelső volt. Mindkét football csapatban a tisztikar is képviselve volt és itt szintén a Franz Joseph csapata győzött 5—0 (2—0) arányban a kevesebb tréninggel rendelkező Aspern csapatán. Az Aspern csapatában igen jól játszott lovag Fiala fregatthadnagy, a Franz Joseph csapatában dr. Stocovich fregattorvos, Fábíán (magyar), Vokum és Srbek (Slavia) voltak igen jók. A mérkőzést Adorján Ferenc magyar szövetségi bíró (S.A.-Ujhelyi Vasutas Sport Club) vezette.”<sup>5514</sup>  
1915.12.29-én kifutott az SMS Helgoland cirkáló támogatására, de végül nem került az SMS Aspern ütközetbe.

#### 1916.

1916.01.08-án és 09-én a Cattarói-öbölben lőtte a Lovcen-hegyi montenegrói állásokat a Traste melléköbölből. Lőtte Kovaci, Popovic és Zagora montenegrói településeket. A tüzelés eredményeként elmenekültek a montenegrói tüzmegefigyelők, akik irányították a helyi lövegek tüzelését az osztrák-magyar hajók ellen. Ennek következtében az I. cirkálódadosztályt délebbre, Cattaróba helyezték át, ahol könnyebben megtámadhatták a szövetséges hajókat az Adria déli vizein.

„A hadihajók 1916. január 8-án vonultak tüzelőállásba. Az ASPERN cirkáló (parancsnoka norwalli Konek Emil fregattkapitány) a nyílt Adriáról, a Traste-öböltől délre, 7 óra 11 perckor nyitott tüzet s közben a partvonal mentén öt különböző állásból két napon át lőtte az ellenséges erődöket és ütegeket, amelyeket Lorsich tábornagy csoportjának kellett elfoglalnia. Az ASPERN feladata nehéz volt, mert a célpontok fedve voltak és nem találtak kiegészítő célpontokat sem, ezért a közvetett tűzvezetést a hagyományos módon nem lehetett alkalmazni. Konek fregattkapitány olyan új tűzvezetést dolgozott ki,

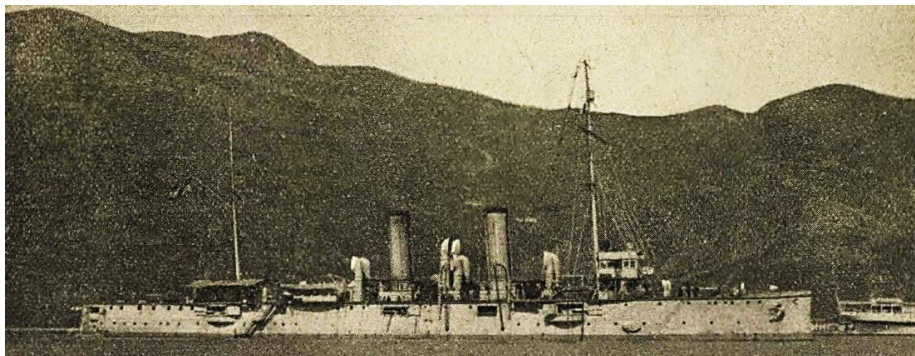
<sup>5511</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>5512</sup> Grazer Volksblatt, April 1914-04-26

<sup>5513</sup> Az Est, 6. évfolyam, 1915-05-14 / 133. szám

<sup>5514</sup> Pesti Hírlap, 37. évfolyam, 1915-10-02 / 274. szám

amely addig ismeretlen volt a flottánál. A repülőgépekkel ellenőriztette a találatokat, amelyek mind jól feküdtek. Később a flottaparancsnokság ezt az új tűzvezetést is oktattatta minden tüzérségi iskolán.”<sup>5515</sup>



*Az Aspern cirkáló, mely montenegrói offenzívánkban ágyúival nagy veszteséget okozott az ellenségnek*<sup>5516</sup>

1916.08.02-án Durazzo-nál délelőtt 6 órakor tűzpárbejt vívott az olasz Nino Bixio védett cirkálóval. Az olasz hajón volt 6 db 12 cm-es, 6 db 7,6 cm-es löveg és 2 db torpedóvető cső. Sebessége 26,8 csomó. Az olasz cirkálót kísérte még 6 db torpedónaszád. Nem tudni, hogy az SMS Aspern ért-e el találatot. Az SMS Aspernt, az SMS Warasdiner és az SMS Wildfang 250 tonnás torpedónaszád kísérte. A 45 percig tartó csatába bekapcsolódott a brit HMS Liverpool cirkáló (fő fegyverzete 2 db 15 cm-es, 10 db 10 cm-es löveg, sebessége 25 csomó), valamint számos francia és olasz romboló és torpedónaszád.

