

CSATAHAJÓK

KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF – csatahajó (toronyhajó)

Gerincfektetés: 1884. 01. 25. Vízrebocsátás: 1887. 07. 06. Szolgálatba állt: 1889. 09. 20.

Későbbi neve: **KUMBOR**
Építés helye: Arsenal - Pola
Építési költség: 10 885 140 K
Testvérhajója: Nem volt. A KRONPRINZESSIN ERZHERZOGIN STEFANIE hasonló, de kisebb
Víz kiszorítás: 6939,23 t építési
7432,45 teljes felszereléssel
Hossz: 90,26 m (pp) / 94,4 m (vv) / 97,06 m (lh)
Szélesség: 19,27 m
Merülés: 7,96 m építési
8,23 m teljes felszereléssel
Merülés változás: 1 cm = 13,84 t
Hajtómű: 2 db álló, négyhengeres, háromszoros expanziójú gőzgép
10 db hengeres tűzcsöves kazán, üzemi nyomás 5,27 atm
2 db 4 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 5,49 m-es átmérővel
A főgépek felmelegítése 2 órát vett igénybe
Üzemanyag készlet: 536 t szén
Főgép teljesítmény: 6426 ILE
Sebesség: 15,72 cs, 78-as fordulatszámmal
12,00 cs, 70-es fordulatszámmal
Fegyverzet: 3 db 30,5 cm/L35 Krupp toronylöveg (Armstrong-Mitchell löveg-
bölcső, csőhossz 10,7 m, csősúly 48,55 t, lövedék súly 455-456
kg, kilövőtöltet súlya 136-140 kg, lövedékrepülési idő 10 km-re
24,54 sec. Lőszer kiszabat: 150 db robbanólövedék, 30 db gyújtó-
lővedék.)
6 db 12 cm/L35 Krupp löveg (Lőszer kiszabat: 144 db robbanólö-
vedék, 144 db gyújtólövedék, 94 srapelgránát.)
2 db 7 cm-es Uchatius csónaklöveg, 304 db lövedékkel
Kiegészítés 1889-ben: 7 db 4,7 cm/L44 gyorstüzelő Hotchkiss löveg, 2520 db lövedékkel
2 db 4,7 cm/L33 gyorstüzelő Hotchkiss löveg, 1140 db lövedékkel
2 db 3,7 cm-es gyorstüzelő löveg az árbockosárban, 1140 db löve-
déssel
40 cm-es TCS: 1 db víz alatti a taton, 2 db vízfeletti oldalt és 1 db
víz feletti a hajóorrban, 12 db torpedó
Páncélvédetség: Öv: 305 mm
Fedélzet: 69 mm
Lövegtornyok: 254 mm
Vezérlőtorony: 279 mm

| | |
|--------------------------|--|
| Egyebek: | 2 db gőzbárka, 1 db vitorlásbárka, 2 db I. oszt. vitorlaskutter, 2 db II. oszt. vitorlaskutter, 1 db mentőkutter, 1 db parancsnoki gigg, 2 db jollboot, 1 db jolle, 2 db kicsónak. Mint zászlóshajó 1 db díszkutter, 1 db tengernagygi gigg, 1 db négyevezős gigg. Csónakverseny lobogó: "D". 6 db Admiralitás típusú horgony: 5400 kg (láncátmérő: 54 mm), 5225 kg, 3570 kg, 1061 kg, 500 kg, 325 kg. 4 db 60 cm-es és 1 db 30 cm-es átmérőjű fényszóró Torpedók elleni védőháló. <u>Négyhónapos felszerelés mennyisége:</u> Lövedékek a nehéztüzérség számára: 82 t, Lőportöltet: 13 t. <u>Száraz élelmiszer:</u> kétszersült: 8 t, sózott hús: 3 t, konzervhús 14 000 adag, rizs: 2,5 t, borsó: 1,4 t, bab: 3 t, levestészta: 2 t, bors 50 kg, só: 1,5 t, kávé 900 kg, cukor 900 kg, savanyú káposzta 150 kg, étolaj 1 t, ecet: 1000 liter. <u>Havi fogyasztás:</u> 6000 liter bor, 1850 kg burgonya. Naponta 250 kg friss kenyér, 107 kg friss marhahús. |
| Ismertető jegyek: | Döfőorr. 1 árboc csataárbockosárral és egy csónakdaru gémmel, 2 kémény az árboc előtt, a 2 db elülső 30,5 cm-es löveg egymás mellett a barbettában. |
| Személyzet: | 450-460 fő. 1907-ben: 27 + 427 fő. |

Pályafutása:

1883. 04. 23-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a Flotta jegyzékéből törölt SALAMANDER páncélos fregatt pótlására épülő hajóegység nevét. Májusban megkezdték az építési helyszín talajának egyengetését. Augusztusban elkezdődött a hajóbordák felállítása.

1884. 01. 25-én megtörtént a gerincfektetés. **07. 7-én** a császár meglátogatta az építést. Az acélból készült fartöke és a kormánylapát alkatrészei az esseni Krupp Művektől származtak, míg az orrtökét a polai Arzenálban gyártották le. A páncéllemezeket a németországi dillingeni Kohó Művek készítette.

