

SMS Novara cirkáló 1913

SMS Novara (Thionville) gyorscirkáló

Helgoland vagy módosított Admiral Spaun osztály, de sokan nevezik Novara osztálynak is.)
(Testvérhajói: SMS Saida és SMS Helgoland és ide számítják sokan az Admiral Spaun-t is.)

Súlya: üresen 3 444.8 t (3 500 – 3 600 hosszú tonna)
feltöltve 3 946.85 t – 4 010.6 t – 4 417 t – 4 869 rövid tonna
(4 017 – 4 081- 4 347 hosszú tonna)

Méretei: 130.64 m hosszú a fedélzeten (428 láb 7 hüvelyk)
129.7 m hosszú a vízvonalon.
12.77 (12,79) m széles (42 láb),
4,95 m üresen, 5.29 (4,6) m a merülése teljes terheléssel (15 láb 1 hüvelyk)⁶³⁴⁹
1 cm merülés = 11,5 t

Hajtóművei: 16 db Yarrow széntüzelésű vízcsöves kazán
2 db AEG Curtis gőzturbina (máshol tévesen Melms-Pfenniger vagy Parsons gőzturbina szerepel⁶³⁵⁰)
2 db hajócsavar (3 300 mm, percenkénti fordulatszáma teljes sebességnél 327 fordulat)
1 db kormánylapát

Üzemanyaga: 771 tonna normál szén, 635 tonna brikett (700 -710 tonna metrikus szén)
Van, ahol 800 tonna szén szerepel⁶³⁵¹

Teljesítménye: 30 100 LE ⁶³⁵² - 30 179 LE (shp) – 22 190 kW (25 600 LE – 19 100 kW)

Sebessége: 27 cs (rövid időre több mint 30 csomó) (50 km/h; 31 mph)⁶³⁵³

Hatótávolsága: 1 600 tmf (2 963 km, 1800 mérföld)/ 24 cs (44.4 km/h)
860 tmf (1 592 km)/27 cs (50 km/h)

Legénysége: 320 + 20 fő

Páncélzata: övpáncél 60 mm (2,4 hüvelyk)
felépítmény 50-60 mm (2,4 hüvelyk)
fedélzet 20 mm (0,79 hüvelyk)
lővegpajzs elől 40 mm (1,6 hüvelyk) (56 mm), oldalt 8 – 8 mm (0.31 hüvelyk),
hátral nyitott
(Páncélzatát a sebesség növelése végett tervezték viszonylag gyengére.)
az alsó rekeszek keresztfalainak vastagsága 50 mm. ⁶³⁵⁴

A hajót vegyesen hegesztéssel és szegeccseléssel készítették.⁶³⁵⁵

⁶³⁴⁹ [https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_\(1913\)](https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_(1913))

⁶³⁵⁰ https://www.wikiwand.com/hu/SMS_Novara

⁶³⁵¹ https://www.navywikipedia.org/ships/france/fr_cr_thionville.htm

⁶³⁵² https://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/thionville_exsms_novara/1939

⁶³⁵³ [https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_\(1913\)](https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_(1913))

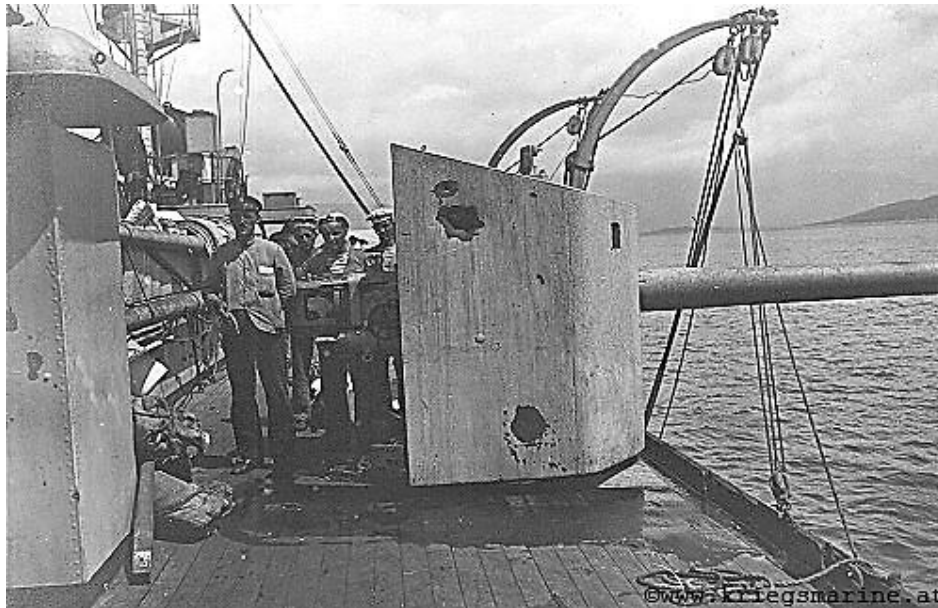
⁶³⁵⁴ Bak József, Csonkaréti Károly et al, Hadihajók típuskönyv, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1984.

Magyar Katonai Közlöny, 1913 (6. évfolyam) A balkáni háború

⁶³⁵⁵ <http://forumhungaricum.hu/kulturkincs/ea-akkor-jott-a-novara/>

Fegyverzete: 9 db (9x1) 10 cm (3.9 hüvelyk) L/50 K 11 Skoda ágyú

(Az osztrák-magyar 10 cm L/50 ágyúk legnagyobb lőtávolsága (ebből kilenc volt a HELGOLAND-on és kettőkettő a rombolókon) 10 300 méter volt, de időnként még a 8900 méterről leadott lövések is rövidnek bizonyultak. Ezért azt a módszert próbálták ki, hogy az árboccsúcsokra céloztak, majd a löveget még tovább emelték, a lövegtávcsövön csak az oldalszöveget, illetve az előre- tartást állították be. Ezt a módszert, amíg a fényviszonyok olyanok voltak, megtartották, annak ellenére, hogy a távolság gyakran 8900 méterre csökkent, és ilyenkor az ellenséges gránátok már a közelben csapódtak be, de mivel a szórásuk elég nagy volt, abban bíztak, hogy csak véletlenül találhatják el őket a durazzói csata során. 3 löveg az előfedélzeten volt, 4 a hajó közepére került, 2 löveg pedig hátra került.)



A Novara sérült 10 cm-es lövege az otrantói csata után

1 db 7 cm (7.6 cm) L/50 K 10 Skoda légvédelmi löveg



(Súlya 520 kg, hossza 3500 mm, kaliber 70 mm, tűzgyorsaság 10-15 lövés. Lőtáv Vizszintes: 8 km +20°-nál, Függőleges: 5 km (16 000 láb), lövedék súlya 4,5 kg , csőemelés -10° - +20° (-6° - +90°)⁶³⁵⁶)

1 db 0.8 cm géppuska (golyószóró)

olasz lobogó alatt kapott még 2 db géppuska

1 db 4.7 cm SFK L/44 légvédelmi ágyú

6 db (3x2 db) 53.3 cm (21 hüvelyk) torpedóvető cső (1916-tól vagy 1917-től)

(Egy a tatban, és egy – egy jobb és bal oldalt a fedélzeten elhelyezve. Van, ahol 45 cm-es torpedókat írnak, máshol már 1915-ben is 53.3 cm szerepel.)⁶³⁵⁷

⁶³⁵⁶ https://fr.wikipedia.org/wiki/Canon_de_7_cm_K10_%C5%A0koda

⁶³⁵⁷ Gonda Béla szerk.: A Tenger 6. évfolyam 1916



1917-ben felszereltek rá 1 db Skoda 7 cm (2,8 hüvelyk)/50 K10-es légvédelmi ágyút.
 A haditengerészet felvetette, hogy leszerelik a lövegeket elöl és hátul, és helyettük felszerelnek 2 db 15 cm-es (5.9 hüvelyk) löveget, de végül ezt a módosítást nem hajtották végre.
 2 db 40 cm-es reflektor
 rádióállomás

Csónakok: 2 nagy, 2 közepes és 4 kisebb csónak.

Építette a Ganz és Társa Danubius Gép-, Wagon és Hajógyár Rt. Fiumében.

Építés kezdete: 1912.12.09.

Építési kódneve: J cirkáló

Vízrebocsátás: 1913.02.15.

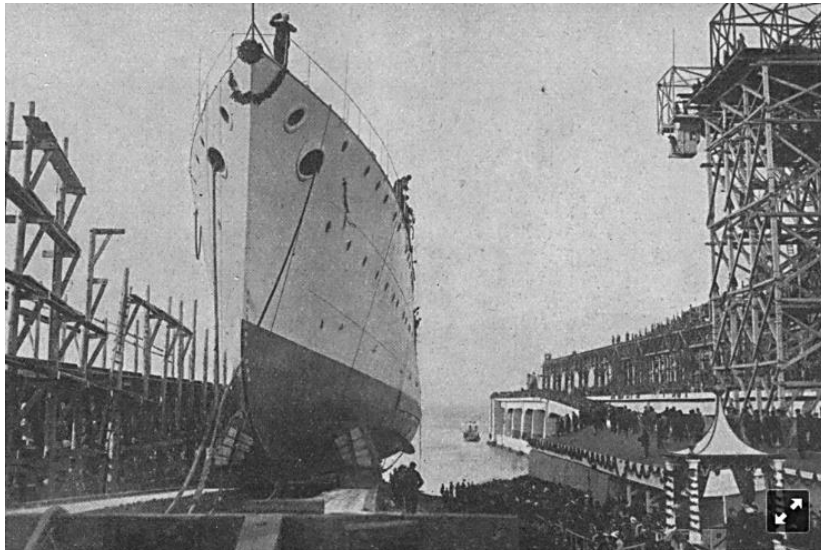
Elkészült: 1914. decemberében

Építési költsége: 10 000 000 korona⁶³⁵⁸ (A hajó költségét 8 800 000 koronára tervezték.)⁶³⁵⁹

Szolgálatba állt: 1915.01.10.

Kivonták a Monarchia flottájából: 1918.10.31.

Francia lobogó alatt: 1919-1941/42⁶³⁶⁰



A hajó vízrebocsátása 1913-ban (forrás:wikipedia)

6361

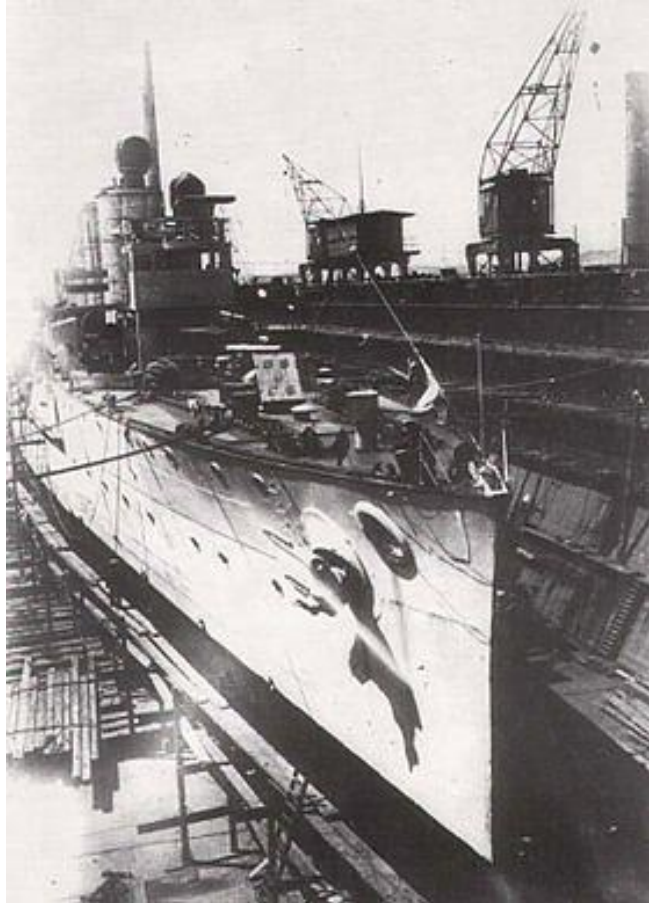
⁶³⁵⁸ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁶³⁵⁹ Az Újság, 10. évfolyam, 1912-11-03 / 261. szám

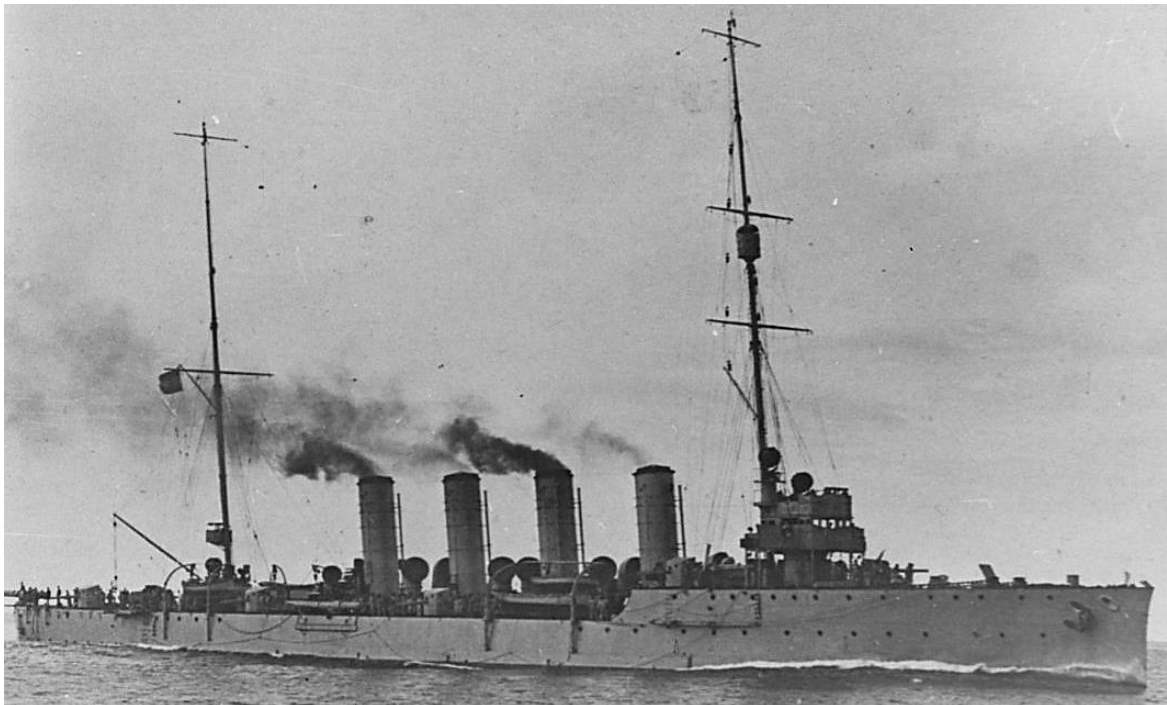
Budapesti Közlöny, 46. évfolyam, 1912-12-06 / 278. szám

⁶³⁶⁰ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

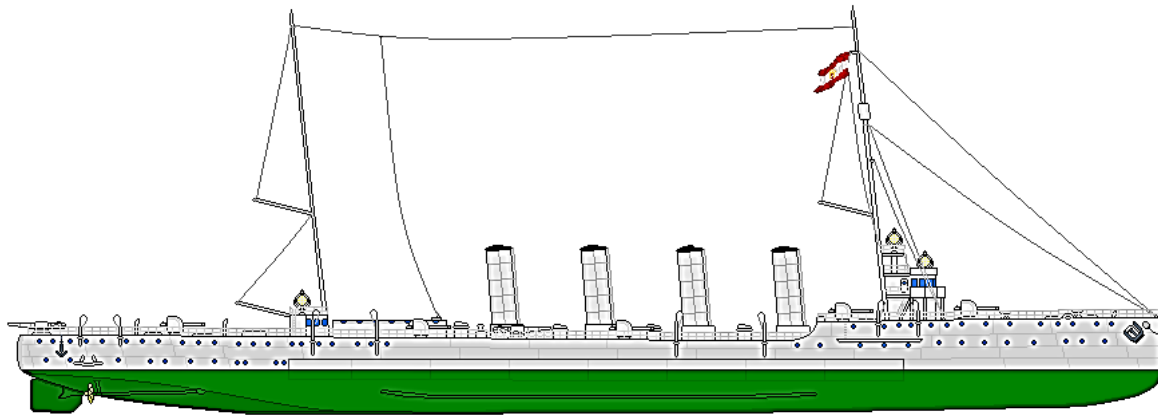
⁶³⁶¹ https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo



*Az épülő SMS Novara*⁶³⁶²



⁶³⁶² https://fr.wikipedia.org/wiki/Classe_Novara



6363

A tervezéstől a megvalósításig

Rudolf von Montecuccoli gróf (1848-1913) a monarchia flottaparancsnoka 1905 elején fogalmazta meg igényét egy modern hadiflotta kiépítésére. Az eredeti terv 12 csatahajót, 4 páncélozott cirkálót, 8 felderítő cirkálót, 18 rombolót, 36 nyílttengeri torpedónaszádót és 6 tengeralattjárót tartalmazott. Ekkor kezdeményezte 4 cirkáló megépítését, amik később SMS Admiral Spaun, SMS Novara, SMS Helgoland és az SMS Saida néven épültek meg.

Az Osztrák-Magyar Közös Delegáció Montecuccoli tervét 1905 végén, csak részben hagyta jóvá és csak az Erzherzog osztály (SMS Erzherzog Karl, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Erzherzog Ferdinand Max) pre-dreadnoughtjait, illetve az SMS Admiral Spaun és 6 romboló megépítését támogatták.



Rudolf Montecuccoli, az Osztrák-Magyar Haditengerészetének főparancsnoka 1904-től 1913-ig

1909-ben Montecuccoli átdolgozta 1905-ös tervét, és kezdeményezte a későbbi SMS Tegetthoff-osztály megépítését és ragaszkodott az SMS Novara osztály megépítéséhez. Ennek ellenére, még az 1910-es költségvetési évből is kimaradtak a cirkálók, mert a pénzt Bosznia annektálása vitte el. Viszont, közben gyorsan épült az SMS Radetzky osztály három pre-dreadnoughtja.

⁶³⁶³ https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

Olaszország és Ausztria-Magyarország haditengerészeti ereje 1904-ben

típus	Olaszország		Ausztria-Magyarország		olasz/osztrák-magyar tonnaarány
	Szám	Űrtartalom	Szám	Űrtartalom	
Csatahajók	13	166 724 tonna (164 091 hosszú tonna; 183 782 rövid tonna)	10	85 560 tonna (84 209 hosszú tonna; 94 314 rövid tonna)	1,9:1
Páncélozott cirkálók	6	39 903 tonna (39 273 hosszú tonna; 43 986 rövid tonna)	3	18 810 tonna (18 513 hosszú tonna; 20 734 rövid tonna)	2,1:1
Védett cirkálók	14	37 393 tonna (36 802 hosszú tonna; 41 219 rövid tonna)	6	17 454 tonna (17 178 hosszú tonna; 19 240 rövid tonna)	2,1:1
Torpedó hajók	15	12 848 tonna (12 645 hosszú tonna; 14 162 rövid tonna)	8	5070 tonna (4990 hosszú tonna; 5589 rövid tonna)	2,5:1
Torpedó Craft	145	10 477 tonna (10 312 hosszú tonna; 11 549 rövid tonna)	68	4252 tonna (4185 hosszú tonna; 4687 rövid tonna)	2,4:1
Teljes	195	267 345 tonna (263 123 hosszú tonna; 294 697 rövid tonna)	95	131 246 tonna (129 173 hosszú tonna; 144 674 rövid tonna)	2,3:1

6364

A további kudarcokkal szembesülve Montecuccoli 1910. május 30-án második memorandumot fogalmazott meg I. Ferenc József császárnak, ismételten a haditengerészet megerősítésére szólított fel. A terv négy tervezett Tegetthoff-osztályú csatahajót, három Novara-osztályú cirkálót, hat rombolót, 12 torpedónaszádót, hat tengeralattjárót és négy folyamőr hajót foglalt magában, amelyek a Dunán járőröznek. A Montecuccoli-projekt 330 millió koronába került, és a tervek szerint 1915-re fejezték volna be. A császár támogatta ezt a javaslatot, és az ő támogatása, valamint Ferenc Ferdinánd főherceg és az Osztrák Tengerészeti Liga támogatása elegendő volt ahhoz, hogy Montecuccoli megszerezze a szükséges forrásokat.

1910. decemberében, az osztrák-magyar delegáció ülésezett. Ekkorra már a terveiben szereplő dreadnoughtokat, köztük a Viribus Unitis-t és a Tegetthoff-ot elkezdték építeni. Az új terv 312,4 millió koronát irányzott elő flottafejlesztésre, bene értve az SMS Novara osztály 3 cirkálóját is.

Az Osztrák-Magyar Közös Minisztertanács 1911. január 5-i ülésén Montecuccoli azzal indokolta a Novara-osztályú cirkálók építését, hogy az adriai hadműveletekhez egy könnyű vagy felderítő cirkáló osztályra van szükség. Ez a kialakítás lehetővé teszi, hogy szükség esetén a Földközi-tengeren is működjenek. A Novara-osztályú hajók végső ára, amelyeket előzetesen "Cruiser G", "Cruiser H" és "Cruiser J" néven emlegetnek, 30 millió korona, vagyis hajónként 10 millió korona a tervezet szerint. 1911. februárra az utolsó politikai akadály is elhárult, a cirkálók megépítése elől, a „Cruiser G” szerződést Monfalcone's Cantiere és Navarre Triestino kapta meg. 1911 áprilisában a "Cruiser H" és a "Cruiser J" szerződést a fumei Ganz-Danubius kapta meg.

⁶³⁶⁴<https://www.wikiwand.com/en/Rapidkreuzer>

A Novara-osztályú cirkálókat eredetileg az Admiral Spaun cirkáló után tervezték, annak módosításaival, ennek ellenére modern és kortárs kiadványok néha mind a négy hajót ugyanannak az osztálynak a tagjaiként kezelik, annak ellenére, hogy külön osztályról van szó.

Admiral Spaun		Novara Class	
<ul style="list-style-type: none"> Displacement <ul style="list-style-type: none"> 3,500 t (3,400 long tons) (designed) 4,000 t (3,900 long tons) (full load) Stats <ul style="list-style-type: none"> Length <ul style="list-style-type: none"> 130.6 m (428 ft 6 in) (LOA) 129.7 m (425 ft 6 in) (LWL) 125.2 m (410 ft 9 in) (LPP) Beam 12.8 m (42 ft 0 in) Draught 5.3 m (17 ft 5 in) Power <ul style="list-style-type: none"> Sixteen Yarrow boilers supplied six steam turbines with 25,130–25,254 shp (18,739–18,832 kW) to spread over four shafts for a top speed of 27.07kts (50 km/h; 31 mph) 	<ul style="list-style-type: none"> Complement 320–327 Armament <ul style="list-style-type: none"> Seven 100mm (3.9 in) guns One 70mm (2.8 in) anti-aircraft gun One 47 mm(1.9 in) SFK L/44 gun Two 450mm(18in) torpedo tubes (1910–1916) Four 533mm (21in) torpedo tubes (1916–1918) in two twin mounts Armour <ul style="list-style-type: none"> Belt 60mm (2.4in) Deck 20mm (0.79in) Conning tower 50mm (2.0in) 	<ul style="list-style-type: none"> Displacement <ul style="list-style-type: none"> 3,500 tonnes (3,400 long tons) (designed) 4,417 tonnes (4,347 long tons) (full load) Stats <ul style="list-style-type: none"> Length 130.6m (428ft 6in) o/a Beam 12.77m (41ft 11in) Draught 4.95–5.3m (16ft 3in – 17ft 5in) Power <ul style="list-style-type: none"> Sixteen Yarrow boilers supplying two steam turbine sets, driving two shafts with 30,178 shp (22,504 kW) for a top speed of 27kts (50 km/h; 31 mph) or range of 2,600 nautical miles (3,000 km; 1,800 mi) at 24kts (44 km/h; 28 mph) 	<ul style="list-style-type: none"> Complement 340 Armament (As Built) <ul style="list-style-type: none"> Nine 100mm(3.9in) guns One 70mm(2.8 in) AA gun One 47mm (1.9 in) SFK L/44 gun Six 533mm (21 in) torpedo tubes in three twin mounts Armor <ul style="list-style-type: none"> Belt: 60mm (2.4in) Deck: 20mm (0.79in) Gun shields: 40–8mm (1.57–0.31in) Conning tower: 50mm (2in)

6365

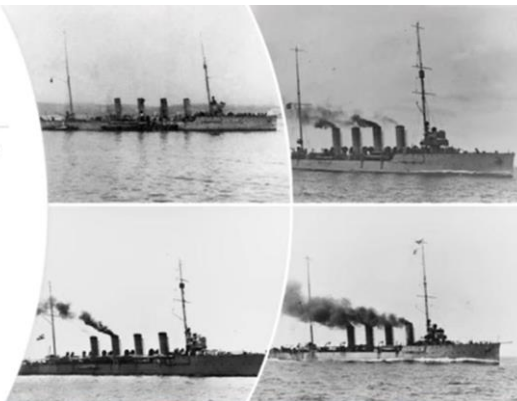
Az első "Cruiser G" (SMS Saida) hajót 1911.09.09-én kezdték építeni, a hónapokig tartó pénzügyi és politikai bizonytalanság után, mivel a hajók finanszírozása ugyanahhoz a költségvetéshez volt kötve, amely a Tegetthoff-osztályú csatahajókat engedélyezte. Egy hónappal később a Ganz- Danubius kezdte el építeni, 1911.10.28-án, a "H cirkálót" (SMS Helgoland) Fiumében. Az osztály utolsó hajóját, a Cruiser J-t 1912.12.09-én (SMS Novara) kezdték el építeni Fiumében.