„Torpedójárműveink egy csoportja augusztus 2-án reggel Malfettában katonai rendeltetésű tárgyakat vett tűz alá, egy repülőgéphantárt teljesen szétrombolt, egy gyárat lángba borított, egy másikban súlyos károkat okozott. A visszatérés alkalmával esek a torpedójárművek, amelyekhez az Aspern cirkáló is csatlakozott, egy cirkálóból és hat torpedórombolóból álló ellenséges osztaggal rövid tűzharcba keveredtek. Miután a mi torpedójárműveink több találatot értek el, az ellenséges egységek dél felé fordultak és eltűntek. A mi egységeink sértetlenül tértek vissza”<sup>5517</sup>



5518

*Az SMS Aspern 1916.08.02-án Cattaróban az SMS Warasdiner és az SMS Wildfang társaságában*

„Molfetta bombázása: Cs. és kir. sajtóhadiszállás. Máj. aug. 6. (Az Est kiküldött munkatársának távirata) (A sajtóhadiszállás jóváhagyásával) Az Aspern cirkáló és az öt kísérő torpedózuzó, amely Molfettát oly sikeresen bombázta, ma reggel ünnepélyesen beérkezett kikötőjébe. A torpedózuzó fedélzetén, amelyen egy Budapesten jól ismert arisztokrata volt a parancsnok, egy másik tengerészeti akcióban résztvevő járművek parancsnokai is találtam, akik az eseményekről a következőket beszéltek : — Reggel öt óra körül minden akadály nélkül elértük Molfeita kikötőjét. Erélyesen bombáztuk a kikötőbeli nagy fehér csarnokot — láthatólag hangárt — és megfigyeltük, hogy bombáink találtak. A gyárat ismételten kitűnő

<sup>5515</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.

<sup>5516</sup> A világháború képes krónikája, 1916 (7. kötet, 79-90. szám) 1916-05-21 / 85. szám

<sup>5517</sup> Az Est, 7. évfolyam, 1916-08-04 / 215. szám

<sup>5518</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Asperrn](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Asperrn)

sikerrel lőttük. Mikor a második gyár bombázására került a sor, észrevettük, hogy előtte terül el a temető. (Jellemző tengerésztisztjeink gyöngéd érzésére, hogy más állásokat kerestek, hogy a temetőt semmi baj ne érje.) — Bombáink felgyújtották a gyárat, azután visszatértünk, a nélkül is hogy lőttek volna ránk — fejezték be elbeszélésüket a torpedózúzó fedélzeten a tengerésztisztek. A bombázás többi részleteit az Aspern cirkáló fedélzetén tudtam meg. A parancsnok és tisztjei térképekkel és tengerészeti almanachokkal ültek egy asztal körül és izgatottan írták jelentésüket. — A Bocche-tól mintegy harminc mértföldre ellenséges hajók füstoszlopait láttuk az ég felé szállani. — beszélték a tisztiek. — Ezek az ellenséges hajók értesültek Molfetta bombázásáról és valószínűleg Brindisiből jöttek, hogy elvágják a hazatérő magyar és osztrák hajók útját. Egy 700 tonnás olasz torpedózúzó — Indomito-típus — haladt az élükön és lőtte kisebb egységeinket a nélkül azonban, hogy eltalálta volna őket. **Az Aspern tüzelt rá, mire az Indomito láthatólag találva, nyugat felé fordult.** Az ellenfél már 10 kilométerre volt tőlünk és a hat torpedózúzó mellett ekkor felismertük az olaszok egyik cirkálóját is. — **Hajónk erőlyesen bombázták az ellenséget, találatokat figyeltünk meg és ekkor az ellenség hirtelen megfordult.** Két olasz cirkáló, még egyszer megpróbált közeledni, de ismét lőttünk rájuk. Az ellenség végül feladta a harcot és eltűnt dél felé. A harc negyvennégy percig tartott és bevégeződött anélkül, hogy a legkisebb veszteséget is szenvedtük volna. A mai nap különben is nagyon sikeres volt, mert Durazzóban öt eredménytelenül bombázó olasz repülőgép közül Fritsch és Severa zászlósok lelőttek egyet, a repülőgép szinte sértetlenül került birtokunkba, a bérmentők menekülni igyekeztek, egyiküket azonban azonnal elfogták.”<sup>5519</sup>