1887. 07. 6-án 10.00-kor KRONPRINZ RUDOLF néven a császár jelenlétében vízrebocsátották. A keresztanya, Erzsébet császárné nevében Marie Therese főhercegnő, Carl Ludwig főherceg hitvese volt. A vendégek között jelen volt még Ferenc Ferdinánd főherceg, továbbá Leopold és Carl Stefan főhercegek is.

1889. 07. 27. – 08. 16. között dokkban állt. **09. 4-én** próbautat tett a polai hitelesített mérföld előtt, majd további próbautak következtek.

1890. 06. 30-án felszerelték, és a Nyári Gyakorló Hajórajban Johann Hinke ellentengernagy zászlóshajója lett. **07. 21-én** kifutott Polából. **07. 28-31.** Gibraltár. A Hajóraj a köd miatt Wight szigete mellett várakozásra kényszerült. **08. 5-11.** Portsmouth. Részt vett a walesi herceg születésnapjára. Az összes hajóparancsnokot meghívták a fogadásra. **08. 11-én** érintette Cowes-t, ahol a walesi herceg a kíséretével a hajóra látogatott. **08. 11-12.** Portsmouth. A jobboldali hajócsavar tengelyének károsodása miatt lecsökkent a sebessége. **08. 16-22.** Koppenhága, ahol a hajó parancsnokát fogadta a király, másnap pedig a király látogatott a hajóra. Megkoszorúzták a Suenson emlékművet. a tengelyt megvizsgálta egy bűvár, és megállapították a dokkolás szükségességét. A továbbiakban csak egy főgéppel hajóztak. **08. 23- 09. 22.** Kiel, ahol **09. 17-ig** a dokkban állt. **09. 18-án** próbautat hajtott végre. **09. 21-én** megsérült a gőzvezeték, így a Hajóraj indulása késedelmet szenvedett. **09. 27-29.** Cherbourg.

10. 2-8. Lisszabon. 10. 13-17. Palermo. 10. 21-én megérkezett Triesztbe. Az út során jó ten-gerálló hajónak bizonyult. 11. 6-ról 7-re virradó éjjel a Cattarói-öbölben, Kumbornál csatla-kozott a Hajórajhoz, majd gyakorlatozást folytattak. 11. 11. – 12. 11. között a Cattarói-öbölben állomásozott. 12. 1-én segítséget nyújtott a zátonyra futott *Afrigo* gőzösnek. 12. 23-án Polában leszerelték.

1891. 01. 5. – 06. 30. között a Nyári Hajóraj zászlóshajója volt. 06. 25-én Lissánál a hajóra szállt I. Ferenc József császár.

1892. 04. 28-án felszerelték, és a Nyári Hajóraj zászlóshajója volt. 08. 22-én kifutott Polából Genova felé a Kolombusz ünnepségekre. 08. 24-29. Catania. 09. 1-16. Genova. 09. 3-án a heves hullámmásban megmentettek egy csónakot a 11 főnyi utasával, és az embereket a vihar elcsendesüléséig a hajón tartották. A hajó díszoklevelet kapott a ligúriai Mentőegyesülettől. 09. 12-én a hajóra látogatott az olasz király. 09. 19-21. Messina. 09. 24-én megérkezett Polába, ahol leszerelték, majd iskolahajóként használták.

1893-ban kicserélték a 12 cm-es lövegeit. 03. 25-től a tisztiiskolás növendékek gyakorlóhajója volt. 04. 12-től Hermann Freiherr von Spaun zászlóshajója. 04. 27-én a koronahercegnővel a fedélzetén jelen volt a KAISERIN UND KÖNIGIN MARIA THERESIA vízrebocsátásánál. 08. 10-én kivonták a szolgálatból.

1894. 05. 1. – 08. 15. között a Nyári Hajóraj zászlóshajója.

1895. 03. 31. – 09. 15. között a Hajóraj Nehézhajó Divíziójának a zászlóshajója volt. 05. 10-én a császár a hajóról szemlélte meg a Fasana előtt végrehajtott flottagyakorlatot. Szeptem-berben az 1-es kategóriájú Tartalékba helyezték.

1896-ban megjavították a kazánjait, továbbá kihúzták és újra központosították a hajócsavar tengelyeit.

1899-ben Vergarollában állt kikötve. Kiegészítésképpen 4 db 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lö-veget szereltek fel rá, illetve kapott egy 20 KW-os áramfejlesztőt.

1902-ben átépítették. Lengéscsillapító bordákat és vízmentes rekeszfalakat kapott.

1906. 01. 24-én császári jóváhagyással törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből és helyi védelmi feladatra osztották be. A 3,7 cm-es gyorstüzelő lövegeket 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lövegekkel váltották fel.

1910. 06. 16-án a Cattarói-öbölbe, Kumborba helyezték át állomáshajónak.

1911-től Kumborban állomásozott.

1914. 11. 29-én tüzet nyitott egy, a Cattarói-öbölbe behatolt tengeralattjáróra. 12. 11-én 4 lövést adott le a montenegrói állásokra.

1915. 01. 31-én egy ellenséges tengeralattjáróra tüzelt.