Az 1 torpedóosztag gerincét 6 db Tátra osztályú és 6 db Huszár osztályú romboló képezte. Hozzájuk csatlakozott 10-18-torpedónaszád, valamint a Gaia (felfegyverzett hajó) és a IV. számú gőzös ellátóhajók.⁶³⁶⁶

SMS Admiral Spaun & the Novara class

Clockwise from Top Closest

- SMS Helgoland
- SMS Novara
- SMS Saida
- SMS Admiral Spaun



6367

1912

„Ferdinándy Lajos nyugalmazott cs. és kir. haditengerészeti mérnök ma azt írja nekünk hogy a haditengerészet részére épülő három 3500 tonnás czirkáló közül a »Saida« nevű a trieszti Cantiere Navaleban épül, míg a másik kettőt, a »Helgoland«-ot és a »Novara«-t a Ganz és Társa Danubius gép-, vagon- és hajógyár részvénytársaság fiumei gyára építi és ezek közül az egyiket még ez év folyamán vízrebocsátják. Ez a hajó az eddig Magyarországon épült hajók között a legnagyobb. ...”⁶³⁶⁸

„Magyar torpedóvadászhajók. Fiuméből jelentik : A haditengerészeti vezetőség a napokban határozta meg a Ganz-Danubius R.-T. fiumei és portorei gyárában épülő hat torpedóvadászhajó nevét. Az ide érkezett rendelet szerint az egyenként 8000 tonnás hat torpedóüldöző neve: Tátra, Balaton, Csepel, Lika, Orjen és Triglav lesz. Ugyanezt a rendeletet adta a trieszti Stabilimento Tecnicóban épülő 20.000 tonnás

⁶³⁶⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=VkIDw6db0Fs>

⁶³⁶⁶ <https://academic-accelerator.com/encyclopedia/novara-class-cruiser>

⁶³⁶⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=VkIDw6db0Fs>

⁶³⁶⁸ Az Ujság, 10. évfolyam, 1912-10-18 / 247. szám

csatahajónak a Prinz Eugen és a trieszti Cantiero Navaléban gyártás alatt lévő három 3500 tonnás gyorscirkálónak a Saida, Helgoland és Novara nevet.”⁶³⁶⁹

1913 vízrebocsátás:

A hajó 1913.02.15-én bocsátott vízre. „A hajó, amely a fiumei Ganz-Danubius hajóépítőtelepen épült, éppen olyan, mint a már vízrebocsátott »Saida« és »Helgoland« cirkálók. A cirkáló tonnatartalma 3.500, a gépek 25.000 lóerő munkát végeznek s a hajót 27 csomó sebességgel viszik. H. = 125. sz. = 128; merülése: 46 méter. Az övpáncél 60 mm., a fedőpáncél 20 mm. erős, az alsó rekeszek keresztfalainak vastagsága 50 mm. Felfegyverzése 9 db. 10 cm-s löveg, 1 db. 47 mm-s gyortüzű ágyú, 1 db. golyószóró.”⁶³⁷⁰

„A Novara nevű új osztrák és magyar cirkálóhajó felavatása. Képünkön az avatási ünnepélyre egybegyűlt előkelőségeket mutatjuk be. Az avatási beszédet Barry, a fiumei tengerészeti akadémia parancsnoka mondta, a hajókeresztanya pedig Montecuccoli grófné, a nyugalomba vonult tengerészeti parancsnok neje (2) volt. A Novara vízrebocsátása Az osztrák és magyar haditengerészet a napokban újabb egységgel szaporodott. Az 1910-ik évre megszavazott tengerészeti hadügyi hitel terhére most bocsátották vízre Fiumében a „Novara” nevű kémlelő cirkáló hajót. A szokásosan fényes hajóavatási ünnepélyen nagyszámú előkelő közönség jelent meg, amely örömmel tapasztalta, hogy a hatalmas hajótest az ismert beszentelési ceremónia elvégzése után mind egyenletesen, baj nélkül siklott le a tenger habjai közé. Az időjárás is rendkívül kedvező volt, ami természetesen emelte az ünnepély külső sikerét. A hajó beszentelését Jaekkel hajólelkész, superior végezte.



6371

A hajónak keresztanyai tisztével az uralkodó Montecuccoli gróf, volt tengerészeti parancsnok nejét bízta meg, a díszbeszédet pedig Barry, a tengerészeti akadémia parancsnoka mondta. A hajóra vonatkozó adatokból a következők érdemesek a közlésre: hossza huszonöt méter, szélessége tizenkét és nyolctized méter, mély járata négy méter hattized méter, a hajó deplacemntje 3500 tonna. Huszonötezer lóerőt képviselnek a hajó gépei s a hajó huszonhét csomónyi sebességgel halad. Ami az ágyűfelszerelést illeti, lesz kilenc 10 centiméteres ágyűja, egy 47 mméteres gyorstűzelőágyűja és egy golyószórója. Megjegyzendő, hogy még két hasonló hajót építenek, amelyeknek vízrebocsátása ez év őszére, illetőleg a jövő tavaszra várható. Az osztrák és magyar haditengerészet néhány év óta erősen fejlődik, úgy hogy a monarkia ez idő szerint nemcsak mint szárazföldi nagyhatalom, hanem egyúttal mint félelmetes tengeri ellenfél is kiváló szerepet játszik. Ezek a víziszörnyetek sok milliót nyelnek el.”

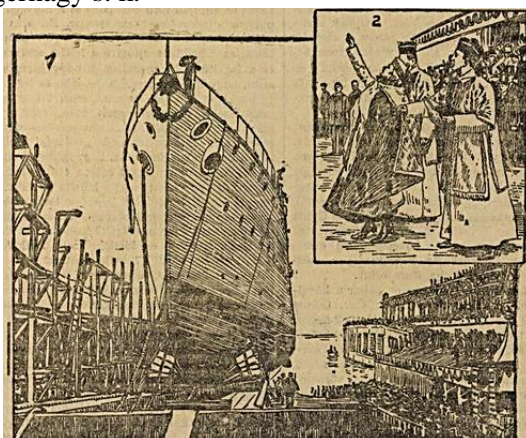
„A Novara vízrebocsátása. Bécsből jelentik, hogy a király a következő táviratot intézte Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnokhoz: őszinte örömmel vettem jelentését Novara nevű hadihajóm sikerült vízrebocsátásáról. Örömtől megindulva szívből kívánom, hogy a hajó mindenkor készen álljon

⁶³⁶⁹ Az Újság, 1912. október/1, 10. évfolyam, 1912-10-13 / 243. szám
Salzburger Volksblatt, November 1912-11-04

⁶³⁷⁰ Magyar Katonai Közlöny, 1913 (6. évfolyam) A balkáni háború
Grazer Tagblatt, Februar 1913-02-16

⁶³⁷¹ Tolnai Világlapja, 13. évfolyam, 1913-03-16 / 11. szám
Mistelbacher Bote, Januar-Juni 1913-03-07

haditengerészetem dicsőségének emelésére. Ferencz József s. k. Montecuccoli gróf tengerészeti parancsnok a felsége főhadsegéde útján a felség kegyes gratuláló táviratát a következő választávirattal köszönte meg: Kérem exczellenciádat, méltóztassék az én és a haditengerészet mély hódolattal teli köszönetét a trón zsámolya elé juttatni Novara hadihajó vízrebocsátása alkalmából 6 felsége részéről küldött legkegyelmesebb gratulációért. Ő felsége flottája, melyhez immár a Novara is tartozik, megújítja fogadalmát, hogy bármikor és bármilyen körülmények között igyekezni fog méltó lenni ő felsége nagy nevéhez. Montecuccoli gróf tengernagy s. k. Ferencz Ferdinand főherceg tengernagy és lovassági tábornok Montecuccoli gróf tengernagy, tengerészeti parancsnoknak a Novara vízrebocsátásáról küldött távirati jelentésére a következő távirattal válaszolt: A mikor a jelentésért köszönetét, mondok, kifejezem nagy örömömet a Novara hadihajó szerencsés vízre bocsátásán. Ferencz Ferdinand kir. herceg tengernagy s. k.⁶³⁷²



6373

„Derri helyettes tengernagy üdvözlő szavai után az új csatahajó keresztanyja, Montecuccoli grófné elővett egy papírlapot s olvasni . kezdte az avatóbeszédet, amely után megkezdődhetett a keresztelés. A keresztanya ujjával megnyomta a villamos gombot, mire a hajóóriás oldalára erősített pántlikás pezsgős palack odavágódott a „Novara“ testéhez, szétpattant, a pezsgő végigömlött a hajó oldalán s ugyanakkor lehullott a lepel a csatahajó aranybetűs nevééről, a kötelek elszakadtak és a rettentő súlyú alkotmány kezdett lefelé siklani, mind gyorsabb ütemben csúszott hatalmas korcsolyáján tovább és tovább. Az ezernyi nézőközönséget meghiúsítás fogta el, az egyenruhás urak és az épülő hajók favázain elhelyezkedett ünneplő ruhába öltözött munkások hurráztak. Néhány másodperc múlva a habokba siklott az új csatahajó. A fiumei magyarság körében megütközést keltett, hogy az ünnepségen a magyar államiságot mindössze egy díszmagyar képviselte, amelyben a fiumei kormányzó volt.”⁶³⁷⁴

„.....A Lacroma haditengerészeti jacht és a Trabant torpedónaszád üdvölvéseket adtak. A hadihajók 21 üdvölvéssel fogadták az új hajót. Az ünnepélyes vízrebocsátásnál megjelentek Rhemen Adolf báró zágrábi hadtestparancsnok, Sans Levis gróf állomásparancsnok, Vio Ferenc podeszta, Vio Antal orsz. képviselő, a fiumei idegen konzulok, az itt Tartózkodó angol tengerészeti attasé és még igen sok személyiségek. Délelőtt 12 órakor a Lacroma fedélzetén lunch volt melyen a kormányzó és neje is megjelentek. A kikötő körüli utcákon és tereken az ünnepély alkalmából rendkívül nagy közönség gyűlt egybe, mely a felvonuló személyiségeket ovációkban részesítette.”⁶³⁷⁵

A Danubius hajógyárban ez a második nagyobb hajó ami épült, de az építők kiválóan vizsgáztak.⁶³⁷⁶

„ VISSZATEKINTŐ. Vízre bocsátották a Novara cirkálót. Nyolcvan éve, 1913. február 16- án Fiumében, a szokásos ünnepséggel vízre bocsátották az osztrák— magyar haditengerészet második gyorscirkálóját, a Novarát. (A cirkáló egy olasz városról kapta a nevét; Novara, az ókori Novaria többször is szerepel az osztrák hadtörténetben. Először 1706-ban foglalták el

⁶³⁷² Az Újság, 11. évfolyam, 1913-02-18 / 42. szám

⁶³⁷³ Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-02-23 / 45. szám
Volksfreund, Januar-Juni 1913-03-01

⁶³⁷⁴ Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-02-16 / 41. szám

⁶³⁷⁵ Pécsi Napló, 22. évfolyam, 1913-02-16 / 39. szám

⁶³⁷⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1913-02-15

osztrák csapatok, 1821 áprilisában gróf Bubna osztrák seregei itt verték meg a piemonti felkelőket. 1849 márciusában Radetzky itt győzött a piemonti hadsereg fölött, melynek vezetője, Károly Albert király, akit Spada d'Italianak, Itália kardjának neveztek, még a harctéren lemondott trónjáról. (szerk.) A hajó keresztanyja, Montecuccoli grófné még előző este Fiumébe érkezett, és a kikötőben, a Lacroma hadijacht szalonjában fogadta a tisztelgő látogatókat. A hajókeresztelő reggel 9 órakor kezdődött. A Lacromáról lebocsátották a díszes motoros bárkát. A csónakban Montecuccoli grófné, gróf Montecuccoli Rezső tengernagy, az osztrák—magyar haditengerészet parancsnoka és gróf Wickenburg István fiumei kormányzó ült. A partraszálláskor Barry Richárd altengernagy, a haditengerészeti akadémia parancsnoka üdvözölte a keresztanyát, akit karon fogva vezetett a parton felállított sátorba. Közben a papság befejezte a sátor előtt a még előbb, a Novarán megkezdett szertartást. Barry altengernagy üdvözölte Montecuccoli grófnét, aki rövid beszédet mondott. „Mélyen meghatva, a legnagyobb örömmel teszek eleget a meghívásnak, hogy őfelsége a császár és király meghatalmazásával megkereszteljem ezt a szép hajót. Legyen ez a cirkáló fényes tanúbizonysága a hazai ipar képességeinek és szolgálja nemes céljait szeretett hazánk javára. Hordozza árbocán a békében és a komoly órákban is győzedelmesen dicsőséges zászlónkat a birodalom védelmében, a flotta becsületére!” — mondta a grófné, majd a sátorban lévő asztalkához lépett, megnyomta az ott elhelyezett két gomb közül a Keresztelés feliratút, e szavak kíséretében: „Őfelsége parancsa szerint Novara névre keresztellek!” Ebben a pillanatban a hajó orrához vágódon a drótkötélre erősített pezsgőspalack, hangos csörömpöléssel tört szét, tartalma pedig szétfolyt a hajó oldalán. A grófné ezután megnyomta a Vízre bocsátás feliratú gombot és a következőket mondotta: „Szállj elemedbe! Isten áldása és védelme kísérjen minden utadon!” Ekkor az automatikus szerkezet megoldotta a hajó köteleit, és a cirkáló a faggyúval bekent gerendaállványzatról mind gyorsabban és gyorsabban haladva, a közönség éljenzése és hurrázása közben besiklott a tengerbe. A zenekar a Gotterhalte-t játszotta, a Lacroma hadijacht és a Trabant hadihajó 24 ágyúlovéssel köszöntötte a vízre szállt Novarát. A Novara parancsnoka 1914 decemberétől 1917 nyaráig Horthy Miklós, a későbbi kormányzó volt; az otrantói tengeri ütközetben a Novara, két másik cirkáló és két romboló kíséretével, eredményesen küzdött meg a két angol és egy olasz cirkálóval és több rombolóval. A cirkáló és parancsnoka egyaránt súlyos sebeket kapott a tengeri csatában.”⁶³⁷⁷

1914.

„Megcsappant a munka a hajógyárban. Fiuméből táviratozzák. A Ganz-Danubius hajógyár bergudii telepén a múlt héten 200, ma 300 munkást bocsátottak el. Az igazgatóság a tömeges elbocsátásokat azzal okolja meg, hogy a Szent István dreadnought elkészítése után megcsappant a munka és csupán a Novara és Helgoland páncélos cirkáló felszerelése és 16 torpedóhajó építése van folyamatban. Az elbocsátott munkások túlnyomó része az ausztriai hajógyárakban keres munkát.”⁶³⁷⁸

„A Ganz—Danubius fiumei hajógyár. Fiume hajóépítő ipara már igen régi keletű. A fiumei rendszeren tölgyfából épült vitorlások híresek voltak és éppen ezért hajóépítőit elhalmozta a külföld megrendelésekkel. A lakosság a vitorlahajózás és a hajóépítés révén jólétbe került, mely állapot egészen a hetvenes évekig tartott, mely időponttól kezdve tengerpartunk hajóépítő ipara fokozatosan visszafejlődött. Az 1840—1859 közti időszakban évente egy-két millió forint értékben 12—35 hajó épült a fiumei hajóépítő telepen. 1862-ben még tizenkét ilyen telepe volt Fiuménak, melynek száma azonban a kikötő, a mólók, a hullámtörő és a vasút kiépítése következtében évről-évre csökkent, úgy hogy 1863-ban az utolsó ily telep is megszűnt működni. Ötven év alatt (1832—1882) Fiumében összesen 640 vitorlás épült 1871-ben fiumei tőkepénzesek Stabilimento tecnico fiumano név alatt hajó- és gépgyárt alapítottak, mely vállalat azonban teljesen magára hagyva, nem tudván prosperálni, már 1873-ban kénytelen volt felszámolni. A gyár Whitehead angol gyáros kezeibe került, aki annak idején megalapította világhírűvé vált torpedógyárát. Azon időszakban, mely alatt Fiume mint kikötő felvirágzásnak indult, az 1867—1883 között Fiumében összesen 190 vitorlás, 6 kisebb gőzös és 42 más jármű épült összesen 88.738 tonna tartalommal és 22.300.000 korona értékben. A kikötő gyors felvirágzása dacára se volt azonban Fiuménak egész 1894-ig egyetlen dokkal ellátott javító műhelye és telepesem, hol hajókat javítani lehetett volna, és éppen ezért a belföldi hajók kénytelenek voltak a hajótesten előforduló sérülések kijavítása miatt idegen kikötőket felkeresni. Általános volt az az óhaj, hogy Fiumében okvetlenül szükséges ily hajógyárat és dokkot létesíteni, de mindenféle tervek merültek

⁶³⁷⁷ Magyar Hírlap, 26. évfolyam, 1993-02-15/ 38. szám

⁶³⁷⁸ Pécsi Napló, 23. évfolyam, 1914-01-27 / 21. szám

fel, azonban egyiket sem valósíthatták meg, mert a befektetési összeg túl nagy lett volna. Több évi megfontolás és tervezgetés után elhatározták, hogy ha nem is valami nagy méretű, de azért mégis létesítenek külföldi tőke segítségével egy oly vállalatot, mely egy szerény méretű úszó dokkot és javítóműhelyt építtet. Ily módon megalakult azután 1892-ben Howaldt kielői hajógyáros bevonásával a Fiumei Dokk-társaság, mellyel az állam tízéves szerződést is kötött. Az új vállalat kötelezte magát, hogy egy vagy két úszódokkot építtet és azonkívül egy nagyobb méretű hajógyárat létesít. A szerződés 1892. április hó 22-én történt becikkelyezése után a vállalat azonnal hozzá is fogott az úszódokk építéséhez és a gyártelek kiásási és egyengetési munkálataihoz. A telepet Bergudiban azaz közel az osztrák határhoz és négy kilométerre Fiume központjához kezdték építeni. A dokkot ellenben, mely már 1894. május hó 3-án bevette az első gőzhajót, a hullámtörő végénél állították fel. A hajógyár szintén még ezen év november havában kezdte meg működését. A hajógyár működése azonban nem elégítette ki a Fiumeieket, mert fennállásának tíz éve alatt csak öt gőzös épült benne és ezek közül is a legnagyobb a „Cirkvenica“ gőzös csak 193 br. reg. tonna tartalmú volt. A dokkot ellenben igen sűrűn vették igénybe a fiumei hajók, mivel azonban kikötési helyén útban volt. 1901—1902. között a dokk részére a hajógyár elé külön kis kikötőt építettek. Rövidesen erre azután lejárt Howaldt-ék szerződése, melyet a magyar kormány tekintettel arra, hogy a követelményeknek egyáltalán nem felelt meg, minek azután az lett a következménye, hogy a társaság felszámolt, az úszódokkot eladták, mely ez után ezen az után Triesztbe került. Fiume tehát megint dokk és hajógyár nélkül állt és maradt egészen addig, míg a magyar kormány 1904-1905. között Clark & Stanfield tervei szerint a Danubius által meg nem építtette a jelenleg is használatban levő úszódokkat. Ugyancsak tárgyalásokba bocsátkozott a kormány ezen évben a Danubius budapesti hajó- és gépgyár részvénytársasággal a célból, hogy ez a vállalat Fiumében a modern kor igényeinek megfelelő hajógyárat létesítsen. A kormány a gyárral csakhamar megegyezett. A szerződés értelmében a gyár ötven évre (1905—1955.) megkapta a Bergudiban fekvő állami telkeket, melyek egy részén állottak a régi hajógyár épületei is. A gyár ezzel szemben kötelezte magát, hogy a régi hajógyárat a modern kor követelményeinek megfelelőleg kiépíti, kibővíti és felszereli, úgy hogy abban legnagyobb típusú hadihajók is elkészülhetnek. A Danubius azonnal hozzá is fogott az új telep kibővítéséhez és berendezéséhez, és rövid egy év múlva a gyár már annyira munkaképes volt, hogy megkezdhette kisebb hadihajók stb. építését. Rövid egymásután hat torpedóromboló, tíz magastengeri torpedónaszád, hat anyaghajó, két szivattyúhajó, egy vontató, két úszódaru, hat kisebb torpedónaszád naftasütéssel és a Herkules mentőhajó készült az új telepen. Ebben az időben a gyár hajtóerejét három darab 100 és egy darab 50 lóerős Diesel motor szolgáltatta. Dacára annak, hogy a gyár nem dicsekedhetett a hajó és torpedónaszádok építése terén oly tapasztalatokkal mint pl. Yarrow, Thornycroff, Schichau és Normand-féle híres torpedónaszád gyárak, mégis minden egyes járműve oly fényesen sikerült, hogy szakkörök véleménye szerint ezek a hajók bármikor is megállják helyeiket az említett cégek építményeivel szemben. Korszakalkotó fontossággal bírt a fiumei hajógyárra nézve az 1910. esztendő, amikor a monarchia hadi kormánya elhatározta, hogy követi a többi európai nagyhatalmak példáját, flottáját tetemesen gyarapítja és ellátja Dreadnoughtokkal és gyorscirkálókkal. Száz és száz milliókat kellett tehát a két kormánynak kiadni a flotta fejlesztésére, és ez az összeg majdnem teljesen az osztrák hajóépítő iparnak jutott volna, ha a magyar kormány nem gondoskodik arról, hogy a kvótának megfelelő rész Magyarországra jöjjön. A magyar kormány ennek lehetővé tétele szempontjából a Danubiussal új szerződést kötött, melynek értelmében ez a gyár hivatva volt a legnagyobb csatahajók építését vállalni. A régi telep persze ily nagy hadi járművek építéséhez nem volt elegendő nagy és ezért a kormány két millió korona értékben megszerezte a szomszédos Whitehead féle telkeket körülbelül 75.000 négyzetméter terjedelemben, melyeket ezután évi 20.000 korona bérért átengedett a gyárnak. Ezek a telkek azonban legnagyobb részt oly magasán feküdtek, hogy azokat nagy költséggel le kellett hordani. Közel 1.800.000 köbméter többletanyagot kellett a gyárnak elhordatni, mely munkálatok egy részét a gyár már elvégeztette. Az új szerződés alapján a Ganz-Danubius vállalkozott arra is, hogy két a legnagyobb hadihajók építésére alkalmas csúzdát építtet, melyek azután a szerződés lejártá után bizonyos és aránytalanul csekély összegért a magyar kormány tulajdonába mennek át. Úgy ahogy a telep kibővítési munkálatai haladtak, úgy építette a Danubius gyors egymásután a nagy kovácműhelyeket, festőépületet, új csőtelepet és igazgatósági épületet. Az új erőtelepben a villanyt és a sűrített levegőt három saját készítésű 300, egy 600 és egy 500 lóerős Diesel-motor szolgáltatja. Az új teleprészen épült fel több millió korona költséggel a két darab egyenként 200 méter hosszú és 40 méter széles betoncsúzda. A csúzdák mellett vasbeton viaduktok állanak, melyek tetején síneken fut négy 40 méter magasságú 25—25 tonna hordképességű csúzदारu. Ezen két nagy

csúzdától keletre fekszik az a két régi csúzda, melyeken a legújabb gyorscirkálók, a Helgoland és a Novara épültek. A telephez tartozó kikötő felé a gyár jelenleg egy száz tonna hordképességű kardarut épített, mely ezután hivatva lesz a Szent István és a többi építendő csatahajók nehezebb ágyúit, kazánjait, páncéltornyait stb. a hajóba tenni. A gyár, mely már egy egész kis városka képét nyújtja, jelenleg 3000 munkást foglalkoztat, számos modern műhelyből áll, melyek mindegyike fel van szerelve a legmodernebb gépekkel és eszközökkel. A fiumei hajógyár fennállása (Ganz illetve Ganz—Danubius) a következő hajókat építette : 1907—1908. Turul és Pandur 400 tonnás és 6000 lóerős és Triton, Hydra és Skorpion 200 tonnás és 3000 lóerős sík tengeri torpedó járművek; 1907— 1909. Csikós, Velebit, Réka és Dinara 400 tonnás és 6000 lóerős síktengeri és a Phönix, Krake, Polyp, Echse, Molch, Kormoran és Alk 200 tonnás és 3000 lóerős torpedó járművek; 1908— 1909. öt darab 47 tonnás szerhajó, 1908— 1910.6 darab 7—12 sz. 660 tonnás és 14.400 tonnás torpedónaszád. 1911—1913. Tátra, Balaton, Csepel, Lika, Orjen, Triglav 800 tonnás és 17.000 lóerős torpedó rombolók ; 1909—1910. Herkules 1500 tonnás és 2500 lóerős mentőhajó ; 1 dl 1 —1913. Novara és Helgoland 3500 tonnás és 25.000 lóerős 11. oszt. cirkálók és végre 1912. január hó 29-től kezdődőjén a 20331 tonnás és 25.000 lóerős Szent István csatahajót. Építés alatt áll még ezenkívül Portoróban 16 darab 250 tonnás torpedósármű.”⁶³⁷⁹

1914.05.20-án a hajó építésének az előrehaladott állapota miatt 3 géptisztet és egy sorhajóhadnagyot rendeltek a hajóra.⁶³⁸⁰

1915

A próbaúton gyakori géphibák merültek fel. Ezért gépeit cserélni kellett.⁶³⁸¹

Az első próbaút 1915.01.10-én volt.⁶³⁸²

Az SMS Novara osztály cirkálói az I. torpedósázadhoz kerültek. A század zászlóshajója az SMS Saida lett.