A csata utólagos rekonstruálása:

„Az olasz partok ellen vezetett következő rajtaütésre augusztus 1-jén került sor. A Molfetta ellen tervezett támadásra az Öbölből kifutott a WILDFANG (parancsnoka hg. Liechtenstein korvettkapitány) és a WARALDINER (parancsnoka Potocnik korvettkapitány). A két romboló augusztus 2-án reggel 5 órakor érkezett Molfetta elé és hatásosan lőtték a kikötőt, egy hangárt és egy ipartelepét. 38 perc után beszüntették a tüzet és haza indultak. Időközben kifutott az Öbölből az ASPERN cirkáló norwalli Konek Emil fregattkapitány parancsnoksága alatt. A 80 T és a 85 F torpedónaszádok kísérték. Feladatuk az volt, hogy biztosítsák a rombolók hazatérését. Miután a két csoport összetalálkozott, észak felől füstoszlopokat vettek észre. Ekkor teljes gőzzel az Öböl felé fordultak, nehogy az ellenség elvágja útjukat. Hamarosan úgy tűnt, hogy az ASPERN-csoportot bekerítik, hiszen az öreg cirkáló — a ZENTA és a SZIGETVÁR testvérhajója — a közeledő ellenséges egységeknél sokkal kisebb sebességre volt csak képes. Először a GIUSEPPE ABBA romboló került harcérintkezésbe a WILDFANG -gal és a WARALDINER-rel. Amikor a GIUSEPPE ABBA belekerült a cirkáló lőtávolaiba, az ASPERN is tüzet nyitott. Rövid időn át a két cs. és kir. romboló lövegei is elérték a GIUSEPPE ABBA-t, amely a cirkáló lövései elől kitért. Néhány perc múlva — 9 óra 26 perckor — a COMMANDANT BORY által vezetett francia rombolócsoporthoz is belekerült az ASPERN lőtávolaiba s a 12 cm-es lövegek áttették tüzüket az ellenséges csoport vezérhajójára. Ugyanekkor a rombolók — a COMMANDANT BORY-n kívül a BISSON, az ARDENTE és az IMPAVIDO - is löni kezdtek. Néhány perc múlva az ellenség pozíciót változtatott, hogy a két rombolót leválasszák az ASPERN-ről. A távolság ekkor 6000 méter volt az ASPERN és a két romboló között. Ezt észrevéve az ASPERN visszafordult a rombolókért s azokkal együtt kísérelte meg az áttörést. Hamarosan párhuzamosan futott a két ellenséges csoport s így folytatták a tűzpárbajt. Ekkor már az ellenség túlereje a NINO BIXIO és a LIVERPOOL cirkálókkal növekedett. Erről az ütközetről az ASPERN egyik tisztje, a Baranya megyei Bikaron élő dr. Puchner Károly a következőképpen ír visszaemlékezésében: „...1916. augusztus 2-án pár, könnyű egységünk az olasz partokat lőtte s visszatértükben őket kellett felvonnunk, mert várható volt, hogy náluk sokkal erősebb egységek veszik őket üldözőbe. Ez meg is történt. Alig értünk visszatérő egységeink közelébe, tőlünk keletre, tehát a cattarói visszavonulási utunkat elvágva feltűntek az ellenséges egységek. A most következő ütközetben Cagni olasz admirális vezénylete alatt két modern cirkáló és hat, szintén modern torpedóromboló 54 komoly ágyúval állt szemben a mi elavult cirkálónkkal és két, hadászati szempontból alig számbavehető rombolóval és ugyanennyi torpedónaszáddal, összesen 28 gyengébb ágyúval. Ennek dacára sikerült a bennünket Cattarótól elzáró ellenséges egységeket elriasztani... Az ütközetnek 10 óra 2 perckor lett vége, amikor az antant egységek tüzet szüntettek és visszafordultak. Olasz források szerint azért, mert több súlyos találatot kaptak s a sérült, mozgásképtelenné vált hajókkal nem lehetett folytatni az üldözést. A WARALDINER és a két torpedónaszád nem kapott találatot. A WILDFANG antennáját