1916-ban Porto Rose-ba került a II. aknászparancsnokság alárendeltségébe.

1918. 02. 1-én részt vett a cattarói matrózlázadásban. Elhagyta a horgonyzóhelyét, hogy csat-lakozzon a fellázadt hajókhoz, de közben a parti ütegek tűz alá vették. A hajó közepét találat érte és a parancsnoki hídon lévők közül többen meghaltak, közöttük az egyik vezető, Sagner tüzéraltsz. Az aknazárnál egy akna felrobbant, amitől további 7 ember halt meg. Az *Afrika* kórházhajó mellett vetett horgonyt, amelyre átadták a sebesülteket, majd másnap megadta magát.

1919 januárjában a délszláv személyi állomány lakóhajója lett.

1921. 04. 3-án átvette a jugoszláv Haditengerészet és KUMBOR névre keresztelte át.

1922-ben a van Wienen alkusz közvetítésével megvásárolta lebontásra egy holland vállalat, és elvontatták a Cattarói-öbölből.

WIEN – partvédő csatahajó

Gerincfektetés: 1893. 02. 16. **Vízrebocsátás:** 1895. 07. 06. **Szolgálatba állt:** 1897. 05. 13

Építés helye: STT, Trieste – San Rocco
Építési költség: 9 756 482 K
Testvérhajója: BUDAPEST, MONARCH
Víz kiszorítás: 5672,00 t építési
Hossz: 93,30 m (pp) / 97,67 m (vv) / 99,22 m (lh)
Szélesség: 16,98 m
Merülés: 6,36 m építési
Merülés változás: 1 cm = 12,2 t
Hajtómű: 2 db álló 3 hengeres háromszoros expanziójú gőzgép. (Magasnyomású henger 85 cm, középnyomású henger 130 cm, az alacsony nyomású henger 200 cm átmérőjű, dugattyú lökethossz 90 cm.)
5 db hengeres tűzcsöves kazán 24 db tűztérrel. Üzemi nyomás 11 atm. Összsúly a kazánvízzel együtt: 880 t. Kazánátmérő 424 cm, tűzrostély felület: 53 m², fűtőfelület 1465 m², kémény 8,69 m², a rostélytól 21 m magasan.
2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel, mely 3,975 és 4,724 m között változtatható.

Üzemanyag készlet: 450 t szén
Hatótávolság: 3000 tmf, 10 cs sebességgel
Főgép teljesítmény: 8460 ILE
Sebesség: 17,49 cs, 130-as fordulatszámmal
Fegyverzet: 4 db 24 cm/L40 Krupp löveg 2 elektromos mozgatású, 260°-ban elfordítható lövegtoronyban. Csőhossz 9,6 m, csősúly 26 t, cső-emelkedés szöge 25°, lőtávolság 16 km, lövedék hossza 84 cm, súlya 215 kg. (Lőszer kiszabat 640 db lövedék.)
6 db 15 cm/L40 Krupp löveg, 1080 lövedékkel, tűzgyorsaság: 8 célzott lövés percenként
2 db 7cm-es csónaklöveg
10 db 4,7 cm/L44 Skoda löveg
4 db 4,7 cm/L33 gyorstűzelő Hotchkiss löveg, 5000 lövedékkel
2 db 8 mm-es géppuska
2 db 7 cm/L16 Uchatius csónaklöveg, 200 lövedékkel,
2 db vízvonal alatti 45 cm-es TCS (oldalanként egy-egy) (4 db éles torpedó, 2 db gyakorló torpedó)

Páncélvédetség: Öv: 220-270 mm, 2,1 m magasan
Fedélzet: 40-60 mm
Vezérlőtorony: 220 mm
Fő lövegtornyok: 250 mm
Kazamata ütegek: 80 mm
Páncélzat összsúlya: 1700 t, kb. egyharmada a hajó teljes súlyának

Egyebek: Csónakverseny lobogó: "N". Rádióállomás már 1903-ban.
Elektromos világítás, 380 izzólámpával, 4 db 60 cm átmérőjű
fényező, és 2db 30 cm átmérőjű a gőzbárkákhoz, 2 db 50 KW-os
áramfejlesztő és 4 db 40 KW-os áramfejlesztő. A szivattyúk órán-
kénti kapacitása 1500 t víz. Kormánylapát felület: 16,5 m²

Ismertető jegyek: Döfőorr. 1 nagy árboc elől, 1 kémény.
Személyzet: 1907-ben 26 + 415 fő.
A Tartalék Hajórajban 14 + 238 fő.
Felszereltségi készletben: 6 + 224 fő.
Leszerelt állapotban 3 + 58 fő.
1908-ban 26 + 405 fő.

Pályafutása:

1893. 02. 16-án megkezdődött az építése.

1894. 12. 2-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.

1895. 07. 6-án vízrebocsátották. Az eseményre érkezett Bécs városi küldöttség tagjai között volt Dr. Carl Lueger, akkoriban a Birodalmi Tanács képviselője. A bécsi Magisztrátus egy díszlobogót adományozott a hajónak, majd később egy olajfestményt.

1896-ban próbautakat hajtott végre. A hajózási tulajdonságai teljesen megfeleltek, a kormányképessége kedvezőnek bizonyult.