1915.05.02-án kifutott Pola kikötőjéből. Feladata, hogy a német UB-8 (máshol tévesen UB-7 szerepel) tengeralattjárót elvontassa Sapienza szigetéig Polaból. Palazzóban a Novara kéményei közé vitorlavásznat feszítettek, fölé sodronyból kéményt eszkábáltak, hogy sziluettjét szállítógőzösnek álcázzák⁶³⁸³. A kötelék érintette Cattarót. A Novara éjszaka áthajózott az Otrantói-szoroson, kikerülve az antant egységeit. Az UB-8 1915.05.06-án a Kephálónia szigetnél vált le a cirkálóról, mivel francia rombolók vették észre, de nagyobb sebessége végett, lerázta a francia hajókat és visszatért Pola kikötőjébe. Az út során sikeresen kerülte el a francia járőrhajókat.

1915.05.23-án, az olasz hadüzenet napján kifutott az olasz partok megtámadására. A Novara, az SMS Scharfschütze romboló és 4 torpedónaszád a legészakibb célpontot támadta meg, a Ravenna közelében lévő Porto Corsini (Korzini) kikötőt 24-én. A keskeny csatorna partján telepített laktanyák elpusztítása miatt a romboló farral előre hatolt be a csatornába, és két oldalra tüzelt. Ez alatt a Novara előbb 2000, majd 1000 méterre is megközelítve a partot megkezdte a tüzelést a tengerparti erődítmények ellen.⁶³⁸⁴ Ezzel tehermentesítette a szűk csatornában, meglehetősen korlátozott körülmények között harcoló rombolót. Az ütközet során az SMS Novara és a 80T torpedónaszád is megsérült. Az SMS Novara-t két olasz találat érte. Az összecsapás során a torpedótiszt, Emil Persich von Köstenheim sorhajóhadnagy és négy (hat) tengerész hősi halált halt, többen pedig súlyosan megsebesültek. Az egyik hősi halott a magyar nemzetiségű Szemere Antal fregatthadnagy volt. Az egyik sebesült Dürrngl Róbert fregatthadnagy volt⁶³⁸⁵. Horthy ekkor cikkekben kezdte vezetni a Novarát, és nem tágitott a part közeléből, amíg a romboló ki nem jött a csatornából, feladatának befejezése után.

⁶³⁷⁹ Gazdasági Mérnök, 39. évfolyam, 1914-02-08 / 6. szám

⁶³⁸⁰ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-20 / 118. szám

Világ, 5. évfolyam, 1914-05-20 / 118. szám

⁶³⁸¹ https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Novara

⁶³⁸² <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁶³⁸³ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

⁶³⁸⁴ https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

⁶³⁸⁵ Kenyeres Dénes: A Novara gyorscirkáló haditettei és a róla elnevezett emlékérem: Haditechnika 29. évfolyam 1995 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET

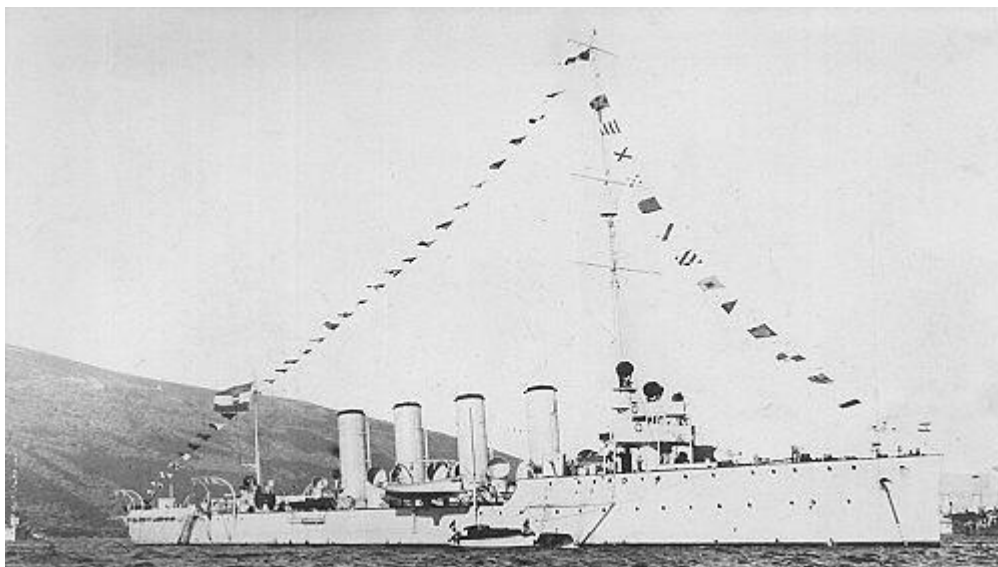
„A Porto Sersini igen keskeny csatornába „Scharfschütze” torpedózúzó behatolt, míg egyszerre csak közvetlenül egy teljesen megszállott lövészárk előtt látta magát. A tökéletesen meglepett megszálló csapat nagy részét lelőtték, mire azonban három egészen rejtett parti üteg heves tüzelést kezdett körülbelül 12 centiméteres lövegekből, a csatorna bejárata előtt álló „Novara” és a 80-as számú torpedónaszádra. Az utóbbinak tisztí étkezőjét találta el egy lövedék; egy ember súlyosan megsebesült és a naszád léket kapott. A „Novara” folytatta a tüzelést, hogy a torpedózúzat és a torpedónaszádot súlyos helyzetéből kiségitse és oldalozta a lövészárkot, szétrombolt egy laktanyát, de őt magát is sok találat érte. Persich sorhajóhadnagy és négy matróz meghaltak, négyen súlyosan és többen könnyen megsebesültek, de az ellenség veszteségei talán tíz-húszszorta súlyosabbak. A „Scharfschütze” teljesen épen került vissza, a S6-as számú torpedónaszád betömött lékkel érkezett Pólába.”⁶³⁸⁶

„Olasz beszámoló a csatáról: „Ugyanitt a „Scharfschütze” torpedózúzó is megsérült. A „Novara” felderítő hajónak segítségére kellett sietnie, amelyet eközben szintén lövés ért. A „Novara”-nak több halottja volt, köztük egy tengerészhadnagy.”⁶³⁸⁷

A Monarchia veszteségeihez viszonyítva az olasz fél veszteségei legalább húszszorosak voltak.

„A heves harcban a Novarát öt találó lövés érte, egy gránát az őrpáncélt találta ketté az ágyút, egy a szellőztető és sok szilánk a kéményt.”⁶³⁸⁸ „Másnap visszatértek Pólába, ahol a sérüléseket rövidesen kijavították.”⁶³⁸⁹

„A Tagespost írja: Az Olaszország ellen intézett első sikeres flottatámadásunkban jelentéktelen módon megsérült „Novara” nevű hadihajónk visszaérkezett Pólába. A sérülést rövidesen kijavítják.”⁶³⁹⁰
Pólába 27-én futott be.”⁶³⁹¹



A Novara hősei:

„A „Novara” hősei immáron ismeretesek a Novara fedélzetén elesett hősök nevei. A küzdelem a mi részünkről összesen hat emberéletet követelt áldozatul, köztük egy hős magyar tengerész ifjú életét. Köstenheimi Persich Emil sorhajóhadnagy, Szemere Antal és Barek Rudolf első osztályú matrózok, Muzanovic Kristó első osztályú sütő, Dobias Miroslav másodosztályú tartalékos matróz és Pfingstl Károly harmadosztályú matróz a Novara harcának áldozatai, akiket e hónap 26-án Pólában katonai díszszel temettek el. Fájdalmasan érint mindenkit ezeknek a hősöknek halála, de mégis ez a kicsi veszteségszám új bizonyítéka annak — amire különben szükség nincs is — hogy a Novara cirkáló

⁶³⁸⁶ Népszava, 43. évfolyam, 1915-05-26 / 208. szám

Magyarország, 22. évfolyam, 1915-06-08 / 158. szám

⁶³⁸⁷ Népszava, 43. évfolyam, 1915-06-03 / 216. szám

⁶³⁸⁸ Esztergom és Vidéke, 38. évfolyam, 1916-03-12 / 20. szám

⁶³⁸⁹ Somogyvármegye, 11. évfolyam, 1915-05-28 / 120. (2973.) szám

⁶³⁹⁰ Kassai Hirlap, 12. évfolyam, 1915-05-28 / 119. szám

⁶³⁹¹ Friss Ujság, 20. évfolyam, 1915-05-28 / 147. szám

sérülései csak egészen jelentéktelenek lehetnek. Egy könnyű hajó fedélzetén egyetlen találat jelentős károkat okozhat és feltétlenül számos embert megsebesít és megöl. Tudjuk, hogy a Novarát számos találat érte, így egyetlen egy lövedéknek sem lehetett jelentékenyebb hatása. Különben egy magánszemély, aki a Novarát pünkösdi vasárnap látta Pólóba befutni és azután közvetlen közlő szemügyre vehette a hajót, kijelenti, hogy külsőleg semmilyen sérülést sem lehetett észrevenni rajta. Miután azonban a lövedékek a hajó belsejében csak a fedélzet falainak átütése után okozhatnak kárt, mégis legalább egy nagyobb nyílásnál kellett volna látszania. A gránátok által ütött lyukak, amelyek, ha nem is észrevehetően, de feltétlenül meg kellett hogy legyenek, miután hivatalos jelentésünk sok találatról beszél, kétségtelenül kicsinyek és így csak lövedékszilánkoktól származhatnak. Javító munkákat szintén nem végeztek a Novarán, ami nagyobb sérülés esetén teljesen nélkülözhetetlen volna. Olasz jelöltek ezen a tényen nem változtathatnak.”⁶³⁹²

„Nagyon érdekes ember lehet a Novara parancsnoka. Egy úr, a ki hosszabb ideig a király társaságában élt, egy kamarás, a ki az udvari levegőnek azt az elitebb részét szítja, a melyikből maga ő felsége lélezkedik, — ma, a háború viharában egy gyorsröptű, modern hadihajó összeválogatott jászkun legénységével szeli a tengerek árját, uralkodik a hajón és legénységén, ott van, ahova legközelebb a halál, holott sokáig ott élt, ahova nem jut el a hadihajók jellegzetes fekete füstjének a fojtó illata. Pszichológiai nézőpontból kétségen kívül nagyon érdekes egyéniség Horthy sorhajókapitány, aki bizonyára nem kis energiával párosítja önmagában a kényesre fejlesztett ízlésű urat, és a bátor, a szilaj, a vésznek elébe néző hős, elszánt haditengerész tisztet.”⁶³⁹³

A „Novara” hősei immáron ismeretesek a Novara fedélzetén elesett hősök nevei. A küzdelem a mi részünkről összesen hat emberéletet követelt áldozatul, köztük egy hős magyar tengerész ifjú életét. Köstenheimi Persich Emil sorhajóhadnagy, Szemere Antal és Barek Rudolf első osztályú matrózok, Muzanovic Kristó első osztályú sütő, Dobias Miroslav másodosztályú tartalékos matróz és Pfüngstl Károly harmadosztályú matróz a Novara harcának áldozatai, akiket e hónap 26-án Pólóban katonai díszszel temettek el.⁶³⁹⁴

A portya leírása:

„A hajó személyzete teljes volt. Rajta volt a parancsnokon kívül mind a hat tiszt, az orvos, a négy üzemvezető mérnök és a 326 főnyi legénység. A hajó felszerlése: kilenc darab 10 centiméteres ágyú, két oldalt egy-egy torpedóvető és elől-hátul egy-egy gépfegyver. A Novara a porto-korzini olajtartókat, a drótnélküli távíróálmást és a repülőtelepet szándékozott megsemmisíteni. A cirkálót a 79., 80., 81. és 82. számú torpedónaszád vette körül, előtte pedig a Scharfschütze torpedóromboló halad. Ez, alighogy a parthoz ért, befarolt a csatornába. Azonmód akcióba is kezdett: tűzbe fogta a kanálsnál húzódo lövőárkot. Az egyik meglepett őr, akinek sejtelve sem volt arról, hogy ellenség sorakozik a part mentén, odakiáltott a Scharfschütze matrózaihoz: — Mit akartok? Azt hitte a jámbor, hogy egyik saját torpedórombolójuk kötött ki a lövőároknál. — Piros pünkösdi jókívánságokat hoztunk, — feleltek a rombolóról és folyvást tüzeltek. A hatalmas fegyverropogásra a szomszédos kaszárnyából csakúgy özönlött ki a katonaság. Ezeket a szerencsétleneket a Scharfschütze két gépfegyvere halomra lőtte s csak alig kettőhárom ért közülök a lövőárokbá. A borzasztó gépfegyvertű megakadályozta a kaszárnyából való kijövetelt. Erre a boldogtalan olaszok a kaszárnya ablakán ugráltak ki. A gépfegyverek tehát ott ritkították őket. Közben egy közeli halászbarkáról fekete képű, fehér fezt viselő emberek lövöldöztek a Scharfschütze, mire a barkát az egyik naszád szétlőtte. Dolga végeztével a Scharfschütze sértetlenül kisiklott a csatornából. Ebben a pillanatban szabadult föl a Novara. Addig néma volt, mert az előtte lévő romboló meggátolta tevékenységét. Azután annál nagyszerűbben tevékenykedett. Néhány perc múlva szétlőtte a kaszárnyát, majd az így láthatóvá vált olasz ütegeket fogta tűzbe s hamarosan végzett velük is. A Porto Rorzini, mint fontos olasz parti támaszpont, rövidesen megszűnt létezni. Igaz, hogy a Novara is szenvedett, hisz őt majdnem teli lövés érte. Egy gránát az övpáncélt találta, kettő a natos (hatos?) ágyút, egy a szellőztetőt és számos szilánk a kéményeket. Súlyosabb volt a 80. számú torpedónaszád balesete. Ezen egy gránát óriási léket vágott. De betömték rögtön és a naszád minden

⁶³⁹² Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-01 / 151. szám

Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1915-06-01

⁶³⁹³ Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-07-22 / 202. szám

⁶³⁹⁴ Pesti Napló, 66. évfolyam, 1915-06-01 / 151. szám

nehézség nélkül futott be Pólába. Egy Bracco nevű matróz, aki az erősen sérült naszádon kitüntette magát, első osztályú ezüst vitézségi érmet kapott. Horthy Miklós hajóskapitány az egész idő alatt az ekszponált parancsnoki hídon tartózkodott a tisztjeivel. Onnan vezette a fényes sikerű támadást s ott szökött ki a könyv szeméből, mikor a fedélzeten Persich sorhajóhadnagy, torpedóosztályt és öt matróz halálát lelte. . Alighogy véget ért az akció, a Novara ,félárbocon bocsátotta zászlóját és a fekete naszádoktól kisérvé, némán haladt Póla felé. Vitte hat halottját és tizenkét sebesültjét. Ezek közül a kórházban még egy meghalt, kettő kivételével a többi már fölépült. Igen súlyosan sebesült meg Lipka Antal belcsőhálózat-mester, aki elvesztette a balszemét és jobb karja még most is béna. A hős altiszt első osztályú vitézségi érmet kapott. A legtöbb szerencsétlenséget a hajóágyú páncélnyőjén fölrobbant ellenséges gránát okozta. Ez vágta ki Lipka szemét is. Odahaza — tudjuk itt — azt hitték, hogy a Novara Porto Korzini mellett megsemmisült és elsüllyedt. A hivatalos jelentésben jelzett „több telitalálat” okozta ezt a hitet. Nos, a Novara annak rendje és módja szerint befutott a pólai kikötőbe, a maga helyén kötött ki, sőt még aznap délelőtt kifutott, minthogy jelezve volt, hogy ellenséges búvárhajó bukdácsol a part közelében. Dolga azonban nem akadt a dicső cirkálónak. Három nap se telt belé és minden rendben volt a Novarán. Csak a zászlója van még most is félárbocon. Június első napjaiban, mikor a trónörökös megjelent Pólában, fent lobogott a Novara zászlója, de a félárbocon is zászlót lengetett a gyász jeléül. Napszállatkor, mikor a general mars hangjainál a hadihajók bevonják lobogóikat, a Novarán akárhányszor mozgalmas az élet. A tengerészek temploma előtt érdekes ilyenkor figyelni a hajót. Némán elköti, halkán megindul és csöndesen siklik tovább, tovább. Társai némán üdvözlöik s a matrózok sejtelmesen súgnak össze. I — A jászku cirkáló kifutott. És a Novara az éjszaka lepleben szeli a tengert. Hol jár, merre operál, mit végez: sohasem publikálják. Csak azt látják az emberek, hogy reggel a helyén van és legénysége feszesen állja a haptákat, mikor fölrepül a lobogója. Ez a legénység nem mindig magyar sorokból került ki. Volt a Novarán vegyes nemzetiségű legénység is. Egyszer azonban a flottaparancsnokság jónak vélte, hogy a Novarán magyarok teljesítsenek szolgálatot. Így jutott a Jászság abba a helyzetbe, hogy ami hírt-nevét a jászku bakák és huszárok a szárazföldön szereztek neki, azt most öreglik a tengeren a jászku cirkáló. Eggyé olvadt ezen a dicső hadihajón minden: az akarat, a szív, a gondolkodás. A parancsnok épp olyan fogalom a Novarán, mint a szent cél, a miért ez az elszánt csapat küzd. S a parancsnok szemében a legutolsó matróz éppoly becses, mint maga a hajó, mely ma félt és tisztelt réme a hitszegő szomszédnak. Egy hajó nem nagy tábor, legkevésbé a Novara, amely nem is nagy hajó. De ahol az egyet akarás oly mértékben fejlődött ki, mint a jászku cirkálón, ott mindenféle tengeri sztratégia csődöt mond, bárhonnan irányítják is. A Novara se különb egysége a flottának, mint a többi. De itt lelkesebb lelkek vannak, mint másutt. Lám, a januári legenda, hogy a Novara kifut a tengerekre, csak ott születhetik, ahol a legenda hősei legendás hőökké akarnak lenni. Horthy Miklós előbb a Habsburg parancsnoka volt s csak január tizedike óta gazdája a Novarának. S íme, a nagy tettek mezejére vágyó tevékeny tengerésziszt pusztá megjelenése legendákat sző a hajó köré. Biztosan és nem is sokára eljön az ideje, hogy a magyar és osztrák hajóhad megállapítja majd, hogy milyen irányt vegyen az olaszokkal való háború. És ezzel egy ellen, hogy a jászku cirkálónak része lesz a döntő megállapításban.” A Novarán különben olyan az élet, mint a többi hadihajón. Szakasztott olyan, csak éppen azzal a különbséggel, hogy itt vidámabbak és elevenebbek a fiúk, mint másutt. Egy barnaképu matróz, akinek a Nagykuság a hazája, arra a megjegyzésemre, hogy nem is barna a képe, hanem szinte füstös, egészen egykedvűen így felel: — Instálom, a tiszaföldvári jegenyék nem vetik ide az árnyékukat. Réz Pál.⁶³⁹⁵

„A (80T) naszád léket kapott, a Novara folytatta a tüzelést, hogy a torpedózuzót és a naszádot súlyos helyzetéből kiségitse, oldalozta a lövészárkot, szétrombolt egy laktanyát, de öt magát is sok találat érte.” Ekkor az olaszok azt híresztelték, hogy a Novarát elsüllyesztették.⁶³⁹⁶

„Olaszország keleti partjai ellen intézett flottatámadásunk egyik legérdekesebb epizódja volt a Corsíni kikötője elleni támadás, amelynek nagybányai Horthy sorhajókapitány, a „Novara” cirkáló parancsnoka is hősi részese volt. Horthy elbeszélte, hogy amikor a csatornába érkezett a magyar-osztrák flotta, az olaszok riasztó lövéseket adtak le. Erre a Scharfschütze megindította gépfegyvertüzét, mire az elrejtett olasz parti üteg válaszolt. A parti üteg parancsnokát lelőttük. Hajóink az olasz gyalogsági lövészárkok

⁶³⁹⁵ Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-07-22 / 202. szám

⁶³⁹⁶ Pesti Hírlap, 37. évfolyam, 1915-12-07 / 340. szám

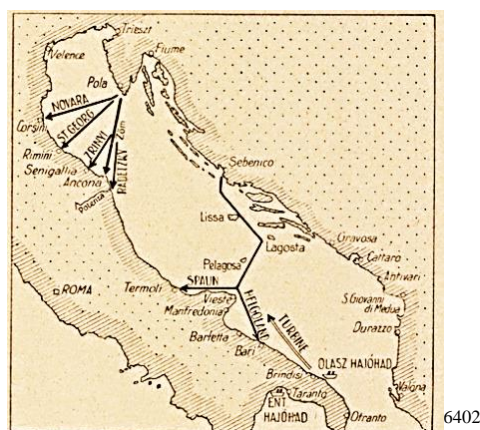
mellé manővírozott és megnyitotta ellene a tüzet. Az olaszok megrettentek. Sokan föltartották kezüket. Mások menekültek. Egy olasz altiszt átkiáltott: „Mit akartok?“ Cirkálónk rátüzelt a barakktáborra, a kaszárnyára, három vitorlásra. A szemaforállomást lelőttük. A Scharfschütze visszatért a tengerre. Nyomában örölt tüzelés, amiből azonban sértetlenül kikerült. Majd parancsot kaptunk, hogy a 80-as torpedónaszádot, amely lövést kapott, Pólába kisérjük. A naszád fedélzetén egy matróznak a jobb karját gránát szakította. Bekötött állapotban újra kezd szivattyúzni. A „Novarra“ több találatot kapott, de kára jelentéktelen. Öt halottunk volt. Az olaszok vesztesége rendkívüli.”⁶³⁹⁷

1915.06.17-én a Novara és az SMS Admiral Spaun cirkálók, a Wildfang, a Scharsschütze, az Uskoke és az Ulan rombolók és 4 torpedónaszád, közöttük az 55T torpedónaszád kíséretében kifutott Polából. Először a Trieszt-i öblöt fésülték át, majd Rimini felé hajóztak. Itt találkoztak a HMS Sankt George és a HMS Szigetvár cirkálókkal és 4 torpedónaszáddal. A HMS Sankt George csoport Rimini kikötőjét és annak hídját vette tűz alá, míg a HMS Novara csoport Fano és Pesaro katonai célpontjait vette tűz alá. **A bevetés során több ellenséges gőzöst és hajót süllyesztettek el.** 1915.06.18-án olasz aknamezőt fedezett fel a hajócsoport az Isztriai-félszigettől nyugatra. Majd visszafelé még 1915.06.19-én szétlőtte a Tagliamento jelzőállomását. Ez után a kötelék befutott Pola-ba.⁶³⁹⁸

1915.07.27-én a Horthy Miklós sorhajókapitány vezette kötelék Ancona előtt 20 mérföldre megállt. A Novara két csónakot bocsátott vízre bombával és benzinnel megrakva az Anconát bombázó vízirepülőgépek ellátására. A csónakok őrzésére egy torpedónaszádot hagytak hátra. A kötelék tovább indult Ancona felé, ahol lőtték a vasúti hidat, viaduktot és a raktárakat. Ezután tovább hajóztak Senigaglia felé és hasonló célpontokat pusztítottak el. Fanónál találkoztak a HMS Admiral Spaun csoporttal és visszaindultak a csónakokhoz. A csónakok felvétele után Póla felé vették az irányt, ahova minden különösebb esemény nélkül megérkeztek.⁶³⁹⁹

„1915 ősztől a mintegy 110 kilométer szélességű Otrantói szorosban felfegyverzett olasz és brit halászhajók 40-50 méter mélységig feszítették ki a víz alatti drótkötélhálóikat, amelyekkel meg akarták akadályozni a bűvárhajók kijutását az Adriai-tengerről. A gyorstüzelésű ágyúkkal és vízbombákkal felszerelt őrhajók lassú menetben, nyomdokvonalban haladva vontatták az acélsodróny hálót. A szorosban tevékenykedő hajókat távolból torpedórombolók fedezték, illetve az olasz kikötőkben hadihajók várakoztak bevetésre készen.”⁶⁴⁰⁰

1915.11.29-én átvezényelték Polából Cattaroba, az SMS Helgoland és 6 db Tátra osztályú romboló és 6 db 250 tonnás torpedónaszád és egy tankerhajó társaságában.⁶⁴⁰¹



⁶³⁹⁷ Szeged és Vidéke, 14. évfolyam, 1915-06-07 / 130. szám

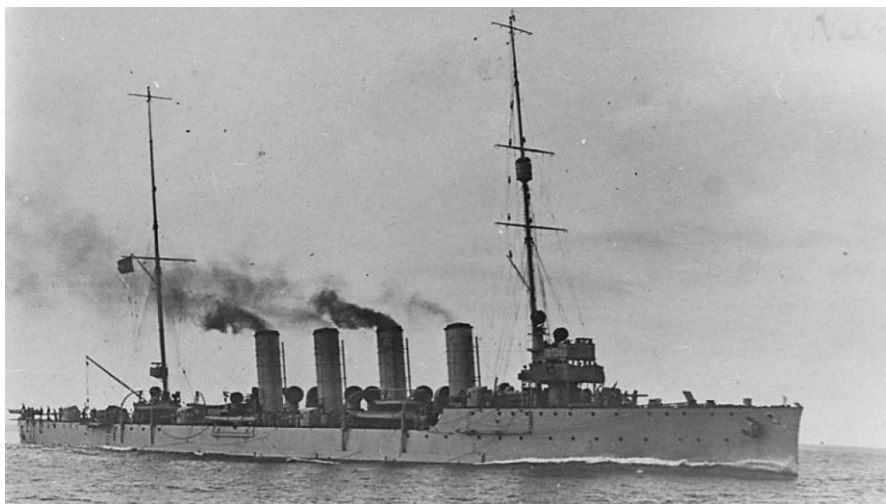
⁶³⁹⁸ https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

⁶³⁹⁹ https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

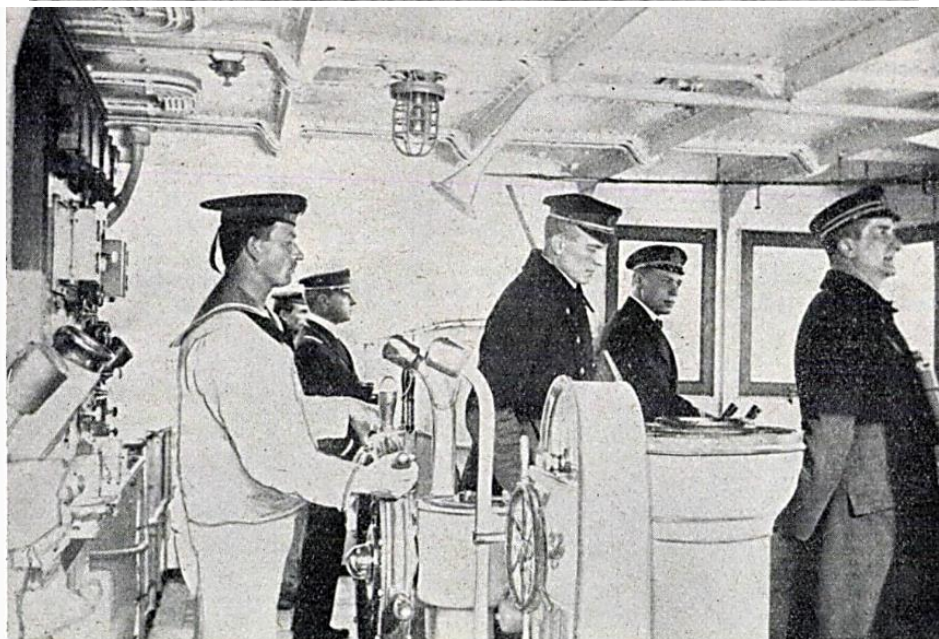
⁶⁴⁰⁰ <https://rubicon.hu/kalendarium/1917-majus-15-az-otrantoi-csata>

⁶⁴⁰¹ <https://academic-accelerator.com/encyclopedia/novara-class-cruiser>

⁶⁴⁰² Haditengerészetünk tüzérsége. Írta: Seléndy Andor: [Első világháború - Monográfiák](#)
Czeigler Gusztáv – Clauser Mihály et al.: A magyar tüzér. A magyar tüzérség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ / Haditengerészetünk tüzérsége.