<sup>5519</sup> Az Est, 7. évfolyam, 1916-08-08 / 219. szám

elvitte egy lövedék s néhányan megsebesültek. Hogy az ASPERN-en mekkora volt a veszteség, azt adatok hiányában nem tudjuk. Megjegyezzük, hogy ebben az összecsapásban az antant részéről a két cirkálón kívül nyolc romboló vett részt. Ezt az akciót az U 4 és az U 17 biztosította. Az U 4 találkozott a NINO BIXIO-val, de torpedója célt tévesztett.”<sup>5520</sup>

1916.10.20-án Durazzo-ban az SM U16 tengeralattjárót. Az osztrák-magyar tengeralattjáró 1916.10.17-én süllyedt el. Viszont az SMS Aspern sikeresen fedezte 1916.11.19-én a visszatérő SM U64-es tengeralattjárót.

### 1917.

1917.10.28-án Polában a hajó fegyverzetét kicsit átalakították. A gépház és a tiszti szállás nyílása közé 1 db 7 cm (6,6 cm)/L/45-ös légvédelmi löveg került elhelyezésre.

1917.07.24-én lógyakorlaton volt Herczeg Novi közelében a Topla-öbölben.

1917.10.28-án Cattaróból Polába indult, ahová 30-án érkezett meg.

1917.11.04-én (máshol 12-én) Triesztbe ment.

1918.03.14-én kivonták Triesztben az aktív szolgálatból, hogy legénységüket a Fekete tengeri kereskedelmi hajókra osszák be.

Triesztben 1917.11.19-én a hajót felkereste IV. Károly magyar király és osztrák császár. 1917.12.14-én a Württembergi herceg látogatta meg a hajót.

### 1918.

1918.03.13-án Triesztből Polába hajózott át. Itt az I. aknásszázad lakóhajója lett a háború végéig.<sup>5521</sup>

Itt az SMS Gamma aknarakót támogatta lakóhajóként.

1918.03.15-én az SMS Aspern fegyverzetét eltávolították.

### 1920.

Hadizsákmányként Nagy-Britannia kapta meg, de a hajót eladta Olaszországnak lebontás végett.

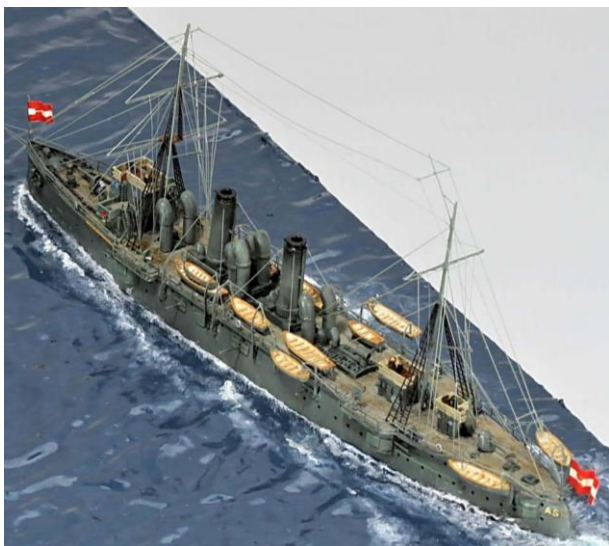


5522

<sup>5520</sup> Hadtörténelmi Közlemények, 102. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 1989) 1. szám / Közlemények / Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészetének hadműveletei az első világháborúban, 1916-1917. – 1989. 41. p.