1897. 05. 13-án állt első ízben szolgálatba. **05. 20-**án Hermann Freiherr von Spaun altenger-
nagy vezetésével kifutott Polából Anglia felé, hogy részt vegyen a Viktória királynő uralkodá-
sának 50. évfordulója alkalmából rendezett ünnepeken. **05. 24-30.** Algier. **06. 1-**én az
egyik szénraktárba nyílt lánggal történt elővigyázatlan belépés következtében szénigázrobban-
ás történt, egy ember meghalt, három könnyebben megsebesült. A károk jelentéktelenek
voltak. **06. 2-10.** Lisszabon. **06. 9-**én a hajóra látogatott a portugál király és királyné, Oporto
hercegével. Első ízben vonták fel a hajó díszlobogóját. **06. 14. – 07. 1.** Portsmouth, Spithead
horgonyzóhely. Lassanként további külföldi hadihajók is odaérkeztek, összesen 14. Jelen volt
továbbá 167 brit hadihajó, 130 jacht és 34 nagyméretű kereskedelmi gőzös. Minden egyes
külföldi hajóra kivezényeltek egy angol tisztet. **06. 18-**án a hajó parancsnoka Londonba uta-
zott, ahol a már ott tartózkodó Ferenc Ferdinánd főhercegnél jelentkezett. **06. 26-**án tartották a
flottabemutatót. Ez alkalomból a hajó díszlobogóját vonták fel. Ferenc Ferdinánd főherceg
megdicsérte a hajó kinézetét. Este elektromos díszkivilágítást kapcsoltak be. **07. 5-8.** Cadiz.
Rossz időjárásban hajózott. **07. 12-15.** Palermo. **07. 16-**án a Tarantói-öbölben a hajót egy lo-
bogó nélküli sónerbrigg, az erős szél ellenére összes vitorláját kifeszítve megelőzte. A meg-
előzési manőver közben két embert láttak az előárbocon, akik a felső vitorlák rögzítésével
foglalkoztak. Ebben a pillanatban az előárbocon a két matrózzal együtt kizuhant a vízbe. A fő-
derékárbocot előretartó kötél is elszakadt. A lussini *Carattere* vitorlás ekkor húzta fel első
ízben az osztrák-magyar kereskedelmi lobogót, és igennel válaszolt arra a kérdésre, hogy
szüksége van-e segísége. A tenger meglehetősen hullámzott, de ennek ellenére vontára tud-
ták venni a szerencsétlenül járt hajót, melyhez 2 db 10 cm-es egysodratú kenderkötetet hasz-
náltak. A vontatási sebesség 4-6 csomó volt, és a köteleket 100 m hosszra engedték ki. A
Santa Maria di Leuca Foknál az erős hullámzás visszafogta a vontatási sebességet, így lehe-
tetlennek bizonyult az, hogy bevontassák Brindisibe. A sónerbrigg erősen nyelte a vizet, és a
szivattyúzás segítségével csónakkal átküldtek néhány embert. Mintegy kétórás erőfeszítés után
belátták, hogy a szivattyúzás reménytelen, és a legénység visszatért a hadihajóra, míg a brigg
legénységéből néhányan a hajón maradtak. Kb. egy órával később, amikor már sötétedett azt

kérték jelzésekkel a parancsnoktól, hogy vegye át őket is a hajóra. Miután a csónakokkal való megközelítés most már nagy veszélyekkel járt volna, a WIEN szélbe fordult, megállt, majd kötelekkel egymás után mentőgyűrűket eresztettek a vitorlás felé és az ezekben kapaszkodó embereket felhúzták a fedélzetre. A brigg nyílásai a Palermóból Görögországnak szóló kénrakomány miatt az út során betömődtek, így szerencsés esetben egy másik irányban, bevontathatták Cattaróba. A vitorlás lassan süllyedt és egészen a fedélzet szintjéig a vízbe merült, de azután meg is maradt ebben az állapotában, majd a szerencsés megmenekültjeivel bevontatták Meljinébe. 07. 18-19. Castelnovo. 07. 19-én megérkezett Polába. 09. 2-án kifutott Polából Kréta blokádjára, mint Johann Edler von Hinke ellentengernagy zászlóshajója. 09. 3-4. Teodo. 09. 6. – 12. 13. Suda-öböl. 12. 14-27. Szmirna. 12. 28. – 1898. 01. 18. Suda-öböl. 01. 19. – 03. 15. Suda-öböl. 03. 16. Sitia. 03. 17. Candia. 03. 19. – 04. 12. Suda-öböl. 04. 16-án megérkezett Polába. 04. 30-án leszerelték. 05. 15-én az Arzenálban Ferenc Ferdinánd főherceg meglátogatta a hajót. Azután a szellőzői huzatjának javítása érdekében meghosszabbították a szellőzőkürtők magasságát és megnagyobbították azok nyílásait. Kicserélték a hajócsavar tengelyek bronzperselyeit.