6403



Horthy Miklós a Novara parancsnoki hídján
Forrás: Wikimedia Commons

6404

1915.12.04/05-én kifutott Cattaroból az SMS Novara cirkáló, A Pandur, Huszár, Turul, Warasdiner romboló, a 61T, 66F és 67F torpedónaszád. A kötelékparsncnok Horthy volt.

Cél a szerb csapatok evakuálásának megakadályozása az albániai Shëngjin, Durres és Volara kikötőkből. Az osztrák-magyar kötelék a hajnali órákban ért Shëngjin elé. Ott azonnal támadást intéztek a kikötő ellen és az ott horgonyzó hajókat a személyzet partra menekülése után elsüllyesztették. Az ágyúzás a Bojana torkolatától San Giovanni di Medua-ig tartott. San Giovanni di Medua volt Montenegró élelmezési és utánpótlási kikötője. A kötelék a kikötőt virradatkor érte el. Először szétlőtték a parti ütegek kezelőinek a laktanyáját, és mire a tüzéreket pótolni tudták az osztrák-magyar hajók benyomultak a kikötőbe és azt lerombolták. A veszteséglista a következő volt: 4 gőzös, 10 nagy vitorlás (az egyik löszert szállított és felrobbant), és 5 kisebb szállítóhajó (máshol⁶⁴⁰⁵ 8-9 teherhajó elsüllyed és 10-11 másikat felgyújtottak). Ebből **3 gőzöst a Novara süllyesztett** el. Mindegyik egység hadianyaggal

⁶⁴⁰³ <http://forumhungaricum.hu/kulturkincs/ea-akkor-jott-a-novara/>

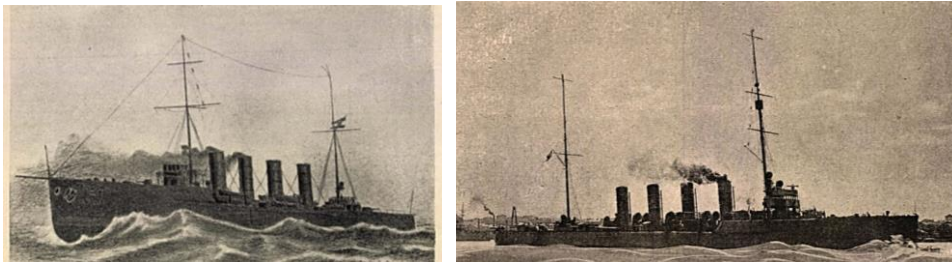
⁶⁴⁰⁴ Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917Éves tartalomjegyzék / Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel)

⁶⁴⁰⁵ KRÁMLI MIHÁLY: A DURAZZO ELLENI AKCIÓN 1915. DECEMBER 29-ÉN: Hadtörténeti Közlemények 128. évfolyam, 2015, 3. szám.

Friss Ujság, 20. évfolyam, 1915-12-07 / 339. szám

A Pesti Hírlap Naptára, 1917 (27. évfolyam) Egy év története - Ismeretterjesztő közlemények / Jákó János: A háborús év krónikája

volt megrakva. Ennek megsemmisítése pótolhatatlan veszteséget jelentett Montenegro számára és negatív hatással volt a hadsereg ellenállására is. A parti ütegekkel való összecsapás során az SMS Novara találatot kapott, melynek következtében Szalay Péter negyedemester hősi halált halt, az egyik fűtő pedig könnyebb sérüléseket szenvedett.



*A Novara akció közben*⁶⁴⁰⁶

„Kora reggel a Novara nevű cirkáló és néhány torpedózúzóknak megjelent a kikötő előtt, ahol az öbölben a kis flottilla elsüllyesztett három nagy és két kis gőzhajót, valamint öt nagy és sok kis vitorlás hajót. Az elsüllyesztett hajókat éppen akkor érte a katasztrófa, mikor hadiszereket raktak partra. Hajóink tüzérése kítűnően működött. Az egyik gőzhajó a levegőbe repült. Kis hajórajunkat eközben a partról mintegy húsz ágyúból nagyon hevesen, de eredménytelenül fogták tűz alá.”⁶⁴⁰⁷

Az osztrák lapok egyike így írt az eseményről: Haditengerészetünk tettei. Ellenséges kikötői rakodóhajókat és egy francia tengeralattjárót foglaltak el. Bécs, december 6. 1915.12.05-én a "Novara" cirkálóknak több rombolóval együtt három nagy és két kis gőzhajót, öt nagy és több kis vitorlás hajót süllyesztett el San Siopanni di Medua-nál ágyútűzzel, miközben hadianyagot szállítottak partra; az egyik gőzhajót felrobbantották. A flottillát körülbelül 29 ágyúnaszád heves, de sikertelen támadás érte. A közelben az SMS Warasdiner megsemmisítette a francia "Fresnel" tengeralattjárót, és kimentette parancsnokát, második tisztjét és 26 legénységét. Egy másik flottilla november 23-án éjjel Brindisiből Durazzóba tartva elsüllyesztett egy három ágyúval és egy nagyobb motoros olasz, teljes rakománnyal rendelkező gőzhajót. A gőzhajó túlélőit, köztük négyet a haditengerészetből, elfogták, a motoros matróz legénységét pedig csónakokban szabadon engedték.⁶⁴⁰⁸

A kikötő megsemmisítésével Montenegro erejét megtörték, és 1916.01.13-án békét kért.

„A hős tengerészönkéntes halála. Szalai Péter tengerészönkéntes, aki a „Novara“ hajón teljesített szolgálatot, egy heves ütközetben hősi halált halt, mivel Aradon lakó édesatyját a hajó parancsnokán következő levélben értesítette: — Levelét megkaptam, azonban máig nem válaszolhattam, mert három hétig innen, bizonyos elővigyázati okokból, nem indult posta. Mindenekelőtt tudatom, hogy szegény hősi halállal kimúlt fiát öfelsege az elsőosztályú vitézségi érdemmel tüntette ki, amelyet annak idején meg fogok küldeni. Több megmaradt holmiját — miután comissionieit átnéztük — legjobb barátja, Bauer Bootsmann Art. Instr. vette át és fogja megküldeni. — Minthogy San Giovanni di Mediában a montenegrói bateriák nagyon hevesen tüzeltek ránk, az összes legénységet — kivéve az ágyuk legénységét — fedélzet alá küldtem a páncél oltalmába. Ezek között volt fia is. Ő azonban, Divisionsführer, úgy látszik meg akart győződni, hogy emberei közül nem maradt-e fenn valaki és feljött a Vorkastell alá. Abban a pillanatban csapott be egy ágyúlöveg és a hajó oldalát átfúrva, fejét összezúzta, azután a Bootmann kabinján áthaladva explodált. Az megnyugvásul szolgálhat, hogy szegény fia egy pillanatig sem szenvedett. Mindnyájunk kedvence és büszkesége volt, eltekintve kítűnő szolgálati kvalitásaitól, veretlen football legénységünk vezérjátékosa, kis amatőr zenekarunk primása és alkalmazkodó víg természetével a Novara öröme volt. Sírjáról, sírkövérről gondoskodni fogunk, nyugodjon békével az Urban! Tisztelettel: Horthy Miklós, a Novara parancsnoka.”⁶⁴⁰⁹

⁶⁴⁰⁶ A nagy háború írásban kés képbén. 3. Az olasz háború (Budapest) Oldalszámok / 355

⁶⁴⁰⁷ A világháború képes krónikája, 7. kötet, 1916-06-04 / 87. szám Szamos, 47. évfolyam, 1915-12-07 / 335. szám

Budapesti Hírlap, 35. évfolyam, 1915-12-08 / 341. szám

⁶⁴⁰⁸ Neue Warte am Inn, Juli-Dezember 1915-12-11

⁶⁴⁰⁹ Magyarország, 23. évfolyam, 1916-01-15 / 15. szám

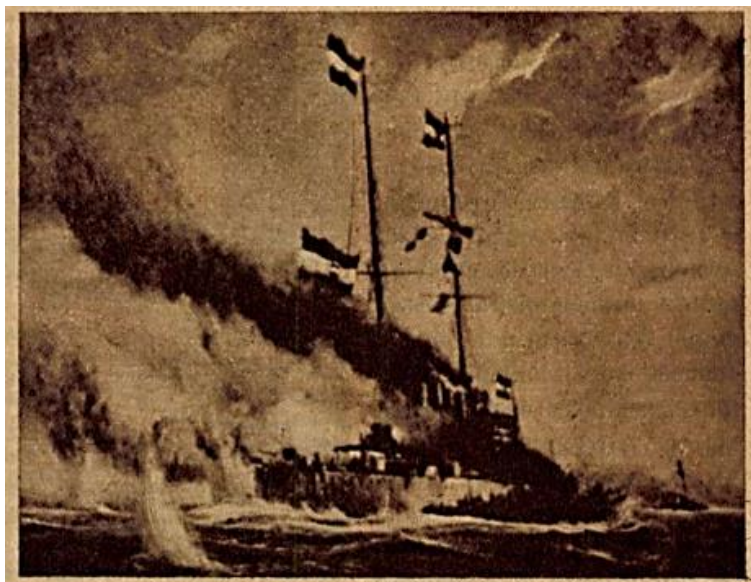
A visszaúton részese a zátonyra futott francia **Fresnel tengeralattjáró elsüllyesztésének**, a Bojana folyó torkolatánál. A végső lövést az SMS Warasdiner romboló adta le. A francia legénységet a monarchia hajói a fedélzetükre vették.

1915.12.18-án a Novara ismét kifutott és Ottrantónál és a Vlora –Brindisi vonalon cirkált a 74 T torpedónaszáddal, de 19-én vissza kellett térnie Cattaróba. Ennek oka, hogy sirokkó dühöngött, a naszádok nehezen birkóztak meg a hullámveréssel. Miután hasztalan várakoztak, másnap visszatértek Cattaróba.⁶⁴¹⁰

1915. december 20-ra a Bocchéban lévő hajók száma 37-re nőtt. Az 5. osztály ekkor a MONARCH-osztály három régi partvédő páncélosából, a KAISER KARL VI. páncélos cirkálóból, a korszerű NOVARA és HELGOLAND cirkálókból, három elavult régi cirkálóból, kilenc rombolóból, tizenkét torpedónaszádból, öt tengeralattjáróból, a GÄA ellátóhajóból és a VESTA tankhajóból állt.⁶⁴¹¹



Szent Borbála a tüzérek védőszentjének képe a Novara fedélzetéről. Festette Balla Frigyes⁶⁴¹²



A Novara a Porto Corsini tengeri ütközetben.⁶⁴¹³

⁶⁴¹⁰ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

⁶⁴¹¹ KRÁMLI MIHÁLY: A DURAZZO ELLENI AKCIÓN 1915. DECEMBER 29-ÉN: Hadtörténelmi Közlemények 128. évfolyam, 2015, 3. szám: https://real-j.mtak.hu/16358/7/EPA00018_hadtortenelmi_2015_3.pdf

⁶⁴¹² Beck Zoltán: Nagy hadihajók vízalatti védelme (5 ábrával), Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék /

⁶⁴¹³ Pesti Hírlap Vasárnapja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám



6414

1915.12.29-én kifutott Cattaroból, hogy támogassa Helgolandot a Durazzó elleni rajtaütést követően. A hadműveletben részt vett az Admiral Spaun cirkáló, a Budapest partvédő hajó és több romboló. A monarchia 1 rombolója aknamezőre futott és elsüllyedt, míg egy másik romboló súlyosan megsérült. A Novara késve érkezett ahhoz hogy az olasz hajókkal harcérintkezésbe léphetett volna.

1915.12.30-án a Novara 5 torpedónaszádtól kísérvé behatolt az Otrantói szorosba, de nem ütköztek ellenséges hajókba. Ekkor Brindisit is támadta.

„A Novara négy kéményéből egyet csináltatott, a két hosszú árbocából viszont hármat és az utolsó árbocra idegen zászlót vont föl. Csak így, a külső vonalak megváltoztatásával lehetett lejutni a veszedelmes tengeri úton, hiszen a Dardanellák körül horgonyzott az antant egész hajórajja, mintegy 40—60 hajóból álló egység. A Novara át is csúszott a sorhajók között és amikor már egészen közel volt a Marmara-tengerhez, szabadjárá engedte a német tengeralattjárókat, amelyeknek parancsnokai rögtön akcióba akartak lépni.

A Novara azután, dolgát jól végezve, visszafordult és az ellenséges sorhajók között igyekezett észrevétlenül visszaklani. A sorhajók egymásután „szignáltak“ utána és kérték tőle a jelszót. Horthy Miklós a legnagyobb nyugodtsággal adta meg a jelzést. „Osztrák-magyar cirkáló, S. M. S. Novara“, de akkor már el is tűnt a láthatárról. Ilyen és sok hasonló bravúrt vitt végbe a kitűnő Novara.”⁶⁴¹⁵ Sajnos nem tudom, hogy melyik bevetésről szól a cikkészlet.

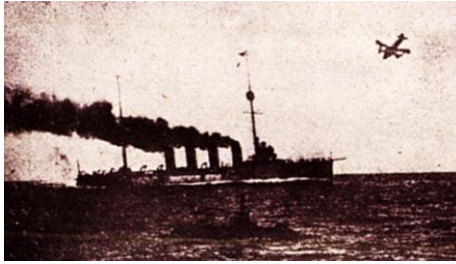
⁶⁴¹⁴ A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest)

⁶⁴¹⁵ Pesti Hírlap Vasárnappja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám

1916.

„Álhir egy elsüllyesztett hadihajónkról Bécs, január 16. A Stefani-ügynökség e hó 14-iki kelettel a következőket jelentette: E hó 13-án a Foucault nevű francia tengeralattjáró hajó, mely az olasz flottához van beosztva, az Adriai-tenger alsó részén elsüllyesztett egy Novara-típusú osztrák-magyar hírszerző hajót. Miután az osztrák-magyar flotta abban a szerencsés helyzetben van, hogy egyetlen hajója sem hiányzik, fel kell tenni, hogy az olasz flottához beosztott francia Foucault nevű búvárhajó tévedett és a szövetségesek egyik hajóját süllyesztette el.”⁶⁴¹⁶

1916.01.27-én a Novara az Orjen és a Csepel rombolókkal kifutott, hogy zavarja az ellenség hajóforgalmát. Rövidesen a két romboló géphiba miatt visszafordult, így a gyorscirkáló egyedül hajózott tovább. Este 5 óra előtt három cirkálóból és több rombolóból álló ellenséges egységekkel találkozott. A túlerő elől visszafordult és visszatért bázisára.



*Az SMS Novara, egy tengeralattjáró és egy hidroplán*⁶⁴¹⁷

1916.01.29-én kifutott a Novara és két romboló, hogy Durazzót támadják, de útközben a két romboló összeütközött, így a két romboló visszafordult és csak a Novara hajózott tovább. Durazzo előtt harcérintkezésbe lépett **Puglia olasz védett (2689 t, 4 db 15 cm, 6 db 12 cm löveg, 20 csomó) cirkálóval** és a **francia Boulier (692 t, 2 db 10 cm, 4 db 6,5 cm-es löveg, 30 csomó) rombolóval**. Rövid harc után a Novara visszavonult.

Ez után a hajót Pólába vezényelték karbantartásra.

A nagyjavítás után a Novarát Cattaróba vezénylik.

1916.04.03-án a Novara az U 5 és U 6 tengeralattjáróktól fedezve volt bevetésen.⁶⁴¹⁸

„A vezérjátékos Egy tengerészönkéntes a »Novara« hadihajón elesett és a hajó parancsnoka erről a szülőknak értesítést küldött. A vigasztaló sorok között ezt mondja a fiúról: Eltekintve kítűnő szolgálati kvalitásaitól, veretlen football-legénységünk vezér játékosa, kis amatőr zenekarunk primása és alkalmazkodó víg természetével a »Novara« öröme volt.« Igaz ember lehet ez a parancsnok, aki parentáló szavai közé ezt a tiszta emberi hangot beleszendítette. A hősök, szegények, akikről most hivatalosan, magánlevelekben íródik a sok értesítés, ki se látszanak a babér alól, köréjük viszik az ágyuk bömbölését, rohamok iszonyatosságait, lövészárkok hömpölygő vérességét és az eltűnő emberek virgonc jurátusok, törekvő kereskedők, rögtörő földművesek, kopasz-bajos ügynökök, ránk merednek, mint a gladiátorok. Hogy kivetkőzteti a »Novara« parancsnoka elesett katonáját a nehéz ruhából. Nemcsak »hős«, de fiatal is volt, két szeme tükörén lángolt az élet öröme, milyen football-játékos volt! Szilaj izmaival hogy tudta rúgni a labdát, mindig győztes és vezérjátékos hajrá ... szívében jóság, képzeletén a mámor, a kis amatőr zenekar primása volt, a kis zenekarban mind, mind jókedvű, dalos, gondtalan fiúk, a primás a legdalosabb, az élet muzsikált a vágyaiban, a végtelen készülődéseiben, a szíve alján szendergett már bizonyosan az álom lányokról és asszonyokról, a kedélye tréfás, hetyke, hogy tudta szóval tartani a pajtásait s a többieket, a kik pezsdülő kedve elé kerültek, — »eltekintve kítűnő szolgálati kvalitásaitól« milyen gazdag, lelkedzett, a jövőendő verőfényében tündöklő, életre termett, pompás ember volt az elesett, milyen nagy kár érte.” Így jobban értjük.”⁶⁴¹⁹

⁶⁴¹⁶ Magyarország, 23. évfolyam, 1916-01-17 / 17. szám

Előre, 12. évfolyam, 1916-01-17 / 1228. szám

⁶⁴¹⁷ Élet, 1916. 8. évfolyam, 1916-02-20 / 8. szám

⁶⁴¹⁸ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

⁶⁴¹⁹ Az Est, 7. évfolyam, 1916-05-07 / 127. szám

1916.07.08/09-én az Otrantói szorosban vett részt egy éjszakai összecsapásban. Nappal **elsüllyesztett 2 angol felfegyverzett záróhajót** és **két másikat megrongált** (máshol elsüllyesztette ezeket is, illetve 5 elsüllyesztett hajóról írnak). Elfogott 9 tengerészt. Másnap a hazafelé hajózó cirkálót ellenséges egységek támadták meg, és igyekeztek az útját elvágni. A hajó sebességi fölénye és a segítségére érkező csónak repülők (hidroplánok) azonban keresztül húzzák az ellenség számítását, és sikerült gond nélkül befutnia Cattaróba. Az év folyamán a cirkáló többször próbált hasonló támadást végrehajtani, de látványos sikereket nem ért el.⁶⁴²⁰

„Flottaparancsnokságunk mai jelentése szerint a Novara gyorscirkálónk az Otrantói szorosban megtámadott és megsemmisített egy öt főlfegyverzett angol gőzösből álló őrflotilát. Legtevékenyebb hadihajónk, a Horthy sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló Novara gyorscirkálónk tehát flottabázisától 650 kilométernyire behatolt az alig 70 kilométer széles otrantói szorosba és Otranto és Valona között megsemmisített egy egész ellenséges hajókülönítményt. Az olasz flotta, mint ismeretes, a háború eleje óta még nem volt sohasem abban a helyzetben, hogy az Adrián domináló szerephez jusson; a "francia és angol erősítések sem tudtak ezen az állapoton segíteni. A Lissáért annyira revánsot venni szándékozó olasz flotta minden jel szerint annyira tehetetlen, hogy még valonai tápvonalát sem képes saját egységeivel biztosítani; még itt is angol segítségre szorul.”⁶⁴²¹



Horthy Miklós kedvence tartózkodási helyén, a Novara parancsmoki hídján.

6422

„Az ott talált négy halászgőzös parancsnokait felszólította, hogy hagyják el hajóikat, mert elsüllyeszti őket. A gőzösök azonban tüzet nyitottak, mire a *Novara* is harcba lépett. Az első, *Clavis* nevű gőzöst már a második sorozat eltalálta, és lángba borította. Ezután a többit vette tűz alá a *Novara*. Az egyik lövedék az *Astrum Spei* kazánházában robbant, és hamarosan elsüllyedt ez is. A másik kettő segítségért rádiózott és menekült. A *Novara* ezután kihalászta a túlélőket – kilenc embert –, majd haza indult. A két elmenekült gőzös – a *Fregate Bird* és a *Ben Bui* – is megsérült. A négy gőzöson összesen tízen haltak meg, a sebesültek száma nyolc volt.