<sup>5521</sup> <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

<sup>5522</sup> <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/297/kategoriak~Kepeslapok/Hadihajó-80/SMS-Aspern-osztrak-magyar-Zenta-osztalyu-vedett-cirkalo-matrozai-a-fedelzetten-pihenek-Ku~III1589772>



5523



5524

### Megrongált hajótér:

Indomito osztályú olasz torpedózúzó 700 tonna

Egy cirkáló (Vagy az olasz NINO BIXIO vagy a HMS LIVERPOOL cirkáló.)

### Parancsnokai:

1900. Weber Vilmos fregattkapitány

1902. Karl Heinrich fregattkapitány.

1903. május-1903.08.17. Wladimir Ritter von Gorkowský fregattkapitány<sup>5525</sup>

1903.08.17-től 1904 decemberéig: Friedrich Grinzenberger (Grinzenberger) fregattkapitány<sup>5526</sup>

1904 decemberétől: Kosarek (Kozarek) Gusztáv fregatta-kapitány<sup>5527</sup>

1906. június: Seltner Lipót fregattkapitány<sup>5528</sup>

1906. augusztus Fellner Lipót fregattkapitány<sup>5529</sup>

1907. március: Ritter Payer (Pajer) v. Mayersberg fregattkapitány<sup>5530</sup>

1907. augusztus: Alois Baumaton fregattkapitány<sup>5531</sup>

1910. január: Franz Holub fregattkapitány<sup>5532</sup>

1910. szeptember: nemes Berthold Sándor fregattkapitány<sup>5533</sup>

1911. augusztus-1912. április: Edmund Graßberger fregattkapitány<sup>5534</sup>

1912. április: Graf Hans Firmian fregattkapitány<sup>5535</sup>

1912. július: Teichgraeber Ferenc fregattkapitány<sup>5536</sup>

1913. április: Stupar Pál fregattkapitány<sup>5537</sup>

1913. július: Karl Lucih (Lucich) fregattkapitány<sup>5538</sup>

1916. norwalli Konek Emil fregattkapitány (Utóbb altengernagy)

<sup>5523</sup> <http://www.modelshipgallery.com/gallery/ca/sms/Aspern-700-md/pages/Aspern-0013.htm>

<sup>5524</sup> <https://onebid.hu/hu/postcards-sms-aspern-az-osztrak-magyar-haditengereszet-zenta-osztalyu-vedett-cirkalo-matrozai-a-fedelzetek-k-u-k/2590808>

<sup>5525</sup> Neue Freie Presse, Mai 1903-05-30

<sup>5526</sup> Neue Freie Presse, August 1903-08-17

<sup>5527</sup> Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-12-09 / 340. szám

<sup>5528</sup> Pesti Napló, 57. évfolyam, 1906-06-13 / 160. szám

<sup>5529</sup> Magyarország, 13. évfolyam, 1906-08-17 / 199. szám

<sup>5530</sup> Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1907-03-14

Danzers Arme-Zeitung, 1907-07-06-13

<sup>5531</sup> Die Zeit, August 1907-08-27

<sup>5532</sup> Grazer Tagblatt, Januar 1910-01-29

<sup>5533</sup> Die Zeit, September 1910-09-28

Budapesti Közlöny, 45. évfolyam, 1911-04-28 / 98. szám

<sup>5534</sup> Die Zeit, August 1911-08-18

<sup>5535</sup> Pester Lloyd, Jahrgang 59, 1912-04-28 / nr. 102

Budapesti Hírlap, 31. évfolyam, 1911-11-05 / 263. szám

<sup>5536</sup> Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-11-06 / 262. szám

<sup>5537</sup> Prager Tagblatt, April 1913-04-04

<sup>5538</sup> Grazer Tagblatt, Juli 1913-07-20



norwalli Konek Emil,  
tengerészeti követ.

5539



5540

### **Admirálisok:**

1900. Rudolf Rotter von Brosch ellentengernagy

---

5539 <https://valtozomult.blog.hu/2013/05/09/piave>

5540 <https://filmhiradokonline.hu/watch.php?id=2507>