1899. 05. 28-án felszerelték és beosztották a Nyári Hajórajba. 10. 21-én egy a Földközi-tenger keleti medencéjében végrehajtandó cirkálásra futott ki Teodóból. 10. 22-24. Korfu. 10. 25. – 11. 2. Pireusz. 11. 2-7. Szaloniki. 11. 11-20. Szmirna. 11. 23-24. Mersine. 11. 25. – 12. 3. Beirut. 12. 6-7. Syra. 12. 7-10. Suda-öböl. 12. 12-16. Málta. 12. 18-20. Gravosa. 12. 21-én megérkezett Polába.

1900-ban a Hajóraj kötelékéhez tartozott. 04. 24-én leszerelték.

1901-ben lengéscsillapító bordákat és két 4,7 cm-es gyorstüzelő löveget kapott. 10. 14-én felszerelték és a Hajóraj kötelékében Dalmáciában hajózott.

1902. 03. 1-én a Hajórajjal együtt kifutott Polából a Földközi-tenger felé. 03. 1-2. között a rossz időjárás miatt Lussinban tartózkodott. 03. 3-4. Korfu. 03. 8-12. Algier. 03. 14-19. Cartagena. 03. 20-25. Barcelona. 03. 26-29. Toulon. 03. 30. – 04. 2. La Spezia. 04. 4-10. Nápoly. 04. 12-16. Taranto. 04. 17-19. Zante. 04. 20-24. Valona. 04. 24-28. Durazzo. 04. 29-én megérkezett Polába. Megmentette a *Carnelo* olasz sónert. 09. 1-3. között részt vett az isztriai partoknál, a császár jelenlétében megtartott partraszállási gyakorlatokon. 09. 8-án leszerelték. 12. 31-én felszerelték.

1903. 01. 1-től a Hajóraj kötelékéhez tartozott. Kapott egy Siemens-Braun féle rádióállomást. Dalmáciában hajózott. 03. 30-án kifutott Teodóból Levante felé. 03. 31. – 04. 2. Valona. 04. 2-7. Korfu. 04. 9-19. Pireusz. 04. 20-21. Rodosz. 04. 21-25. Makri. 04. 27-29. Vathi. 04. 30-án érintette Kioszt. 05. 1. – 06. 4. Szalonikiben állt, mint állomáshajó. 06. 7-én befutott Teodóba. 06. 10-én Fasanánál csatlakozott a Hajórajhoz. Azután a polai-öbölben Vergalorába vezényelték a Tüzérségi Iskolához. 09. 15-én leszerelték.

1904-ben felszerelték, majd 06. 15. – 09. 14. között a Nyári Hajórajhoz tartozott. 07. 11-én a Salona-öbölben egy ismeretlen szirten zátonyra futott. Súlyos sérüléseket szenvedett és emiatt a polai Arzenálban javításra kényszerült. A vezérlőtornyot repeszvédelemmel szerelték fel. 07. 23-án működőképes állapotba került. Szeptemberben a Hajórajjal együtt kifutott, majd kivált a kötelékből.

1905. 06. 14. – 07. 19. között a Nyári Hajóraj kötelékében szolgált. 07. 14-én a Mezzo Meledaban lévő Galiciak szigete mellett egy éjszakai manőver során a tatja megfeneklett. súlyos károkat szenvedett, eltörött a fartőkéje. A leszabadítása után javítás céljából Polába vontatták. A fartőkét lánghegesztési eljárással összehegesztették, és három hajócsavar szárnyat kicseréltek.

1906. 01. 1-től a Tartalék Hajórajhoz tartozott. 06. 15. – 09. 20. között a Nyári Hajóraj 2. Divíziójában szolgált. Meghosszabbították a hátsó parancsnoki híd fedélzetét, kisebb gépjavítá-

sokat hajtottak végre a hajón, megvizsgálták a hajócsavar tengelyeket, 3,7 cm-es és 7 cm/L18-as lövegeket kapott, továbbá a 15 cm-es lövegekhez irányzóállásokat szereltek fel.

1907. 06. 15. – 09. 15. között a Nyári Hajórajhoz, egyébként a Tartalék Hajórajhoz tartozott. Alapos karbantartást hajtottak végre rajta.

1908. 06. 15. – 09. 15. között a Nyári Hajóraj kötelékében, egyébként a Tartalék Hajóraj állományában volt. Lessina mellett sűrűlt a tengerfeneket.

1909. 03. 15. – 04. 17. között a Tartalék Hajóraj kötelékéhez tartozott. Új irányzótávcsövekkel látták el a 24 cm-es lövegeket, új távolságmérőket szereltek be és modernizálták a lőszerfelvonókat. Kicserélték a manőverfedélzet deszkázatát.

1911-ben kicserélték a többi fedélzet erősen elhasználódott faburkolatait és linóleum borításait.

1912. 11. 10-én szolgálatba állt a 4. Nehézhajó Divízióban.

1913. 03. 10-én kivonták a szolgálatból és áthelyezték a rádióállomását. **12. 1**-én újból szolgálatba állították, és Vergalorában a Tüzérségi Iskola kiképzőhajója lett.

1914. 05. 30-án kivonták a szolgálatból. **08. 1**-én újra szolgálatba állt és a Cattarói-öbölbe vezényelték. **08. 15**-én a Budua melletti montenegrói állásokat lőtte. **09. 8-9.** újabb tűzcsapásokat mért az ellenségre.