⁶⁴²⁰ https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

Az Est, 7. évfolyam, 1916-07-11 / 191. szám
Dunántúl, 6. évfolyam, 1916-07-11 / 156. szám
Grazer Tagblatt, Juli 1916-07-12

⁶⁴²¹ Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-07-11

⁶⁴²² Pesti Hírlap Vasárnapja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám

Miután a *Novara* visszafelé tartott (július 9.), délről egy *Quarto* osztályú cirkáló és az *Irrequieto*, valamint az *Impetuoso* rombolók jelentek meg, és sebesen közeledtek. A *Novara* teljes gőzzel igyekezett északnak, hogy a Brindisiből kifutó egységek ne vágják el az útját. Közben Valonából is kiindult két romboló, így Horthy sorhajókapitány gyorscirkálójával csaknem harapófogóba került. A Kumborból felszálló négy tengerészeti repülőgép többször rárepült az olasz hajókra és bombázta azokat, így a *Novara* – talán ennek köszönhetően is – egérutat nyert és sértetlenül ért vissza támaszpontjára.”⁶⁴²³

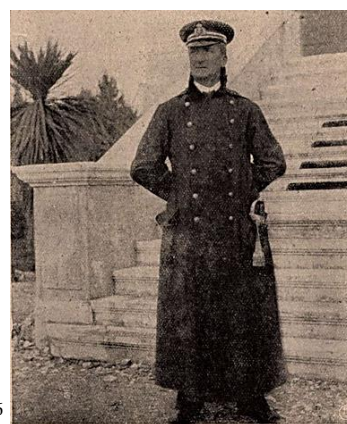


A „*Novara*“ fedélzetén. A „*Novara*“ parancsnoka, nagybányai Horthy Miklós (X) sorhajókapitány tisztársaival beszélget⁶⁴²⁴

„Események a tengeren. 9-én virradatkor a „*Novara*“ cirkálónk az Otrantói-szorosban 4 vagy mint valamennyi ott ejtett fogoly egybehangzóan mondja, 5 felfegyverzet angol felügyelőgőzessel találkozott és ágyútűzzel valamennyit elpusztította. Valamennyi gőzös lángbaborulva sülyedt el, három közülök kazánjuk felrobbanása után. Legénységükből a *Novara* csak 9 angolt tudott megmenteni.”⁶⁴²⁵



6426



6427

A *Novara*, és parancsnoka Horthy Miklós

„BUDAPEST, július 10. (Közli a miniszterelnöki sajtóosztály.) Kilencedikék hajnalban a *Novara* nevű cirkálónk az otrantói tengerszorosban négy, illetőleg a valamennyi öt alkalommal elfogott tengerész vallomása szerint, öt felfegyverzett angol őrhajóból álló csoporttal találkozott és tüzérségi tűzzel az összes hajókat megsemmisítette. Az összes őrhajók lángokban süllyedtek el. Három kazán robbanás után a legénységéből a *Novara* csak kilenc angolt tudott megmenteni.”⁶⁴²⁸ Az ütközet körülbelül 10 percig tartott.⁶⁴²⁹

⁶⁴²³ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

⁶⁴²⁴ Élet, 8. évfolyam, 1916-03-12 / 11. szám

⁶⁴²⁵ Belgrádi Hírek, 1. évfolyam, 1916-07-11 / 40. szám

Budapesti Hírlap, 36. évfolyam, 1916-07-11 / 191. szám

Pesti Hírlap, 38. évfolyam, 1916-07-11 / 191. szám

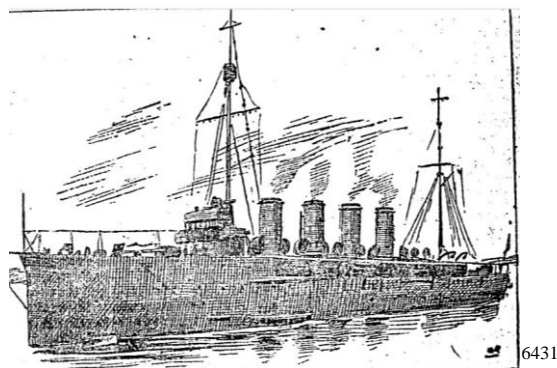
⁶⁴²⁶ Élet, 8. évfolyam, 1916-03-12 / 11. szám

⁶⁴²⁷ Az Érdekes Ujság, 4. évfolyam, 1916-07-23 / 30. szám

⁶⁴²⁸ Délmagyarország, 5. évfolyam, 1916-07-11 / 159. szám

⁶⁴²⁹ Magyar hősök 1914-1916, MAGYAR HADITENGERÉSZEK

„London, július 14. A Reutter-ügynökség jelenti, hogy az angol admirális közli: A Novara osztrák-magyar cirkáló angol halászcirkálókat bukkan, az Astrum, Spei, Clavis cirkálókat elsüllyesztette. A Frigate Bird és Ben Bui megsérült, azonban kikötőbe tudták őket vonszolni. 10 ember életét veszítette. Az Astrum (és a Spei) legénységét elfogták.”⁶⁴³⁰



„A Neues Wiener Journal haditudósítója engedélyt kapott arra, hogy tengeri utazást tegyen a híres „Novara” cirkáló testvérhajóján. A „Novara” ismeretes, régi sikereit legutóbb azzal a dicsőséges ténnyel gyarapította, hogy egy napon öt angol űrhajót elsüllyesztett. A parancsnok magyar ember: Horthy Miklós, sorhajókapitány.”⁶⁴³²

1916.07.30/31-én az olasz partok elleni akcióban Tb 83F és Tb 88F támogatta.

1916.08.28-án kifutott Cattarói-öbölből a *Sankt Georg* és a *Kaiser Karl VI* páncélos cirkáló, a *Wildfang*, a *Warasdiner* és a *Turulromboló*, valamint három kísérőnaszád: a 83 F, a 85 F, a 87 F és a 88 F. Külön csoportban követték őket a *Novara* és a *Helgoland* gyorscirkálók a *Csepel* és a *Balaton* rombolók kíséretében. A flottaparancsnokságnak az volt a célja, hogy nagyszabású tüntetést rendezzen az olasz partok előtt, és a kifejlődő harcban a lesben álló tengeralattjárók (U 4, U 11, U 15, U 16, U 17) elé csalja az ellenséget.

A cs. és kir. egységek több mint négy órán át várakoztak a Gargano-fok előtt, de egyetlen ellenséges hajó sem mutatkozott. Végül is augusztus 29-én a vállalkozás parancsnoka, Paul Fiedler altengernagy elrendelte a hazatérést.⁶⁴³³

1916.12.24-én Polában volt.

1917

1917 februárjában Horthy megkezdte az előkészületeket a tengerzár elleni nagyobb rajtaütésre; azt tervezte, hogy Novarát és mindkét testvérhajóját felhasználja, amelyeket úgy módosított, hogy úgy nézzenek ki, mint egy nagy brit romboló, levágva a főárbocokat.

A hajók mindegyike kapott egy 7 cm-es léghárító ágyút is, a hajtóműveket alaposan megtisztították és megjavították. Amíg az előkészületeket április végén és május elején végezték, a rombolók többször járőröztek Albánia partjainál, hogy felderítsék az antant védelmét a térségben. 1917.05.13-án Alexander Hansa ellentengernagy parancsot adott a hadművelet másnap reggeli megkezdésére. A három cirkáló dél felé indult a tengerzár vonalig, ahová az éjszaka után érkezett meg. Ugyanakkor a Balaton és a Csepel rombolópáros elterelő támadást hajtott végre Albánia partjainál.

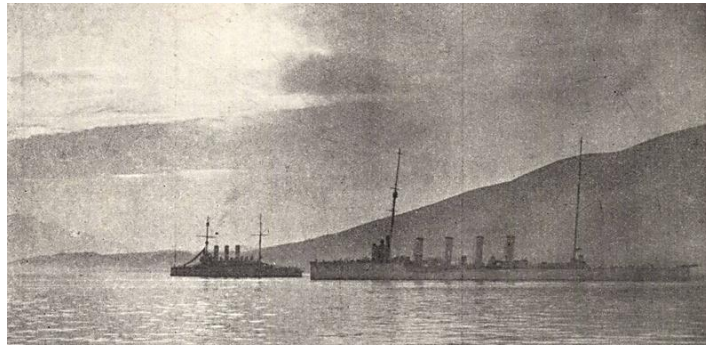
⁶⁴³⁰ Dunántúl, 6. évfolyam, 1916-07-15 / 160. szám

Budapesti Hírlap, 36. évfolyam, 1916-07-15 / 195. szám

⁶⁴³¹ Neugkeits-Welt-Blatt, Juli 1916-07-13

⁶⁴³² Siklós, 4. évfolyam, 1916-07-29 / 31. szám

⁶⁴³³ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó



1917.05.14-én Cattaróból kihajózott a Novara köteléke. 1917.05.15-én a Novara, Helgoland, Saida cirkálók, a Balaton és a Csepel rombolók, 2 monarchiabeli és 1 német tengeralattjáró megvívták az **Otrantói tengeri csatát**. A rombolók elsüllyesztettek egy olasz teherkonvojt és az azt kísérő rombolót. Közben 1917.05.15-én 03:30 körül a Novara és a többi cirkáló tüzet nyitott a zárhajókra (14 gőzhajó) süllyesztették el, míg 4 (máshol 7 szerepel) zárhajót megrongáltak, amiből 3 javíthatatlanná vált. A hajók 72 tengerészt mentettek ki és fogtak el. A Novarára ebből 6 hajó elsüllyesztése, 5 megrongálása és 35 ember kimentése jutott (máshol 5 elsüllyesztett és 3 javíthatatlanul, míg 2-t javítható módon megrongált). A HMS Csepel az olasz Borea rombolót elsüllyesztette. A HMS Balaton pedig a romboló által kísért három szállító hajó közül süllyesztett el egyet, a másik kettő égve elmenekült el. Rombolóink visszafordulva minden zavaró esemény nélkül visszatértek Cattaróba.

Horthy így írt a harc ezen szakaszáról: „Némelyek tüzeltek ránk gyorstüzelő ágyújúból, míg a kazánjuk fel nem robbant, vagy a hajójuk fel nem borult. A csónakra szálltakat felvettük fedélzetünkre. Feladatunkat teljesítettük.”⁶⁴³⁵ A visszaúton a cirkálók túlerejű antant kötelékbe futott bele. a csatában a Novara megsérült és vontatni kellett. Parancsnoka, Horthy súlyosan megsérült, de hordágyra kötözve vezette tovább hajóinak harcát. A csata hatására az antant éjszaka nem őrizte tovább a tengerzárát.

A Novara Fanóig hatolt előre, ahol azonban ellenségre nem akadt. Akkor – 4 óra 45 perckor – északnak fordult. 4 óra 55 perckor pillantotta meg az első, 12 gőzösből álló csoportot, és 5 óra 7 perckor kezdte el löni. Az 5 óra 37 percig tartó tüzelés 5 gőzöst elsüllyesztett, 5 másikat pedig súlyosan megrongált. A gőzösök viszonzták a lövéseket, és két könnyebb találatot értek el a cirkálón. A Novara 35 brit tengerészt halászott ki a vízből és ejtett fogságba⁶⁴³⁶.

1917.05.15-én 06:45-kor a brit HMS Dartmouth és Bristol cirkáló, valamint öt olasz romboló a Novara, a Helgoland és a Saida elfogására indult. 09:00-ra a gyorsabb brit cirkálók utolérték az osztrák-magyar hajókat. A Dartmouth nyitott először tüzet (10 600 yard (9 700 méterről), és találatot ért el a Novarán, a három osztrák-magyar cirkáló pedig füstfelhőt gerjesztett, és visszafordult üldözői felé, és közben több találatot is szerzett Dartmouthon (4900 yardra (4500 m távolságból). **Novarát többször is eltalálták, a fő tápszivattyúk és a jobb oldali segédgőzcső megsérült**, ami miatt a hajó elkezdett veszíteni a sebességéből. **A géptermet is találat érte.** (Megsérült a Novara elsősegély helye is. Egy találat az előárbc zászlaját is letépi, rögtön újjal pótoljuk, tovább lobognak színeink a Novara ormán. ormán. Egy másik az ágyúk közé csap, meggyullad a lövegek mellett álló muníció, a sistergő, siketítő zajban rémült pillanatok ezek, de a muníció nem robbant fel, bőven van levegője, csak nagy sivítással elég, míg el nem oltják. Más találatok tüzet okoznak a fedélzeten, ahol mindenki a helyén van: szanitészek a sebesülteket körözik, tartalékok a tüzet oltják. Szaboríts, a derék korvettkapitány is a fedélzeten van, a tűzoltást inspirálja, amikor egy gránát közelébe csap le. Sebesülése halálos, nem lehet rajta segíteni, egy szilánk a hátgerincét is éri, pár perc alatt kiszenved a nemes magyar katona. Kihajózásunk után holttestét hazaszállították Budapestre, a Novara koszorúját egy tiszt vezetésével 9 emberem vitte fel a sírjára... A száguldó tűz újabb károkat okoz, egyszerre csak észre vesszük, hogy vizet kezd veszíteni a kazán, a gépek is elromlanak. Egy gránát a fedélzet páncélját is beszakítja, azt hisszük, ez sértette meg a kazánt, de megállapítani nem lehet, mert ha valaki le akart menni, nemcsak forró vízbe, futó tűzbe és gőzfelhők gomolyába került, de a lövedékek robbanó gáza is halálba fojtotta volna.

⁶⁴³⁴ https://adt.arcanum.com/hu/view/VasarnapiUjsag_1917/?query=TEXT%3D%28%22Novara%22%29+DATE%3D%281912-01-31--1921-12-31%29&pg=83&layout=s

⁶⁴³⁵ <https://rubicon.hu/kalendarium/1917-majus-15-az-otrantoi-csata>

⁶⁴³⁶ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

Megpróbáltuk gázmaszkkal is, de így sem lehetett lemenni a hajó égő gyomrába, ahová új veszedelemnek a víz is benyomult. A gépek megálltak, a Novara is megáll, de ágyúink tovább lán, ha angolok vezették volna, nem így történik, de olaszok voltak és olasz parancsnok a vezérhajón fenn is. Körülbelül 12 kilométerre voltak tőlünk déli irányban, mikor 12 óra táján feladták a küzdelmet...”.....

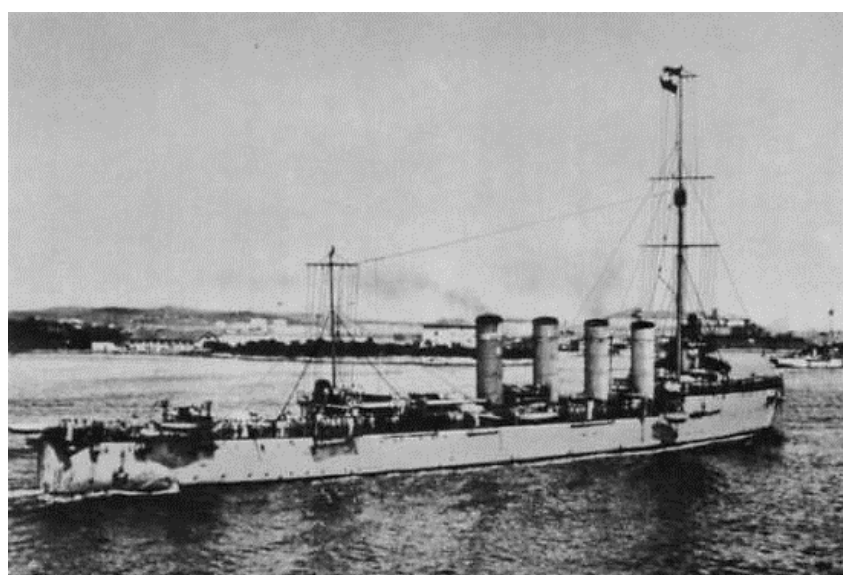
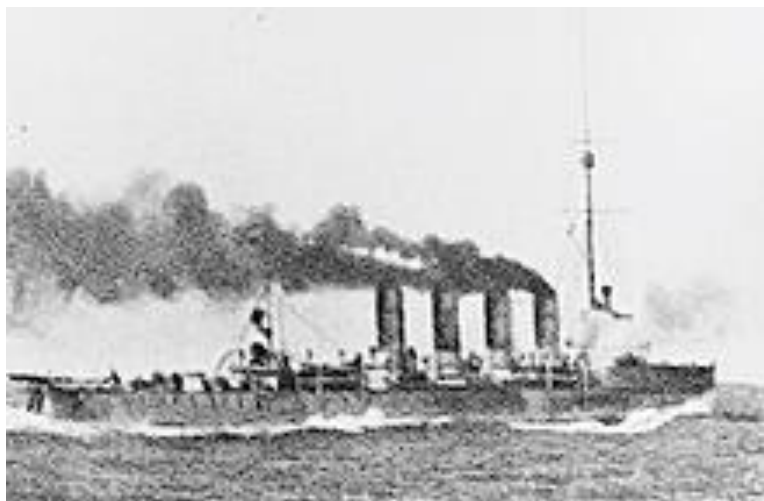
„— Apróbb epizódok? Csupa csodálatos eposztörredék, mindenki hős volt, nem is igen lehet neveket kiemelni, legfeljebb egy-két markáns esetet, ahogyan a naplók és az emlékezet megőrizhette őket. — Egy matrózom valami kisebb fegyelmi vétség miatt be volt csukva, az ütközet előtt. Ismételt kérésre megengedtem, hogy részt vegyen a harcban. Csodálatos, ahogyan viselkedett. Folyton az ágyúk között forog, mindenütt ott van, ahol baj történik, sebesülteket kötöz be még a robbanás füstjében és mikor már mind a két kezén megsebesül, akkor se megy félre a többi sebesültek közé. Egy repülőnk jelentést hoz számomra, ledobja, a doboz a tengerbe esik és ez a sebesült matróz parancs nélkül azonnal utána ugrik, kihalássza az örvényes habokból, fölhozza, jelentkezik vele, átadja, azután megy tovább az ágyúkhöz. Büntetését persze elengedtük, kitüntetésre is fölterjesztettem, ahogy mindenki méltónak mutatkozott arra, hogy Ófelsége legkegyelmesebb kitüntetésére fölterjesszem. — Egy tisztet, akinek a bal karja már föl volt kötve, öngyilkossággal fenyegetődött, ha nem vehet részt az ütközetben. Bal kezét már nem tudja használni, de mikor egy 15 centiméteres ellenséges gránát melléje csap, de befulladva esik a fedélzetre, másik karjával addig erőlködik, míg fölveszi és cipeli nagy örömmel a korláthoz, ahonnan a tengerre dobja, úgy teszi ártalmatlanná. — Egy másik tiszt, aki a kormányos megsebesülése után ennek a helyére lép, előbb leoltja rólam a meggyulladt ruhákat, azután, mikor egy percre erősen előrehajol, hogy a kompasszt megnézzé, csodálatosan kerüli ki a halált. Egy gránát ugyanis abban a pillanatban dönti le háta mögött a kabint. Szinte biblikus csoda, hogy megmenekült.”.... „A nagy nap hőseit szép napiparancsok, lelkesítő és elismerő szavak fogadták már hadikikötőnkben is, Ófelsége a király pedig nagybányái Horthy Miklós sorhajókapitánynak a hadiékítményes II. osztályú katonai érdemkeresztet adományozta a kardokkal, Harisa Sándor ellentengernagyot a II. osztályú vaskoronarenddel tüntette ki a hadiékítménnyel és a kardokkal, lovag Parschka Ferdinánd sorhajókapitány, Heisster Erich sorhajókapitány és a hősi halált halt Szuborits Róbert korvettkapitány a Lipót-rend lovagkeresztjét kapta a hadiékítménnyel és a kardokkal, herceg Liechtenstein János fregattkapitány a hadiékítményes III. osztályú vaskoronarendet a kardokkal, Morin Ferenc korvettkapitány pedig a III. osztályú katonai érdemkeresztet a hadiékítménnyel és a kardokkal. Közülük Purschka a Saida parancsnoka, Heissler a Helgolandé, Liechtenstein herceg a Csepelé, míg Morin a Balatoné volt Otranto történelmi napján, aminek jelentősége, áthozva az arányokat az Adria flottáira csak Skagerrakéval mérhető fel.”⁶⁴³⁷)

Horthy is súlyosan megsérült, bár ő maradt a parancsnoki hídon. 11:05-kor az antant parancsnoka, Alfredo Acton admirális elfordult, és megpróbálta elvágni a Saidát Novarától és Helgolandtól. Ekkor jelent meg a távolban a HMS Sankt Georg páncélos cirkáló, mire az antant kötelék visszavonult. Az Acerbi romboló félreértette a jelet, és megpróbált torpedótámadást indítani, de a Novara, Saida és Helgoland tüzerei elűzték. 12:05-kor Acton jelezte, hogy Novara milyen szörnyű helyzetben van, de ekkor már a HMS Sankt Georg csoport túl közel volt az antant erők számára. A cirkálók és rombolók végül befutottak Cattaroba.

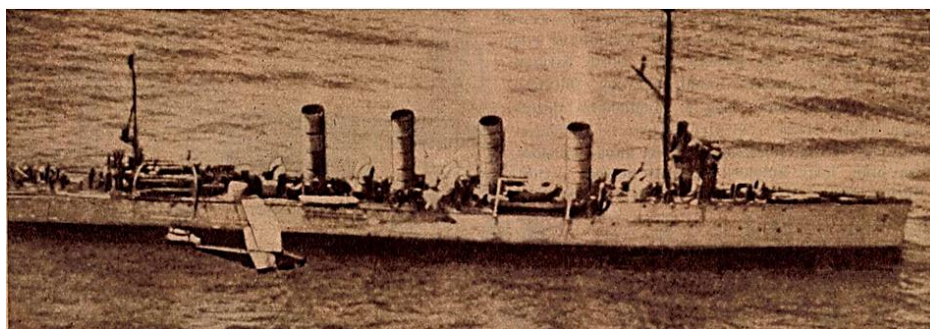


A Novara hősi halottjainak a sírja

⁶⁴³⁷ Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel), Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék /



A Novara az otrantói csatában és utána

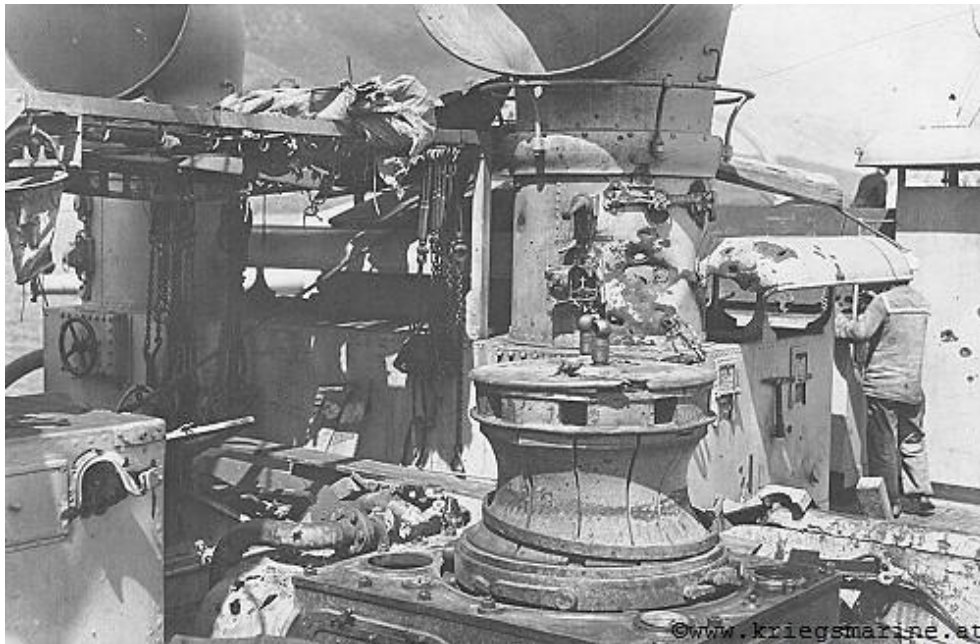


*A Novara az otrantói csatában és utána*⁶⁴³⁸

„Most 4.700 és 10.000 méter közötti távolságból heves tűzharc kezdődött a párhuzamos irányban haladó kötelékek között. Az ellenséges cirkálók tűzét jól és pontosan irányították. Legerősebben a Novara-t lőtték, mint kötelékünk vezérhajóját.” *A parancsnoki hidat is találat érte, és Horthy is megsebesült: „Öt gránátszilánk hatolt lábszáramba; egy repeszdarab pedig, mely kilónyi lehetett, lesodorta sapkámat, de nem sebzett meg. A később megtalált darabon felismertük elégett sapkám hozzáragadt részeit. Köpönyegem, egyenruhám, szóval egész öltözetem cipőmtől és harisnyámtól kezdve fel a mellemig*

⁶⁴³⁸ Pesti Hírlap Vasárnapja, 52. évfolyam, 1930-03-02 / 9. szám

teljesen leégett rólam, de közvetlen égési sebet nem kaptam. Azonban úgy éreztem magam, mintha fejszével fejbe vágta volna. Könnyebb gázmérgezés is ért és elájultam, de hamarosan magamhoz tértem, hiszen bőségesen öntötték rám a vizet, hogy égő ruhámat eloltsák. Azután hordágyon a fedélzet elejére vittem magam, mert ott megfelelő kilátás kínálkozott.” *Két óra elteltével a Novara súlyos találatot kapott, és mozgásképtelenné vált.* „Ez a hátsó turbinahelyiségbe vágott be és szétrombolta a kondenzátorcső vezetékét. Tizenhat kazánunk közül nyolcban el kellett oltanunk a tüzet. Lassan ugyan még mozoghattunk volna, ha a tenger vizét használjuk, de nem akartam, hogy kazánjaink tönkremenjenek és ezért közöltem testvérhajóinkkal, hogy a Novara saját erejéből már csak tíz percig haladhat előre.”⁶⁴³⁹



*A Novara egyik sérülése a csata után*⁶⁴⁴⁰



*A Novara sérülése*⁶⁴⁴¹

⁶⁴³⁹ <https://rubicon.hu/kalendarium/1917-majus-15-az-otrantoi-csata>

⁶⁴⁴⁰ https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_NOVARA.htm

⁶⁴⁴¹ <https://axioart.com/tetel/serult-sms-novara-k-u-k-haditengereszet-helgoland-oszta-d8562ea1>



*Angol záróhajók Otrantonát*⁶⁴⁴²



*A sebesült Horthy a Novara fedélzetén*⁶⁴⁴³

A csatában az SMS Novara 675 lövést adott le 10 cm-es ágyúból és 45 találatot ért el az ellenséges hajókon. Veszteségajstroma 14 halott és 24 sebesült.⁶⁴⁴⁴

A csata egy másik leírása a Novara szempontjából:

A Novara, Saida és Helgoland 7 órákkor vette fel a harcérinkezést a **Carlo Mirabello** olasz cirkálóval és a francia **Commandant Rivière**, **Bisson** és **Cimiterre** rombolókkal. A 8000 m-ről megívott tüzérbaj, mindkét oldalról eredménytelen volt. A cirkálók tovább mentek Punto d'Ostro felé. Ellenséges repülőek támadták meg őket eredmény nélkül 8 és 9 óra között. Ekkor a Helgoland kormánylapátján néhány szegecs meglazult. „Az ellenséges repülőek bombázzák a Novarát, de sikertelenül. Horthy Miklós ügyes manőverezéssel kijátssza őket.”⁶⁴⁴⁵

⁶⁴⁴² <https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php>

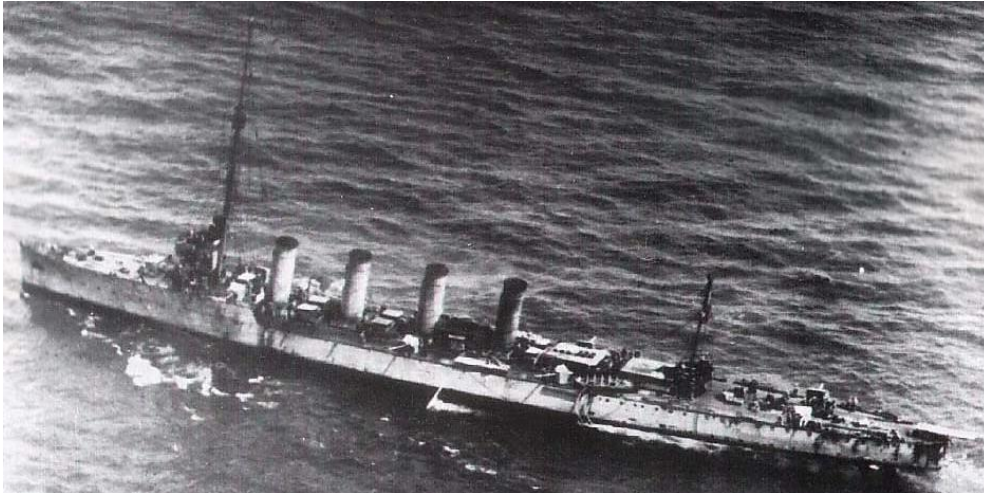
⁶⁴⁴³ <https://liget.ro/regmult/sajtohistorikum-82-napi-koplas-es-a-novara-legendyesege#>

⁶⁴⁴⁴ <https://docplayer.hu/40612906-Small-protected-torpedo-cruisers-sms-panther.html>

⁶⁴⁴⁵ Zászlónc, 28. évfolyam, 1930-03-15 / 7. szám

Az első füstoszlopokat rövid ideig 8 óra 15 perckor észlelték, legközelebb 8 óra 45, majd 9 óra 5 perckor láttak újabb füstoszlopokat északon. Ez a kötelék a **Darthonmouth** és a **Bristol cirkáló** és az **Antonio Mosto** és az **Acerbi romboló** volt. Az ellenség a tüzet 10 000 m-ről nyitotta meg. Idáig a monarchia hajóinak lövegei nem hordtak el.

Közben, pontosan 9 órakor, a Novara a következő rádiótáviratot adta le a Cirkáló-flottilla Parancsnokságának: "8 óra 50 perckor saját egységeink a 607-es négyzetben, menetirány 20 fok, menetelő sebesség 25 mérföld. A menetirányban a látóhatár alatt ellenséges cirkálók, kifutás eredménnyel kecsegtet."



A Novara az otrantói csata után.

Tehát a gyorscirkálók felvették a harcalakzatot, vagyis a Novara állt a kötelék élére, és megindult a tőlük és előttük félig jobbra haladó ellenséges cirkálók – a Darthonmouth és a Bristol –, valamint az azokat kísérő rombolók felé. Bár az Aquila is ott volt, ez a nagy, közel cirkáló méretű romboló, az ütközetbe hatékonyan nem szólt bele, mert már vontatókötélen volt.

Tehát 10 000 m-ről, 9 óra 28 perckor megdőrdültek a brit cirkálók 15,2 cm-es hajóágyúi. A cs. és kir. gyorscirkálók gyengébb, 10 cm-es lövegei még nem érték el az ellenséget, ezért Horthy sorhajókapitány közelebb vitte hozzájuk hajóit, mégpedig mesterséges ködöt fejlesztve, amely elfedte a gyorscirkálókat az ellenség szeme elől, lehetetlenné tette számára a célzást, és ugyanekkor meglepetést okoztak a ködből előbukkanó egységek. Ez volt az első olyan ütközet az Adrián, amelyen mesterséges köddel próbálkoztak. Horthy ugyanekkor előkészített egy torpedótámadást is, amelyre azonban a kedvezőtlen széljárás miatt nem került sor. A szél ugyanis elfújta a ködöt nyugat felé, az ellenség pedig a cs. és kir. cirkálóktól keletre menetelt.

9 óra 30 perckor a cs. és kir. gyorscirkálók is megszólaltatták ágyúikat. A csata megkezdődött, a két ellenfél egymástól először 8000, majd egyre kisebb távolságban – 4000–4500 méterre – párhuzamosan futott északnyugati irányban, órákon keresztül. Kisebb-nagyobb találatok érték a hajókat mindkét részről, ám ezek komolyabb sérüléseket nem okoztak. Ennek ellenére a brit cirkálók növelni akarták a távolságot, kis fordulatokat tettek, amit a cs. és kir. gyorscirkálók tüstént követtek, hogy ne növekedjék a távolság.

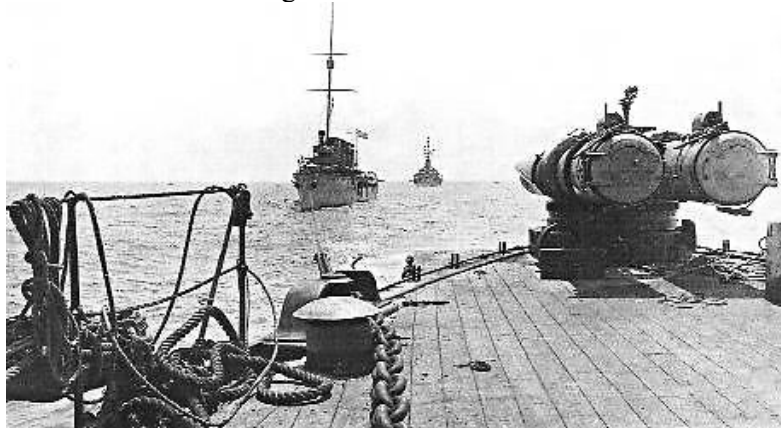
A britek viszont így veszítettek térelőnyükből, és a cs. és kir. egységekkel egy magasságra szorultak, vagyis egyre nehezebbé vált számukra északon elvágni a hazatérés útját.

Mialatt a gyorscirkálók a mesterséges köd leple alatt közel férköztek a brit cirkálókötélkehez, a végig mögöttük menetelő Mirabello-csoport (Carlo Mirabello_olasz cirkálóval (romboló, de 8 db. 10 cm lövege van) és a francia Commandant Riviére, Bisson és Cimiterre rombolókkal) előre rohant, és torpedótámadást hajtott végre a három gyorscirkáló ellen. Torpedóik célt tévesztettek, fedélzeti fegyvereik tüze azonban a **Novara egyik ágyújának egész legénységét a vízbe vetette. 10 óra között**

kisebb találat a Novarán, amelyek egyike megölte a parancsnok helyettesét, Szuborits Róbert korvettkapitányt. 10 óra 10 perckor a Novara parancsnoki hidjára csapódott egy lövedék, amely megsebesítette a parancsnokot fején és lábain. Horthy azonban a fedélzeten maradt és hordágyon vezette tovább az ütközetet mindaddig, amíg csak a keletkező mérges gázoktól eszméletét nem veszítette. Ezután Stanislaus Witkowsky sorhajóhadnagy, a hajó tűzértisztje és rangidős vezette tovább a csoportot. Amikor rövid idő után Horthy sorhajókapitány visszanyerte eszméletét, ismét átvette a vezetést, míg a Novara parancsnokságát meghagyta a tűzértisztnek. Miután az ellenség a tüzet elsősorban a Novara vezérhajóra összpontosította, a Helgoland felzárkózott mellé mintegy 400 méterre, ezalatt a lassúbb Saida 3000 méterrel lemaradt. A Helgoland is áthelyezte tüzet a **Dartmouth-ra**, hogy némileg tehermentesítse a Novarát. Ez a csata 4500 m-ről folyt és a Dartmouth-ot több találat is érte. **10 óra 30 perckor érte a Novarát a legsúlyosabb találat. Egy gránát becsapódott a hátsó turbinaterembe és összeroncolt a kondenzátort, ahol a turbinákban elhasznált gőz válik ismét vízzé, hogy a kazánt táplálja.** A Novara hamarosan lobogóval jelezte, hogy már csupán 10 percen át tudja folytatni útját. 10 óra 55 perckor valóban leállt. Addigra mellé ért a Saida és vontatókötélre vette a vezérhajót, a Helgoland pedig jobbra az egyre távolodó ellenség után vetette magát, hogy annak tüzet magára vonja, ugyanekkor lövegeivel elérhesse, és a vontába vétel nehéz manőverét megkönnyítse, ami végül is igen sokáig tartott az ellenség tüzeiben és megújuló rohamaiban.

A brit cirkálók 11 óra 5 perckor beszüntették a tüzet, és először déli irányba fordultak, majd visszakanyarodtak a veszteglő gyorscirkálók felé, és azok lőtávolságán kívül várakoztak. Az ellenség észrevette, hogy a Novara mozgásképtelenné vált, ezért először a brit cirkálókat kísérő Acerbi romboló intézett gyors torpedótámadást ellene. A rombolót a két gyorscirkáló elkeseredett gyorstűzzel űzte el.

Mialatt a vontába vétel folyt, a Marsala-csoport és a cs. és kir. gyorscirkálók mögött egyesült a Dartmouth-csoporttal, majd 9900–8800 méter távolságból ismét tüzet nyitott. Ismét a Helgoland rohant szembe velük. Az ellenséges csoportból közben – 11 óra 24 perckor – kivált a Carlo Alberto Racchia romboló és torpedótámadásra indult. A Helgoland, valamint a két másik, meglehetősen akadályozott gyorscirkáló a tőlük kitelt leghevesebb tűzzel hamar visszafordulásra kényszerítették.



A Novarát a Saida vontatja az otrantói csatából hazafelé. Háttérben a két cirkálót fedező Helgoland (Forrás.kriegsmariene.at)⁶⁴⁴⁶

A Marsala- és Dartmouth-csoport ezután hadrendbe állt, hogy együttes támadással megsemmisítse a Novara-csoportot (11 óra 35 perc). Ezek voltak a legváltásosabb percei a Novara-csoportnak. 12 óra 25 perckor a Novara-csoport egyesült a Sankt Georg-csoporttal (Sankt George, Tátra, Warasdiner romboló, Tb.84, Tb.88, Tb.99 és Tb.100 torpedónaszád), és együtt megindultak a Cattarói-öböl felé.⁶⁴⁴⁷

⁶⁴⁴⁶ https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorscirkalo

⁶⁴⁴⁷ Scholtz Andor m. kir. főhadjonagy: Az otrantói ütközet 1917 május 15. (képekkel és helyzetrajzokkal), Gonda Béla szerk.: A Tenger 17. évfolyam 1927, 6-9. szám: és Czeigler Gusztáv – Clauser Mihály et al.: A magyar tüzér. A magyar tüzérség története (Budapest, 1939) II. RÉSZ: Haditengerészetünk tüzérsége.

Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel): Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék /

A HMS Darthmoutht-ot eltalálták a magyar cirkálók. Például az SMS Helgoland 11 órákor 7,5-8 km-ről találta el. A találatokat a HMS Darthmoutht kapitánya tévesen úgy értékelte, hogy a magyar cirkálók a 10 cm-es lövegek helyett 15 cm-es löveget kapott.⁶⁴⁴⁸

A csata után 5 nappal a Novara ismét harc képes volt és kifutott a tengerre.⁶⁴⁴⁹

Talán az első sajtóhír a csatáról: „Bécs, május 18. Az otrantói szorosban lefolyt tengeri ütközet egységeink fényes győzelmével végződött. Flottillánk, amely a Novara gyors cirkálóval az élén az otrantói szorosban álló ellenséges őrhajó-kordont elpusztította, a feladat megoldása után az albániai partok felé indult. Útjában találkozott az ellenséges túlerővel, amelyből egy Indomito-típusú olasz torpedózúzó és egy Liverpool-típusú angol cirkálót elsüllyesztett. Az «Indomito»-típusú torpedózúzón 120 ember pusztult el, a «Liverpool-cirkálón 376. A háromszoros túlerővel szemben folytatott ütközetben egyetlen hajót se veszítettünk. Összes veszteségünk körülbelül 40 ember. Horthy Miklós sorhajókapitány, a Novara hős parancsnoka megsebesült a lábán. Szuborits Róbert korvettkapitány, egyik hajónk tüzérségi parancsnoka hősi halált halt. A hadügyminisztérium tengerészeti osztályához érkezett jelentések szerint tengerészeink páratlan hősiességgel harcoltak; a lefolyt tengeri csata mint egyik legfényesebb győzelmét hozta a haditengerészet lobogójának.”⁶⁴⁵⁰

Az otrantói csata emlékezete:

1917-ben emlékéremet bocsátottak ki Horthy és a Novara tiszteletére. Az érem előlapján, a perem széle mentén német nyelvű felirat található: NIKOLAUS V. HORTHY, KOMM. S. M. S. NOVARA: Öfelsége hajójának, a Novarának parancsnoka. Középen, kiemelkedve Horthy Miklós tengerész díszegyenruhába öltözött, jobb oldali irányba forduló mellképe látható. Mellette az érem tervezőjének neve (Szász) és az 1917-es évszám található. Az érem hátlapján, a perem széle mentén szalaggal átkötött babérág található, melynek szélessége 6 mm. Az érem felső részén, egy lefelé ívelő szalagon az "S. M. S. NOVARA" felirat van bevésve. Jelentése: Öfelsége hajója, a Novara. Ez alatt, középen található a Novara cirkáló képe. A hajót hullámok veszik körbe. Alatta pedig négy sorban a Novara győztes csatáinak helye és időpontja található. Ezek "Porto Corsini, 1915. V. 24. - San Giovanni Di Medua. XII. 5. - Otranto. 1916. VII. 9. et 1917. V. 15."



6451

Az érem anyaga ezüstöt vagy hadifémet tartalmazott. Előbbi valószínűleg a tisztikar, utóbbi pedig a legénység részére. Adományozása a parancsnok részéről történt, vagy az érintett személy maga vásárolta meg.

Az ezüstműből készült érem átmérője 37,5 mm, vastagsága 3 mm, tömege pedig 20 gramm volt. A hadifémből készült érem átmérője 38 mm, vastagsága 2,5 mm, tömege 12 gramm volt.

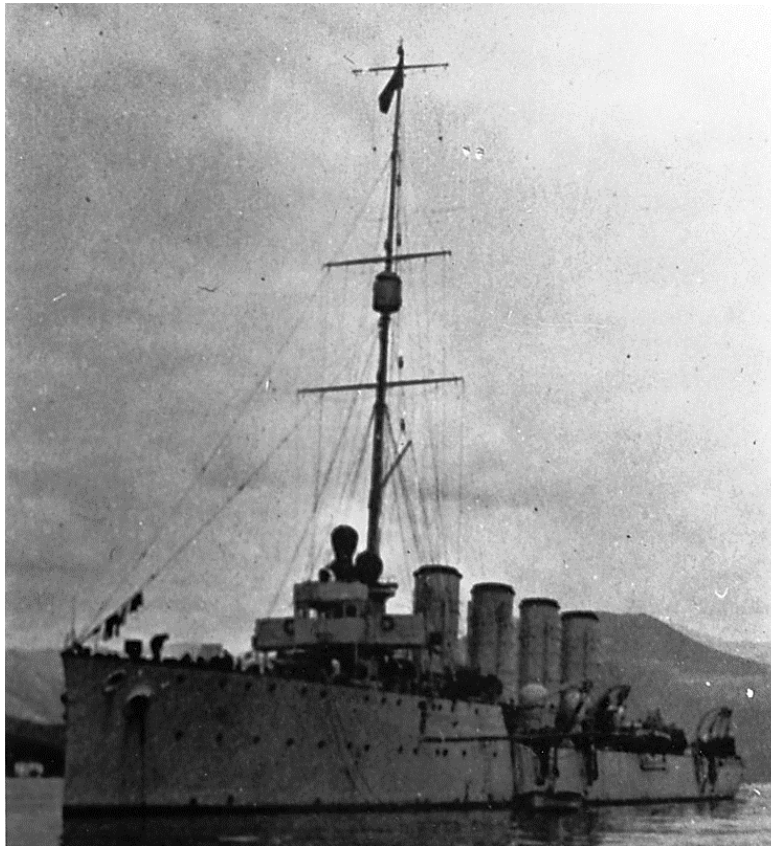
Mivel az érem fül nélkül készült, így egyenruhán való viselésre alkalmatlan volt és inkább az emléktárgy szerepét töltötte be. A kibocsátott érmek példányszámáról nem maradt fenn pontos adat.

⁶⁴⁴⁸ https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/kvw7lu/austrian_cruiser_sms_novara_suffers_direct_hit/

⁶⁴⁴⁹ Magyar Katonai Közlöny, 1921 (9. évfolyam) Hősök csamoka: / Régi magyar katonák. I. Írta: Olyszói Gabányi János gyalogsági ezredes

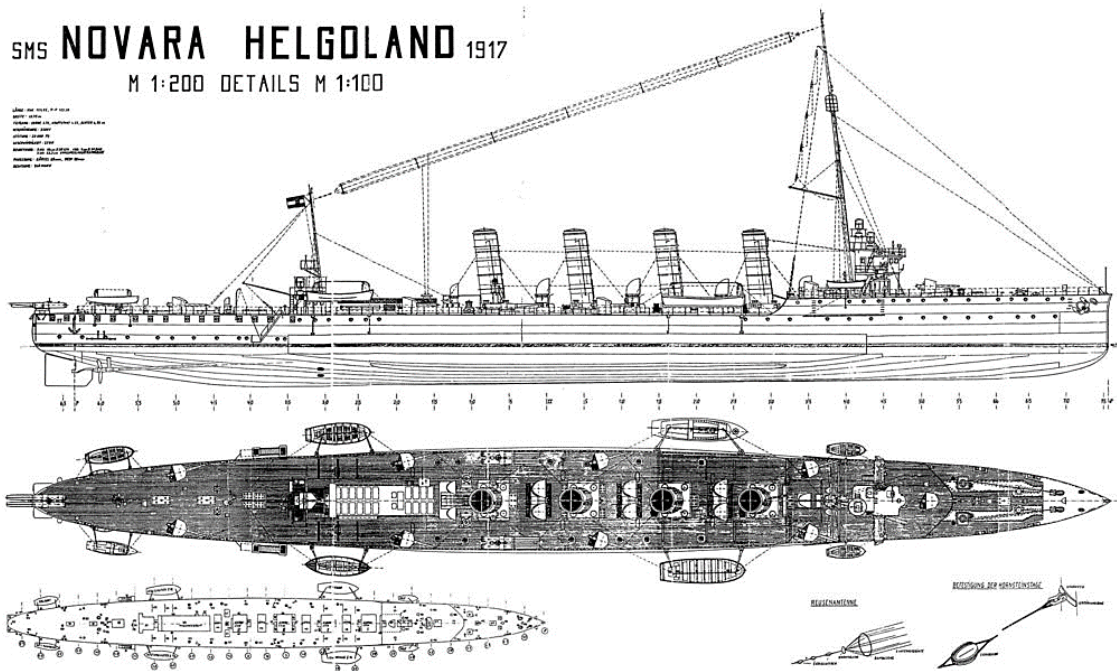
⁶⁴⁵⁰ Alkotmány, 22. évfolyam, 1917-05-19 / 128. szám

⁶⁴⁵¹ Kenyeres Dénes: A Novara gyorscirkáló haditettei és a róla elnevezett emlékérem: Haditechnika 29. évfolyam 1995 / 4. szám / HADITECHNIKA-TÖRTÉNET



6452

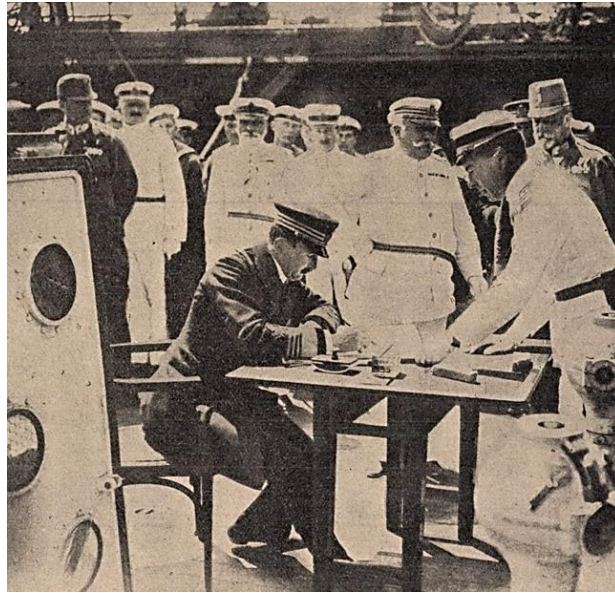
A csata után a sebesült Horthyt előléptették. A Novara parancsnokságát herceg Lichtenstein fregattkapitány vette át, és maradt a hajó kapitánya a háború végéig. Még ebben az évben a hajót kijavították, de jelentősebb harci eseményekben már nem vett részt.



6453

6452 <https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php>
6453 <https://naval-encyclopedia.com/ww1/austria-hungary/spaun-novara-class-cruisers.php>

1917.06.03-án Pola kikötőjében a Novarát felkereste IV. Károly magyar király. Eddigre a hajó sérüléseit már kijavították.⁶⁴⁵⁴



*IV. Károly magyar király beírja nevét a Novara hajónaplójába*⁶⁴⁵⁵

1917 augusztusában a Novara tengerészei 100 koronát fizettek Polyák István árvái részére.⁶⁴⁵⁶

1917.11.12-én a Novara (parancsnoka ekkor hg. Liechtenstein fregattkapitány) indult bevetésre az Otrantói-szoros északi védővonala, illetve a Brindisi–Valona hajózóúton található ellenséges egységek ellen a 88 F, a 85 F és a 96 F torpedónaszádokkal. A viharos idő, a magas tengerjárás miatt a torpedónaszádok hamarosan visszafordultak. A Novara egyedül folytatta útját, de nemsokára szintén kénytelen volt visszatérni.⁶⁴⁵⁷

1918

1918 januárjában Cattaróban volt.

1918.02.01-én kitört a Cattaroi matrózlázadás a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI. cirkálók fedélzetén. A Novara és a Helgoland legénysége nem lázadt fel, mire a Sankt Georg és a Kaiser Karl VI. cirkálók 24 cm-es lövegekkel célba vették a cirkálókat. A Novara parancsnoka Johann von Liechtenstein herceg, erre felengedte hajójára a lázadókat. Ugyan ezt történt az Erich von Heyssler parancsnokolta Helgoland fedélzetén is. Így, mindkét hajóra kitűzték a vörös zászlót, a legénység akarata ellenére. Mikor a parti ütegek tüzet nyitottak a SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf pre-dreagnouthra, a Helgoland és a Novara kihajózott az 1 torpedóflottila egységeihez a belső kikötőbe. Itt a parti ütegek védték a lázadásban nem résztvevő erőket. A lázadás 1918.02.03-án már véget is ért.⁶⁴⁵⁸

⁶⁴⁵⁴ Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-06-05 / 142. szám

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

Az Est, 8. évfolyam, 1917-06-05 / 142. szám

⁶⁴⁵⁵ Gonda Béla szerk.: A Tenger 7. évfolyam 1917 Éves tartalomjegyzék / Dr. Szabó István: Skagerrak az Adrián, Flottánk sikere az Otrantó fölött (8 képpel)

⁶⁴⁵⁶ Pesti Hírlap, 39. évfolyam, 1917-08-14 / 202. szám

⁶⁴⁵⁷ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

⁶⁴⁵⁸ Népszava, 46. évfolyam, 1918-12-07 / 290. szám



*SMS Novara és SMS Saida Osztrák-Magyar Helgoland-osztályú gyorscirkálók és SMS Csepel, SMS Tátra és SMS Balaton Osztrák-Magyar Tátra-osztályú rombolók*⁶⁴⁵⁹

1918.04.06-án őrzáratozott az olasz tengerparton egészen Pescaráig.