1915. 08. 25-én felderítést majd partraszállást hajtott végre a Traste-öbölben. Egy ember megsebesült.

1917. 08. 22-én a BUDAPEST-tel együtt Triesztbe vezényelték az ellenséges partraszállási kísérletek elhárítása céljából. A parancsnoka Heinrich von Seitz sorhajókapitány volt. **08. 26**-án légitámadás érte. **09. 5**-én az egyik oldalcsónakja találatot kapott és a hajón 6 m hosszú repedés keletkezett a vízvonala alatt. A rekeszek megteltek vízzel, a léket ideiglenesen eltömítették. Léggömbelhárító löveget szereltek fel rá. **09. 12**-én Polába ment. **10. 30**-án visszatért Triesztbe. **11. 16**-án a Cortellazzo ütegekkel vívott tűzpárbaj során 7 találatot kapott, egyet az övpáncélján. Kevés kár és csekély embervesztés. **12. 10**-én a Muggia-öbölben **02. 30**-kor az olasz MAS 9-es (parancsnoka Luigi Rizzo) a kikötői záron egy hidraulikus vágószerkezet segítségével áthatolva, két torpedóval elsüllyesztette. A MAS 9-es az elektromotorját használta, így nem hallották. A hajó 10 percen belül oldalra dőlve, orral előre elsüllyedt. Ugyanekkor a MAS 13 a közelébe horgonyzó BUDAPEST ellen lőtte ki a torpedóit, de nem találták el a célt. 35 ember elesett, 2 eltűnt. Gerinccel felfelé ült le a fenékre 15 m-es vízmélységben.

1918. 06. 7-én a kiemelési kísérleteket leállították a háború időtartamára.

1925 májusában kiemelték, és 25 halottat találtak a hajóban, akik ma a trieszti Központi Temetőben egy tömegsírban nyugszanak.

BUDAPEST – partvédő csatahajó

| | | |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
| 1893. 02. 16. | 1896. 04. 27. | 1898. 05. 12 |

| | |
|-------------------------|--|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Rocco |
| Építési költség: | Nem ismert |
| Testvérhajója: | WIEN, MONARCH |
| Vízkihorítás: | 5493,00 t építési 5878,00 t teljes felszereléssel |

| | |
|----------------------------|---|
| Hossz: | 93,30 m (pp) / 97,67 m (vv) / 99,22 m (lh) |
| Szélesség: | 17,00 m |
| Merülés: | 6,39 m építési 6,66 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 12,2 t |
| Hajtómű: | 2 db álló 3 hengeres háromszoros expanziójú gőzgép. (Magasnyomású henger 85 cm, középnyomású henger 130 cm, az alacsonynyomású henger 200 cm átmérőjű, dugattyú lökethossz 90 cm.) 16 db Belville rendszerű vízcsöves kazán (Maudslay & Sons gyártmány). Üzemi nyomás 17,5 atm. Kémény magassága a rostélytól 22,15 m. 2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 500 t szén |
| Hatótávolság: | 3000 tmf, 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 9180 ILE |
| Sebesség: | 17,80 cs, 135-ös fordulatszámmal |
| Fegyverzet: | 4 db 24 cm/L40 Krupp löveg 2 elektromos mozgatású, 260°-ban elfordítható lövegtoronyban. Csőhossz 9,6 m, csősúly 26 t, csőemelkedés szöge 25°, lőtávolság 16 km, lövedék hossza 84 cm, súlya 215 kg. (Lőszer kiszabat 640 db lövedék.) 6 db 15 cm/L40 Krupp löveg, 1080 lövedékkel, tűzgyorsaság: 8 célzott lövés percenként 2 db 7cm-es csónaklöveg 10 db 4,7 cm/L44 Skoda löveg 4 db 4,7 cm/L33 gyorstüzelő Hotchkiss löveg, 5000 lövedékkel 2 db 8 mm-es géppuska 2 db 7 cm/L16 Uchatius csónaklöveg, 200 lövedékkel, 2 db vízvonalt alatti 45 cm-es TCS (oldalanként egy-egy) (4 db éles torpedó, 2 db gyakorló torpedó) |
| Páncélvédettség: | Öv: 220-270 mm, 2,1 m magasan Fedélzet: 40-60 mm Vezérlőtorony: 220 mm Fő lövegtornyok: 250 mm Kazamata ütegek: 80 mm Páncélat összsúlya: 1700 t, kb. egyharmada a hajó teljes súlyának |
| Egyebek: | Csónakverseny lobogó: "D". Elektromos világítás, 380 izzólámpával, 4 db 60 cm átmérőjű fényszóró, és 2db 30 cm átmérőjű a gőzbárkákhoz, 2 db 50 KW-os áramfejlesztő és 4 db 40 KW-os áramfejlesztő. A szivattyúk óránkénti kapacitása 1500 t víz. Kormánylapát felület: 16,5 m ² |
| Ismertető jegyek: | Döfőorr. 1 kémény, 2 árboc, a hátsó kisebb, a testvérhajóival ellentétben a hátsó nagyobb szellőző ventilátor két egymás fölötti nyílással |
| Személyzet: | 1907-ben 26 + 415 fő. A Tartalék Hajórajban 14 + 238 fő. Felszereltségi készletben: 6 + 224 fő. Leszerelt állapotban 3 + 58 fő. |

Pályafutása:

1893. 02. 16.-án megkezdődött az építése.