A Novara, Csepel, Tátra és Orjen a Gargano-fok előtti vizeken járőrözött, majd Polába hajózott a csoport.⁶⁴⁶⁰

1918.04.22 és 23-án támadta az olasz partokat.

1918.06.08-án kifutott az otrantói zár ellen, de a hadműveletet a HMS Szent István csatahajó elvesztése miatt, lefűjták, így a hajó visszatért Cattaróba.

1918.06.09-től Cattaróba volt Tb 58T-vel.

1918.06.10-én az Otrantói-szorosban tervezett támadásra készült.

1918.08.09-én Cattaróban volt a Tb 57T-vel.

1918.10.30-án a Szerb-Horvát-Szlovén állam lobogója alá került, és ott volt 1919-ben is.

1918.11.03-án az osztrák-magyar kormány aláírta a Villa Giusti fegyverszüneti megállapodást és így véget ért az I. világháború.

1919

Ebben az évben a Jugoszláv (Szerb-Horvát-Szlovén) Királyság lobogója alá került.

Az első világháború végére a francia haditengerészet jelentősen meggyengült. A háború négy éve alatt 11 000 tisztet és tengerészt vesztett, halottakban és eltűntekben. Elsüllyedt 9 nagy hadihajó, 40 kisebb hadihajó és körülbelül 100 segédhajó. Ezek pótlása a háború alatt nem történt meg. Ezért a francia kormány a fegyverszünetől kezdve kifejezte azon óháját, hogy haditengerészetébe a német és az osztrák-magyar flotta hajóit betagothassa. A szövetségesek 1919.11.26-i megállapodása 5 cirkálót és 10 torpedónaszádot adományozott Franciaországnak.

„Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajókat. Páris, szeptember 4. Itteni körökben tartja magát az a hír, hogy Jugoszlávia megkapja az osztrák hadihajók nagy részét. Megkapják a „Ferenc József“-et, az osztrák tengerészet egyik legjobb hajóját. Azonkívül a „Helgoland“, „Novara“, „Szt. György“ és „Frigyes király“ nevű cirkálókat. Megkapnak még 26 torpedórombolót és két tengeralattjárót.”⁶⁴⁶¹

1920

1920.01.26-én Brindisiben elsüllyedt. Ekkor a hajót cirkáló helyett rombolóként emlegették.

⁶⁴⁵⁹ <https://www.darabanth.com/hu/nagyaukcio/26/kategoriak~Motivum-kepeslapok/Hadihajok-10213/SMS-Novara-es-SMS-Saida-Osztrak-Magyar-Helgoland-osztalyu-gyorscirkalok-es-SMS-Csepel-SMS-TC3-III490775>

⁶⁴⁶⁰ Csonkaréti Károly: Az Osztrák-Magyar Monarchia haditengerészete 1867-1918, Budapest, Kossuth Kiadó

⁶⁴⁶¹ Uj-Somogy, 1. évfolyam, 1919-09-05 / 11. szám

„A Novara elsüllyedése. Január 27. A Novara nevű volt osztrák és magyar cirkáló, amely Horthy Miklós altengernagy, Magyarország kormányzója, egykori hajója volt, Brindisi kikötőjében elsüllyedt.”⁶⁴⁶²
 Az álló hajón szivárgás keletkezett, és emiatt merült el a cirkáló. A Novara kifutott Cattaróból, de hatalmas viharba került, ezért befutott Brindisibe. Állítólag ekkor kapott léket. A franciák kiemelték és kijavították a cirkálót.



6463

⁶⁴⁶² Kincses Kalendárium, 1921, A béke
 Esztergom és Vidéke, 42. évfolyam, 1920-01-30 / 24. szám
 Bécsi Magyar Újság, 1920-01-28

⁶⁴⁶³ <https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois>

A Saint-Germain-en Laye-i szerződés értelmében Franciaországhoz került a hajó.

„A Novara volt osztrák-magyar cirkálót a franciáknak adták. Párisi szikratáviró jelenti, hogy a Novara volt osztrák-magyar cirkálót a békeszerződés rendelkezéseinek megfelelően az olaszok átadták a franciákéinak. A Novara április 2-án hagyta el a brindisii kikötőt. ⁶⁴⁶⁴ Az Adriáról tehát francia vizekre tért a volt osztrák-magyar hadiflotta egyik dicsőséges hőse, a Novara cirkáló. A hajó csak páncélok, gépek, ágyuk összessége, lelkét a parancsnok, a legénység szelleme teszi és ezt a lelket, a szellemet Magyarország megmentette Horthy Miklós és a nemzeti hadsereg képében. Horthy Miklós volt a Novara parancsnoka, tengerészei mindhalálig bálványozták hős parancsnokukat, aki zászlója színeit diadalról diadalra vitte mindjárt az olasz háború kitörésekor. San Giovanni di Meduánál és az oroszoknál hősiességével küzdött az otrantói csatában, amikor meg is sebesült. Nemsokára aztán botra támaszkodva láthattuk Budapest utcáin a Novara hősét, aki bizonyára meghatva olvassa a hírt, hogy szép hajója elhagyta az adriai vizeket, dicsőséges és tiszta harcok színhelyét ..”⁶⁴⁶⁵

1920 április elején kiemelték.

1920.09.13-án, Saulan francia admirális és Ruspoli olasz kapitány találkozáját követően úgy döntöttek, hogy a francia haditengerészet 4 német cirkálót és 9 német torpedónaszádot, valamint osztrák-magyar 1 cirkálót és 1 osztrák-magyar torpedónaszádot kap.

1920 októberében Toulonba vontatták át.⁶⁴⁶⁶

Majd, a touloni vontatóhajók és szivattyús csónakok a tuniszi Bizertéig vontatták 1920-ban, ahol a hajót részben kijavították.⁶⁴⁶⁷

1921

1921. október 12-én átszerelték, és visszatért Toulonba, ahová 1921. október 17-én megérkezett. Itt fejeződött be a helyreállítása. A javítás után a hajó sziluettje az árbocnál némileg módosult. A tüzérség 9 db 100 mm-es ágyúból, 1 db 75 mm-es 1917-es francia mintájú légvédelmi ágyúból és 7 db torpedócsőből állt, mindkét oldalon 2 dupla és egy hármas üteg hátul. Ez után itt torpedóképző hajóként állították szolgálatba a Földközi-tengeren.⁶⁴⁶⁸



A haditengerészeti miniszter már 1920. október 19-én értesítette Thionville polgármesterét a cirkáló átnevezéséről és újbóli megkereszteléséről. Mauclaier polgármester úr késelem nélkül válaszolt,

⁶⁴⁶⁴ Magyarország, 27. évfolyam, 1920-04-10 / 87. szám

Kis Ujság, 33. évfolyam, 1920-04-10 / 87. szám

⁶⁴⁶⁵ Az Est, 11. évfolyam, 1920-04-10 / 87. szám

Pester Lloyd - esti kiadás, 67. évfolyam, 1920-10-18 / 246. szám

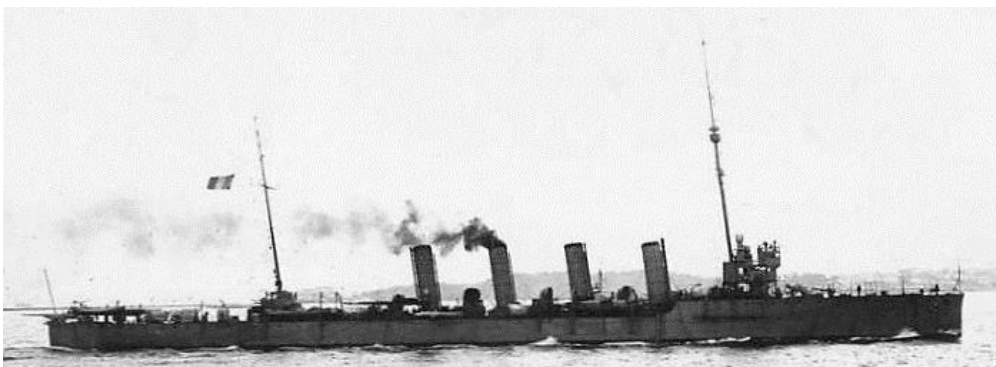
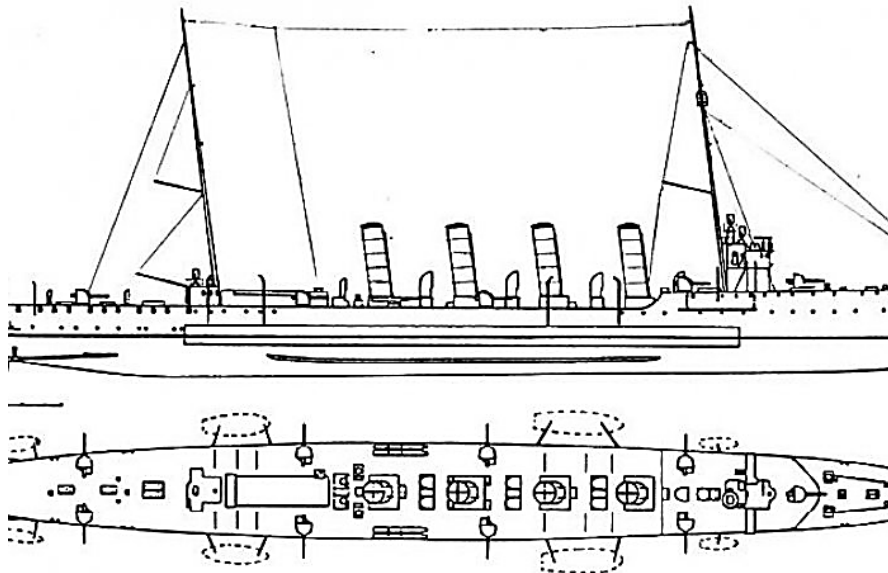
⁶⁴⁶⁶ Ellenzék, 41. évfolyam, 1920-10-27 / 223. szám

⁶⁴⁶⁷ <https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois>

⁶⁴⁶⁸ <https://www.battleships-cruisers.co.uk/cruisers3.htm>

kifejezve az önkormányzat köszönetét. 1922.05.06-án Thionville város küldöttsége Mauclaiet (polgármester), De Berthier (szénátor), Mene (helyettes), Thuilier (a községi tanács dékánja) és De Berthier asszony (a cirkáló keresztanyja) tagjaiból állt.⁶⁴⁶⁹

1922-ben, tehát átnevezték THIONVILLE-re.



Francia lobogó alatt THIONVILLE néven. A Földközi tengeren működik, mint löveg és torpedó gyakorló hajó 1932.05.01-ig⁶⁴⁷⁰

Fegyverzete:

9 db 100 mm-es löveg

1 db 75 mm AA légvédelmi löveg

7 db TLT torpedóvető cső

Besorolása: 2. osztályú cirkáló

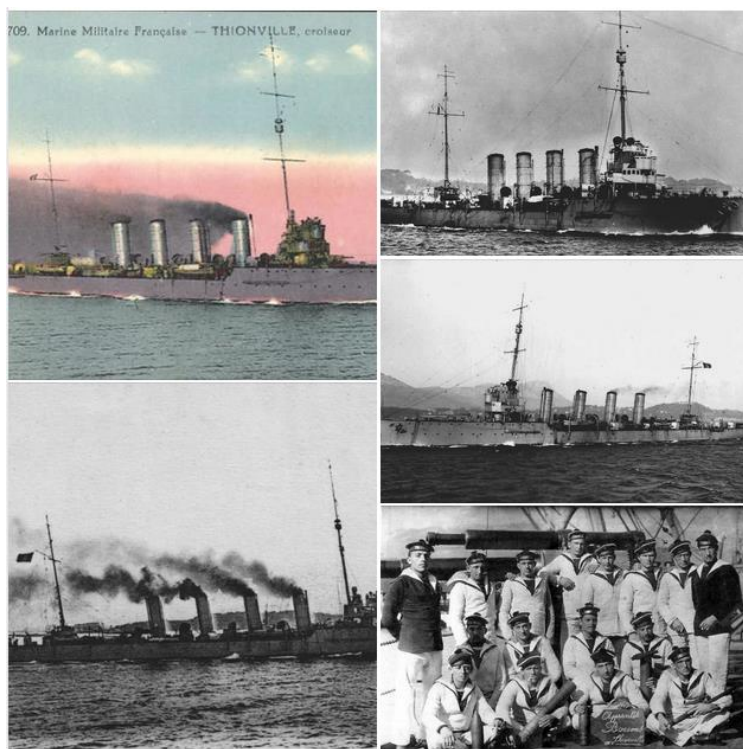
A hajó kiképzőhajó lett. Általában egyszerre 50 kadét tartózkodott a fedélzetén. A kiképzés érintette a tűzereket, a torpedósokat és a leendő kormányosokat. Tisztek generációi tanultak a hajó fedélzetén. A kiképző útjai általában rövid utak voltak Côtés de Provence-ig, illetve Korzika szigetéig, ami kb. 260 km-re van Toulontól.

Amíg kiképzőhajóként működött, keresztanyja gondoskodott a legénység karácsonyi és újévi étkezéséről.⁶⁴⁷¹

⁶⁴⁶⁹ <https://www.facebook.com/ThionvilleEnPhotos/posts/le-croiseur-thionville-vers-1925-a-la-fin-de-la-premi%C3%A8re-guerre-mondiale-la-mari/1998443573624903/>

⁶⁴⁷⁰ [https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_\(1913\)](https://www.wikiwand.com/en/SMS_Novara_(1913))

⁶⁴⁷¹ <https://www.facebook.com/ThionvilleEnPhotos/posts/le-croiseur-thionville-vers-1925-a-la-fin-de-la-premi%C3%A8re-guerre-mondiale-la-mari/1998443573624903/>



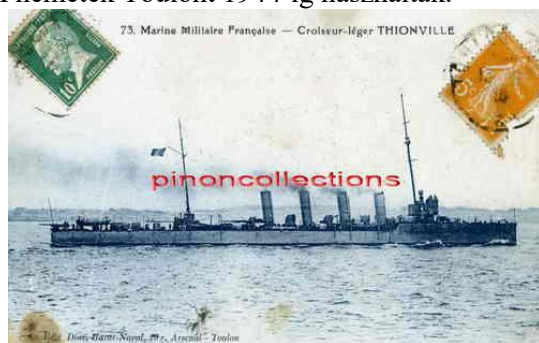
A hajó 1925 körül

1928-ban a francia 3. századhoz van beosztva torpedócirkálóként, mint kadéthajó 1930-ig.⁶⁴⁷²
 1931-1932-ben Toulonban állomásozott mint cirkáló. Itt szolgált a hajón Tranier Émile Yvan, aki később ellentengernagy lett.⁶⁴⁷³

1932-ben leszerelték és úszó laktanya (lakóhajó) lett Toulon-ban.
 1933-ban kivonták a szolgálatból, de maradt lakóhajó. Más forrás szerint 1934-ben (októberben) még hadrendben állt. „Említésre méltó, hogy jelenleg a francia flotta kötelékébe tartozik a világháború után hadizsákmányként odakerült legendás Novara kiscirkáló. Jelenlegi neve: Thionville. Tonnatartalma 2922 (3500), 9 darab 100 mm-es és 2 darab 75 mm-es löveggel.”⁶⁴⁷⁴

1941/1942-ben lebontották.⁶⁴⁷⁵

Egyes feltételezések szerint 1942-ben a németek süllyesztették el Toulon kikötőjénél, hogy korlátozza a kikötőbe való bejutást. A németek Toulont 1944-ig használták.⁶⁴⁷⁶



⁶⁴⁷² https://museedelaresistanceenligne.org/musee/doc/pdf/ressource_source/252.pdf

⁶⁴⁷³ <http://memorial-aen.fr/detail.php?id=1401>

⁶⁴⁷⁴ Magyar Katonai Szemle, 1934 (4. évfolyam, 2. negyedév) Hírek

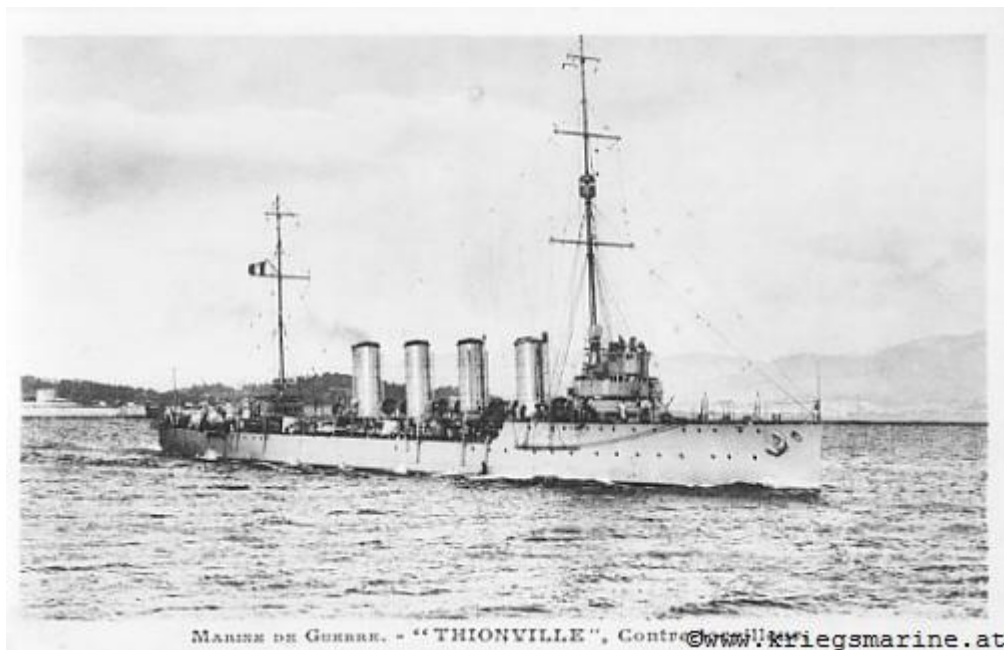
Pesti Napló, 85. évfolyam, 1934-05-12 / 106. szám

Nemzeti Újság, 16. évfolyam, 1934-10-21 / 238. szám

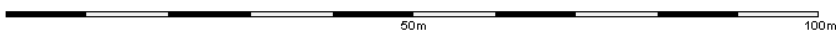
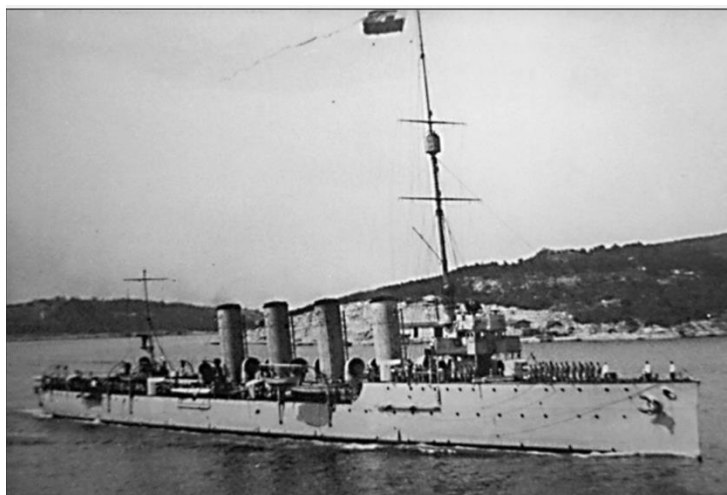
⁶⁴⁷⁵ https://hajoregiszter.hu/hajoadatlap/thionville_exsms_novara/1939?nyelv=en

⁶⁴⁷⁶ <https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois>

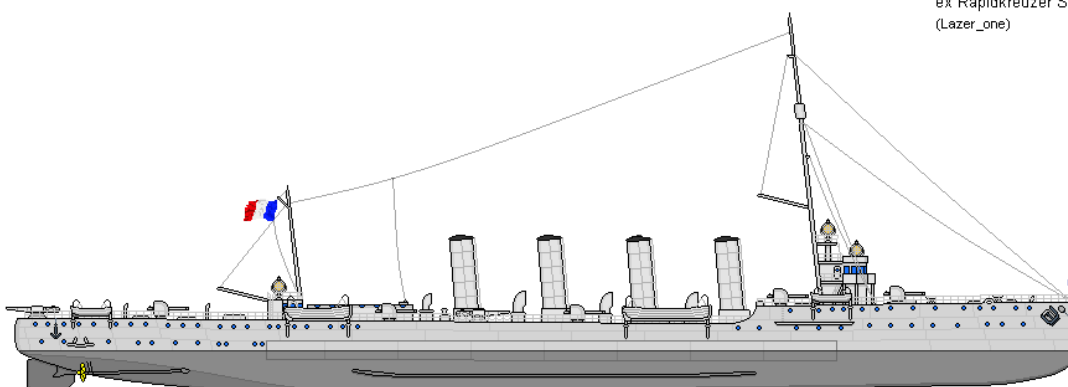
⁶⁴⁷⁷ https://www.pinoncollections.com/epages/61441985.mobile/fr_FR/?ObjectPath=/Shops/61441985/Products/%22CP/BAT/0029%22



©www.kriegsmarine.at 6478



France, CL Thionville
ex Rapidkreuzer S.M.S. Novara
(Lazer_one)



6479

6478 https://www.shipmodell.com/index_files/SHIPMODELL_SMS_NOVARA.htm

6479 https://kuk-kriegsmariene.blog.hu/2016/01/17/az_s_m_s_novara_gyorsirkalo



THIONVILLE Croiseur 1930

MARIUS BAR PHOT. TOULON
REPRODUCTION INTERDITE 6480



A Thionville légénysége 1925-ben.⁶⁴⁸¹

⁶⁴⁸⁰ <https://forummarine.forumactif.com/t10121-le-croiseur-thionville-ex-novara-austro-hongrois>

⁶⁴⁸¹ <https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=47129&start=10>



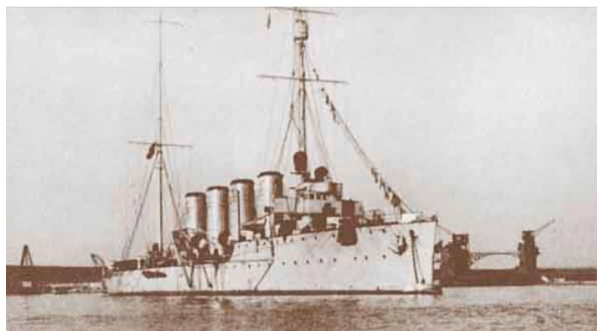
6482



A hajó makettja a Hadtörténeti Múzeumban



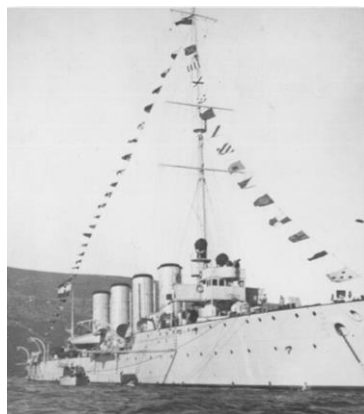
6483



6484



6485



6486

*A Novara az otrantói csata után*⁶⁴⁸⁷

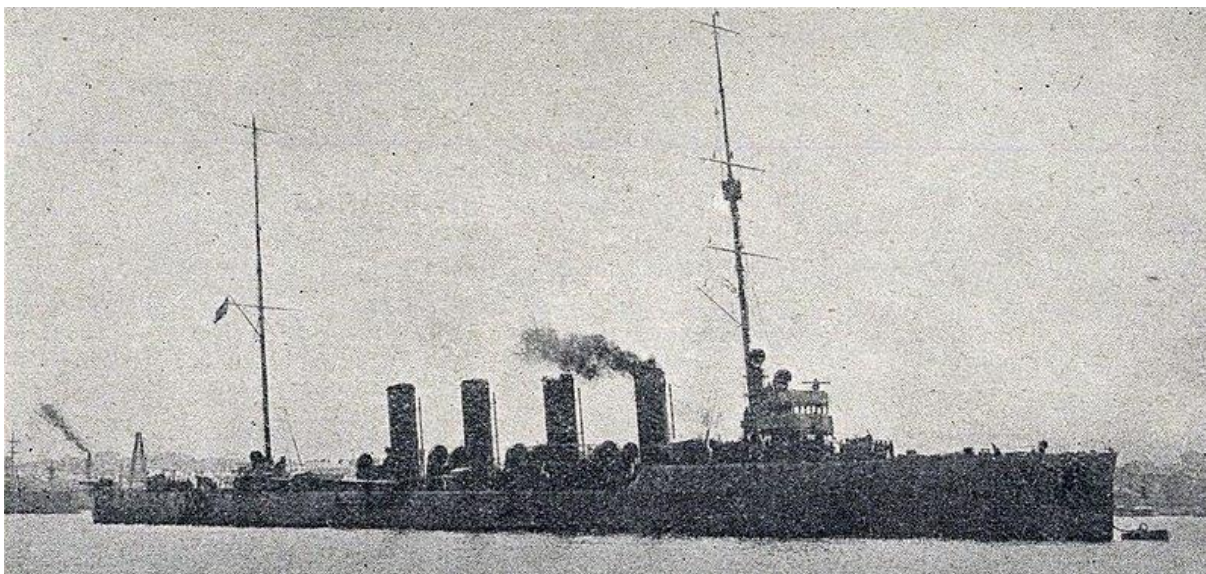
⁶⁴⁸³ <https://gallery.hungaricana.hu/hu/SzerencsKepeslap/1206317/>

⁶⁴⁸⁴ https://www.facebook.com/smsnovara/?locale=hu_HU

⁶⁴⁸⁵ <https://www.darabanth.com/hu/gyorsarveres/373/kategoriak-Kepeslapok/Hadihajo~1500069/SMS-Novara-az-Osztrak-Magyar-Haditengereszet-Helgoland-osztalyu-gyorsirkaloja-WWI-Austro-Hu~II2143251>

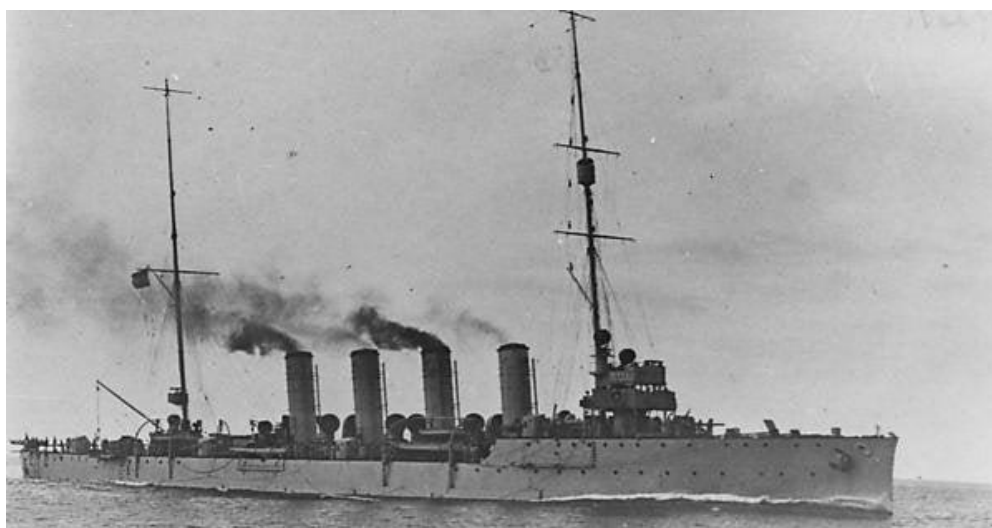
⁶⁴⁸⁶ <https://hu.pinterest.com/pin/527202700130201459/>

⁶⁴⁸⁷ <https://axioart.com/tetel/1917-sms-saida-novara-osztalyu-gyorsirkalo-az-otrantoi-utko>

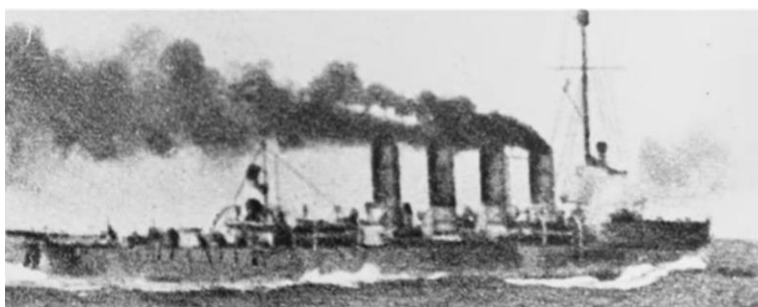


6488

1937-ben Budapesten került sor a haditengerészek emlékművének felállítására. Ennek alapzata hasáb formájú volt, ebből pedig a hullámokat szelő SMS Novara orra nyúlt ki.