1894. 12. 2.-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.

1896. 04. 2.-án délben vízrebocsátották. A keresztanya Mária Valéria főhercegnő képviselőjében Széchenyi-Andrássy Mária grófnő volt. Jelen volt még Budapest város küldöttsége, Dr. Ráth Károly polgármester vezetésével. A vízrebocsátott hajó tiszteletére a Hajóraj a Trieszti-öbölben horgonyzott.

1898. 05. 12.-én a Haditengerészet átvette, és szolgálatba állította. 05. 17.- 08. 19. között a Nyári Hajóraj zászlóshajójaként szolgált. A cs. és kir. Haditengerészet első vízcsöves kazánal felszerelt csatahajója volt. Kicserélték a csavartengelyek bronzperselyeit.

1899-ben a Hajóraj kötelékébe tartozott. 06. 12.-én a dél-dalmáciai Platamona Fok közelében segítséget nyújtott egy megsérült halászhajónak. 10. 21.-én kifutott Teodóból a Földközi-tenger keleti medencéjében végrehajtandó cirkálásra. 10. 22.-én Korfuba érkezett. 10. 25. – 11. 2. Pireusz. 11. 3-9. Szaloniki. 11. 11-20. Szmirna. 11. 23-24. Mersine. 11. 25. – 12. 3. Beirut. 12. 6-8. Syra. 12. 8-10. Suda-öböl. 12. 12-16. Málta. 12. 23.-án befutott Gravosába. Csatlakozott a Hajórajhoz.

1900 áprilisában leszerelték Polában, ahol lengéscsillapító bordákat kapott. 06. 30.-tól a Hajóraj kötelékébe tartozott.

1901. 06. 3. – 07. 3. A Nyári Hajórajba osztották be. 1 hónapig kikötői őrhajói szolgálatot teljesített. 2 db 4,7 cm-es gyorstüzelő löveget kapott. 10. 14.-től a Gyakorló Hajórajhoz tartozott, és Dalmáciában hajózott.

1902. 03. 1.-én a Hajórajjal egy a Földközi-tenger nyugati medencéjében végrehajtandó cirkálásra futott ki Polából. A rossz időjárás miatt 03. 1-2. Lussinban tartózkodott. 03. 3-4. Korfu. 03. 8.-án Algierba érkezett. 03. 14-19. Cartagena. 03. 21-25. Barcelona. 03. 26-29. Toulon. 03. 30. – 04. 2. La Spezia. 04. 12-16. Taranto. 04. 17-19. Zante. 04. 20-24. Valona. 04. 24-28. Durazzo. 04. 29.-én befutott Polába. 09. 1-3. Partraszállási gyakorlatokat hajtott végre az isztiai partokon a császár jelenlétében.

1903. 01. 1.-től a Hajóraj kötelékéhez tartozott. Kapott egy Siemens-Braun féle rádióállomást. A dalmát partok előtt hajózott. 03. 30.-án a Hajórajjal kifutott Teodóból a Földközi-tenger keleti medencéje felé. 03. 31- 04. 2. Valona. 04. 2-7. Korfu. 04. 9-19. Pireusz. 04. 20-21. Rodosz. 04. 21-25. Makri. 04. 27-29. Vathi. 04. 30.-án érintette Kioszt. 05. 1.-én érintette Szmirnát. 05. 2-13. Szaloniki. 05. 15-20. Syra. 05. 21.-én befutott Calamottába. 05. 25.-én megérkezett Polába. 05. 31.-én leszerelték. Repeszek elleni védelemmel látták el a vezérlőtornyot, kijavították a szellőzőket, és javításokat hajtottak végre a 24 cm-es lövegszerelvényeken.

1904. 06. 15. – 09. 13. között a Nyári Hajóraj kötelékében szolgált.

1905. 06. 23. – 09. 12. között a Nyári Hajórajhoz tartozott. Azután nagyjavítást hajtottak végre a gépi berendezésein.

1906. 01. 1.-től a Tartalék Hajóraj állományában volt. 05. 20. – 09. 20. között beosztották a Nyári Hajórajba. Rögzített léggömb gyakorlatokat hajtott végre felderítési célokból. Meghosszabbították a hátsó parancsnoki híd fedélzetét, kisebb gépjavításokat hajtottak végre a hajón, megvizsgálták a hajócsavar tengelyeket, 3,7 cm-es és 7 cm/L18-as lövegeket kapott, továbbá a 15 cm-es lövegekhez irányzóállásokat szereltek fel.

1907. 01. 1.-től a Tartalék Hajóraj állományában volt. 06. 15. – 09. 15. között beosztották a Nyári Hajórajhoz.

1908-ban a Tartalék Hajórajhoz tartozott. 06- 15. – 09. 15. között a Nyári Hajórajban szolgált. Azután Polában horgonyzott, és kicserélték a kazánok vízcsöveit, és alapos karbantartást hajtottak végre a gép berendezéseken.