6489



6490

Az SMS Novara az Otrantoi csata után

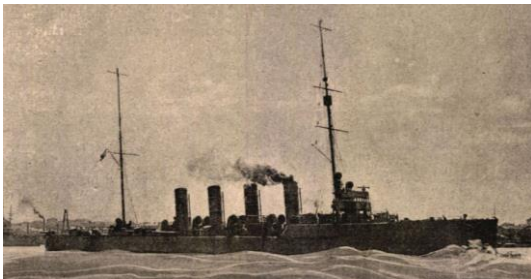
6488 [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Novara_Horthy_Mikl%C3%B3s_z%C3%A1szl%C3%B3shaj%C3%B3ja_\(1917\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Novara_Horthy_Mikl%C3%B3s_z%C3%A1szl%C3%B3shaj%C3%B3ja_(1917).jpg)

6489 https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/753zwr/1280_x_854_austrian_cruiser_sms_novara_around/?rdt=52563

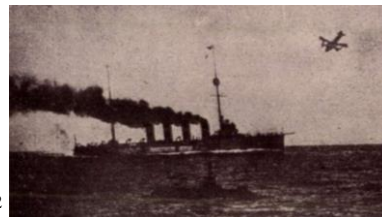
6490 <https://www.youtube.com/watch?v=VkiDw6db0Fs>



*A Novara matrózai*⁶⁴⁹¹



6492



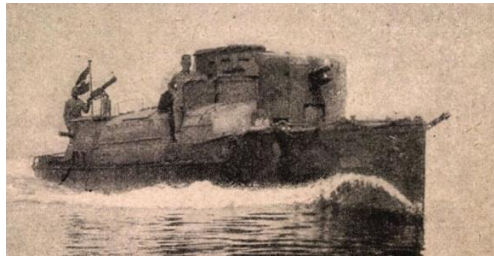
6493

Az S. M. S. NOVARA cirkáló főbb adatai	
Testvérhajók:	SAIDA, HELGOLAND
Víziszorítás:	3500 t (tervezési) 4010 t (felszerelve)
Hossz.:	136,60 m (teljes) 129,65 m (vízvonali)
Szélesség:	92,77 m
Merülés:	4,95 m (tervezési) 5,29 m (max.)
Fegyverzet:	9 db 10 cm-es L/50-es löveg, 1 db 4,7 cm-es L/44 gyorstüzelő löveg, 6 db 53,3 cm-es torpedóvető cső 1 db 7,0 cm-es L/50 BAG légvédelmi löveg, (1916-től felszerelve)
Páncéltest:	1 db 8,0 mm-es géppuska légvédelmi állványon 60 mm: vízvonali 60 mm: válaszfalak 50 mm: parancsnoki torony 20 mm: fedélzet 40–8–8 mm: oldalvédelem
Meghajtás:	16 db Yarrow kazán, 2 db AEG turbina, 2 db hajócsavar
Gépteljesítmény:	29 000 LE (indikált) (21 300 kW) 30 100 LE (max.) (22 200 kW)
Sebesség:	27 csomó max. (50 km/h)
Szénkészlet:	771 t szén, vagy 365 t brikett
Legénység:	320 fő + 20 fő parancsnoki tőrzs

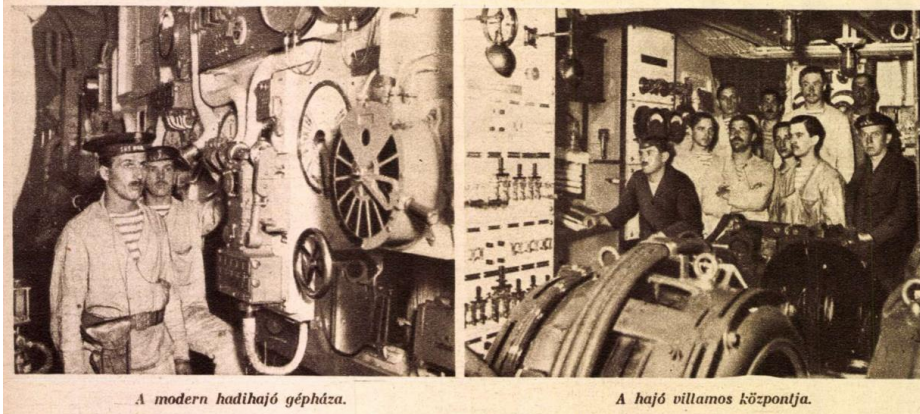
⁶⁴⁹¹ kepeslapok/Hadihajo~10213/SMS-Novara-es-SMS-Saida-Osztrak-Magyar-Helgoland-osztalyu-gyorscirkalok-es-SMS-Csepel-SMS-TC3~III1490775

⁶⁴⁹² A nagy háború írásban kés képben. 3. Az olasz háború (Budapest)

⁶⁴⁹³ Élet, 1916. 8. évfolyam, 1916-02-20 / 8. szám

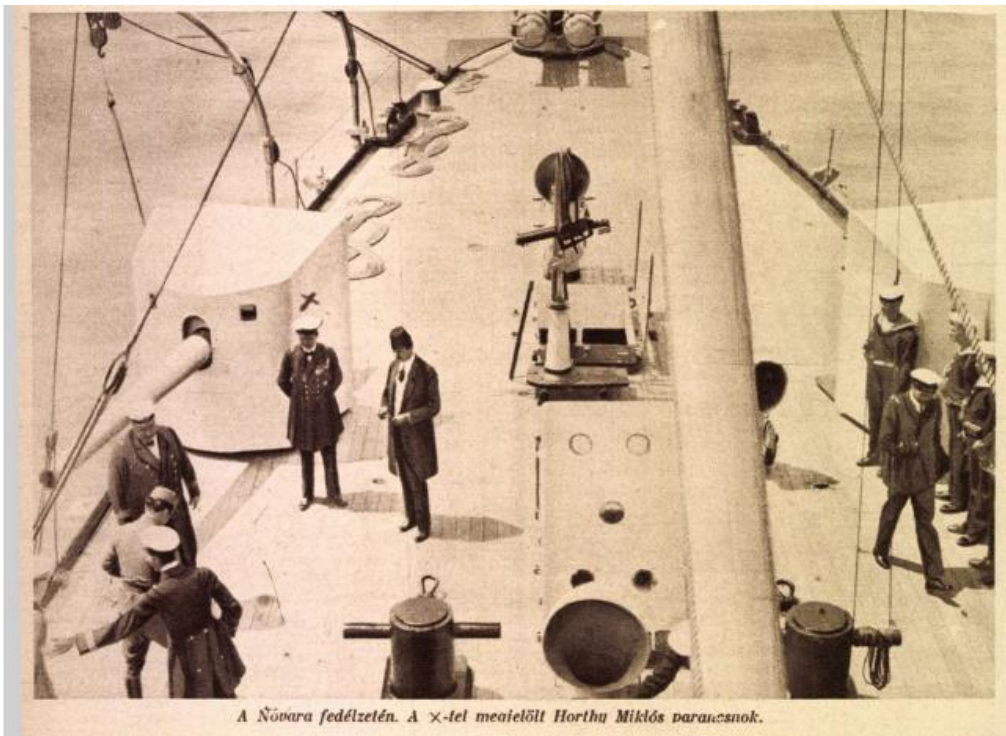


Páncélos partvédő hajó



A modern hadihajó gépháza.

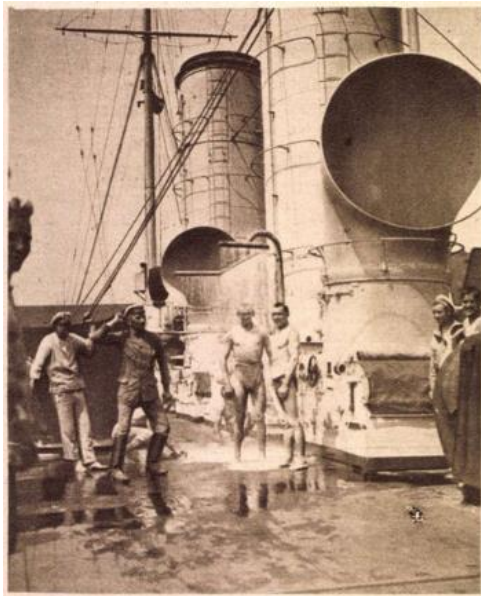
A hajó villamos központja.



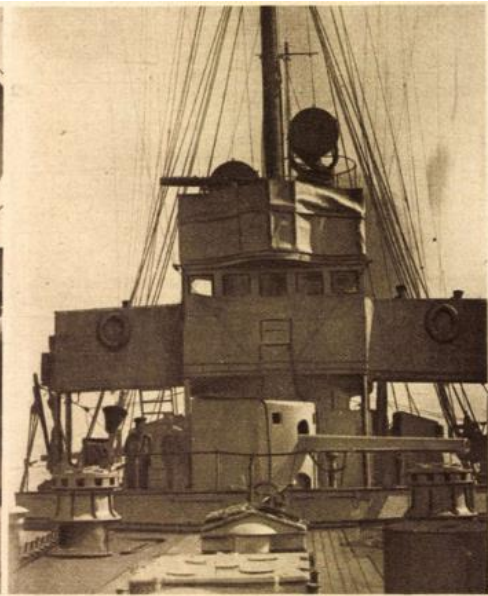
A Nővára fedélzetén. A ×-tel meietölt Horthy Miklós parancsnok.



A hajóperőcsék állólgye nem rugalmas lövedék.



Zuhany a hajón.



Felderítő uton.



zatos ez a kép, olyan,
y csatafestő készi-
lényképezőgép
ajtéző a
nak a
sés-
i

az o eiso ellenségük a
titku nagy viz, a te
vele kell legelő
vele szánc
elme is
viz t
ten

y.
eink,
pihenő-
ból valók.
en mutatja a
annak a bizonyosága.
nt jó sportemberek, a

Amikor a buvár alámerül.

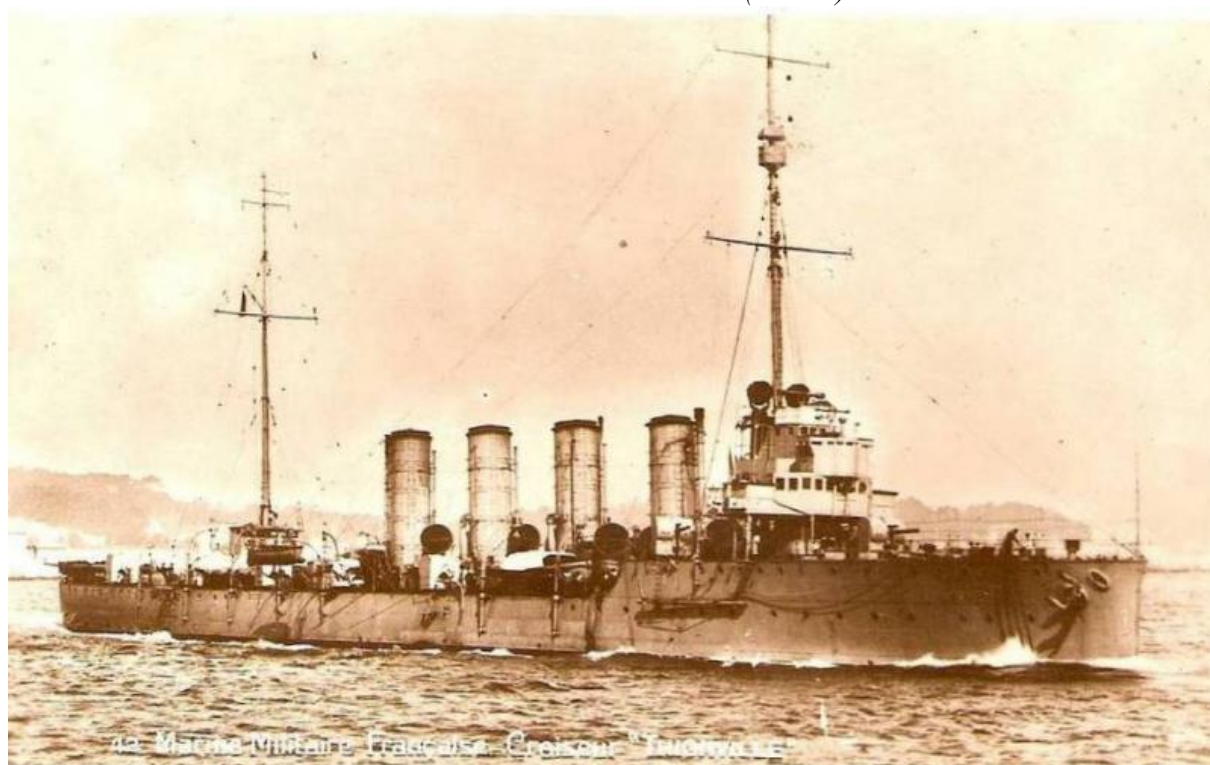
te
az e
szet hi
áll, hogy
küzdeni mi
esetek a néme
hajóinak példája is a
tengerrel való harc a

6494

⁶⁴⁹⁴ Az Érdekes Ujság, 4. évfolyam, 1916-08-13 / 33. szám



A Novara Lovoen (Lovren) előtt⁶⁴⁹⁵

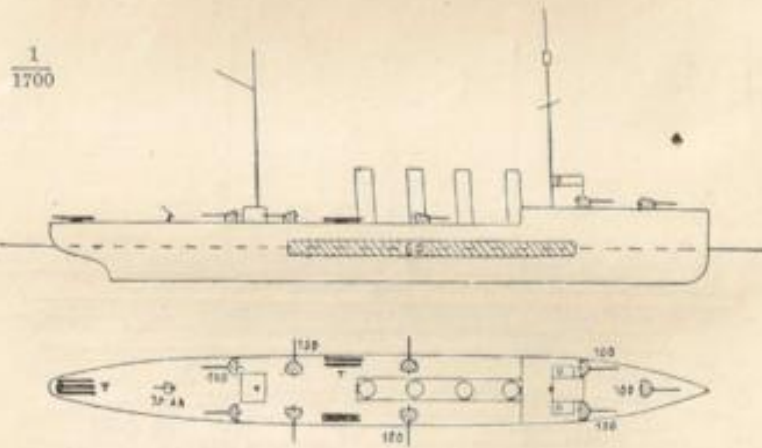


6496

⁶⁴⁹⁵ Vasárnapi Ujság –1916-07-23 / 30. szám / A hadi piktor naplója. Írta Juszkó Béla (képekkel) III. Ágyúszó 470. oldal / Regények; elbeszélések

⁶⁴⁹⁶ <https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=45990&start=10>

THIONVILLE (ex-Novara) (1913).



D = 3.450^t L = 131^m l = 12^m,8 td = 5^m,3

CHANTIER : Fiume.

PUISSANCE : 25.000 CV. — Vitesse : 27ⁿ.

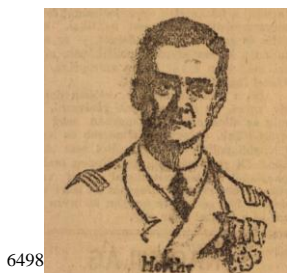
MACHINES : Turbines Curtiss, 4 hélices. — Chaudières : 16 Yarrow. —
Charbon : 800^t.

EFFECTIF : 14 officiers + 276 hommes.

OBSERVATIONS. — Semblable aux *Saida* et *Heigoland* devenus *Venezia* et *Brindisi* (marine italienne) et à l'*Amiral-Spaun* détruit à Venise. Refondu en 1921.

6497

Parancsnokai:



nagybányai Horthy Miklós 1915.01.10-1918 sorhajókapitány „ezredes” (1918.03.01-től ellentengernagy, flottaparancsnok, utóbb altengernagy)

Stanislaus Witkowsky 1917. május – 1917. augusztus⁶⁵⁰⁰



Johannes Prinz von und zu Liechtenstein fregattkapitány

Francia parancsnokai (Thionville):

LONG Antoine Marius, capitaine de frégate, du port de Lorient. Nommé à ce commandement par un décret du 17 novembre 1920 (J.O. 19 nov. 1920, p. 18.665).	Long Antoine Marius, fregattkapitány, Lorient kikötőjéből. 1920. november 17-i rendelettel (J.O. 1920. november 19., 18.665. o.) nevezték ki erre a parancsnokságra. LONG fregatt százados a hajót átvette 1920.12.20-án.
DEVIN Léon Henri, capitaine de frégate, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 8 septembre 1923 (J.O. 11 sept. 1923, p. 8.931) 1932-től ellentengernagy.	DEVIN Léon Henri, fregattkapitány, Toulon kikötőjéből. 1923. szeptember 8-i rendelettel (J.O. 1923. szeptember 11., 8.931. o.) nevezték ki ebbe a parancsnokságba. DEVIN fregatt százados a hajót átvette 1923.10.16-én.
Commandant en second : DELÈGUE Jean Marie Michel, capitaine de frégate, du port de Toulon.	Második parancsnok: Jean Marie Michel DELÈGUE, fregattkapitány, a kikötőből Toulon.
LACOMBE Edmond, capitaine de frégate, du port de Toulon. Nommé à ce commandement en Août 1925 (J.O. 27 août 1925, p. 8.431 – Liste de destinations). Commandement pris le 16 octobre 1925 (Ibid.).	LACOMBE Edmond, fregattkapitány, Toulon kikötőjéből. 1925 augusztusában nevezték ki erre a parancsnokságra (J.O. 1925. augusztus 27., 8.431. o. – Célállomások listája). Parancsolat 1925. október 16-án készült (Uo.). LACOMBE százados a hajót átvette 1925.10.16-án.

⁶⁴⁹⁸ Előre, 2. évfolyam, 1915-07-03 / 27. szám

⁶⁴⁹⁹ Az Ujság, 17. évfolyam, 1919-11-12 / 152. szám

⁶⁵⁰⁰ <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=27470.30>

Commandant en second : De LOÏS Marie Joseph Alfred Frédéric Pierre, lieutenant de vaisseau, du port de Cherbourg. Puis De ROGIER Marie Adrien Charles Jehan, lieutenant de vaisseau, du port de Toulon (J.O. 24 déc. 1925, p. 12.309 – Liste de destinations).	Második parancsnok: LOÏS Marie Joseph Alfred Frédéric Pierre hadnagy Cherbourg kikötőjéből. Aztán ROGIER Marie Adrien Charles Jehantól, hadnagytól hajó, Toulon kikötőjéből (J.O. 1925. december 24., 12.309. o. – Célállomások listája).
VINSOT Jean Marie André, capitaine de vaisseau, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 2 mars 1926 (J.O. 3 mars 1926, p. 2.848).	VINSOT Jean Marie André, tengerészkapitány, Toulon kikötőjéből. Erre kinevezve parancsot 1926. március 2-i rendelettel (J.O. 1926. március 3., 2.848. o.). VINSOT százados a hajót átvette 1926.03.22-én.
De LIGNY Paul Joseph Raymond, capitaine de vaisseau, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 17 février 1928 (J.O. 18 févr. 1928, p. 1.995).	LIGNY Paul Joseph Raymond tengerészkapitánytól (fregattkapitány), Toulon kikötőjéből. Erre kinevezve 1928. február 17-i rendelettel (J.O. 1928. február 18., 1.995. o.) parancsol. De LIGNY kapitány a hajót átvette 1928.04.24-én.
OGÉ Célestin Fortuné Henri, capitaine de vaisseau, du port de Toulon. Nommé à ce commandement par un décret du 6 novembre 1929 (J.O. 8 nov. 1929, p. 12.234).	OGÉ Célestin Fortuné Henri fregattkapitány, tengerészkapitány a touloni kikötőből. Erre kinevezve parancsot 1929. november 6-i rendelettel (J.O. 1929. november 8., 12.234. o.). OGE kapitány a hajót átvette 1929.12.16-án.
SABLÉ Louis Michel Joseph, capitaine de frégate, du port de Cherbourg. Nommé à ce commandement par un décret du 11 octobre 1931 (J.O. 12 oct. 1931, p. 10.910).	SABLÉ Louis Michel Joseph, fregattkapitány, Cherbourg kikötőjéből. Erre kinevezve parancsot 1931. október 11-i rendelettel (J.O. 1931. október 12., 10.910. o.). SABLÉ kapitány a hajót átvette 1931.12.02-án.
1937-től ellentengernagy, majd altengernagy.	

6501



SABLÉ Louis Michel Joseph



LACOMBE Edmond



⁶⁵⁰¹ <https://www.facebook.com/ThionvilleEnPhotos/posts/le-croiseur-thionville-vers-1925-a-la-fin-de-la-premi%C3%A8re-guerre-mondiale-la-mari/1998443573624903/>
http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/THONVILLE_cdt.pdf



DELÈGUE Jean Marie Michel



DEVIN Léon Henri

Elsüllyesztett hajótér:

1915.06.17-én a **bevetés során több ellenséges gőzöst és hajót süllyesztettek el.**

1915.12.04/05-én **3 gőzös** és a francia **Fresnel (404-553 t)** tengeralattjáró

1916.07.08/09-én **2 angol zárhajó (HMT Astrum Spei 82 tonna, HMT Clavis 87 tonna+)**

1917.05.14-én **14 gőzhajó (ebből 8 db a Helgoland-é, 1 a Saida-é, 5 (6) a Novara-é.)**

Megrongált hajótér:

1916.07.09-én 2 db zárhajót megrongált (Frigate Bird gőzös, Ben Búi gőzös halászhajó 73 tonna)

1917.05.14-én megrongált 5 záróhajót (ebből 2 db javíthatatlan lett)

HMS Dartmouth angol cirkáló (5 200 t)

(Még lehet, hogy az Otrantoi csatában más hajókat is eltalált, Pl:

HMS Bristol angol cirkáló (4 800 – 5 200 t)

Marsala olasz cirkáló (3 575 t))

illetve két rombolót.