1909. 03. 15-én a balkáni válság következtében felszerelték. **04. 17-**től az 1-es kategóriájú Tartalékba helyezték. Új irányzótváncsövekkel látták el a 24 cm-es lövegeket, új távolságmérőket szereltek be és modernizálták a lőszerfelvonókat.

1911-ben kicserélték az egyes fedézetek erősen elhasználódott faburkolatait és linóleum borításait.

1912. 11. 8-án szolgálatba állt.

1913. 03. 10-től a fiumei Haditengerész Tiszti akadémia kiképzőhajója volt. Áthelyezték a rádióállomását.

1914-ben Fiumében tartózkodott. **06. 14-**én felavatták a Tiszti Akadémia 4. évfolyamos növendékeit. **08. 14-**én a Cattarói-öbölbe vezényelték. **08. 14-**én a Krstac tüzérségi állásait lötte. **08. 15-**től továbbra is a montenegrói állásokat bombázta. **09. 19-**én a francia flotta közeledésekor védőállást vett fel a Punta d'Ostro előtt. **10. 31-**én a Zupa menti ellenséges ütegek tüzebe került.

1915-ben a Cattarói-öbölben állomásozott. **12. 30-**án kifutott a HELGOLAND csoport elé, de nem került sor összecsapásra az ellenséggel.

1916. 01. 8-án a Baljakknál lévő montenegrói ütegeket lötte, majd **01. 10-**én a Lovcsen hegyen lévőket.

1917. 05. 15-én kifutott a NOVARA csoport elé, de a beavatkozására már nem volt szükség, így visszafordult. **08. 22-**én kifutott Trieszt fel. **08. 26-**án megérkezett Triesztbe. **09. 1-**én felszerelték rá egy léggömbelhárító löveget. Közben légitámadást kapott, de nem érte károsodás. **09. 13-**án Polába ment. **10. 30-**án kifutott Trieszt felé. **11. 16-**án tűzpárbajt vívott a Cortellazzo ütegekkel. Egy találatot kapott a vízvonaltól alatta, kevés embervesztést szenvedett. **11. 19-**én a fedézetére látogatott Károly császár. **12. 10-**én a Muggia-öbölben horgonyozott, és egy olasz MAS torpedót lőtt ki rá, de az célt tévesztett. **12. 11-**én a Cortellazzo ütegekre mért tűzcsapást. **12. 21-**én Polába ment.

1918. 03. 11-én kivonták a szolgálatból, és átadták használatra a Tengeralattjáró Parancsnokságnak. **03. 26-**án az első lövegtornya helyébe elkezdtek beépíteni egy 38 cm-es Skoda M16-os mozsárágyút. **06. 4-**én befejeződött az átépítés. **06. 5-**én Pola kikötője előtt tartott gyakorló lövészete során 3 db 750 kg-os gyakorlólövedéket lőtt ki. Az oldalirányú tüzelés 35°-os oldalkilengést okozott. **06. 7-**én csökkentett személyzettel újból szolgálatba állt. **08. 7-**én a Fasana-csatornában gyakorló lövészetet hajtott végre és 13 000 méterre tüzelt. A mozsárágyút elektromos úton sütötték el, a legénységnek mindannyiszor el kellett távozni a mozsár közeléből. A további lögyakorlatokat az általános lőszerhiány miatt leállították. **10. 11-**én kiszerték a hajóból a lövegcsöveket és a lövegbölcsöket, majd a Tengeralattjáró Parancsnokság kapta meg lakóhajónak.

1920-ban Nagy Britanniának ítélték, ámde Olaszországban a Vaccaro & Co Acélművek bontotta szét.

MONARCH – partvédő csatahajó

| | | |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
| 1893. 07. 31. | 1895. 05. 09. | 1898. 05. 11 |

| | |
|-------------------------|---------------|
| Építés helye: | Arsenal, Pola |
| Építési költség: | 9 168 390 K |

| | |
|----------------------------|--|
| Testvérhajója: | WIEN, BUDAPEST |
| Vízkeszoritás: | 5636,00 t építési 5878,00 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 93,30 m (pp) / 97,67 m (vv) / 99,22 m (lh) |
| Szélesség: | 17,00 m |
| Merülés: | 6,39 m építési 6,66 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 12,2 t |
| Hajtómű: | 2 db álló 3 hengeres háromszoros expanziójú gőzgép. (Magasnyomású henger 85 cm, középnyomású henger 130 cm, az alacsonynyomású henger 200 cm átmérőjű, dugattyú lökethossz 90 cm.) 5 db hengeres tűzcsöves kazán 24 db tűztérrel. Üzemi nyomás 11 atm. Összsúly a kazánvívvel együtt: 880 t. Kazánátmérő 424 cm, tűzrostély felület: 53 m ² , fűtőfelület 1465 m ² , kémény 8,69 m ² , a rostélytól 21 m magasan. 2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,42 m átmérővel, mely 3,975 és 4,724 m között változtatható. |
| Üzemanyag készlet: | 500 t szén |
| Hatótávolság: | 3000 tmf, 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 8500 ILE |
| Sebesség: | 17,4 cs, 135-ös fordulatszámmal |
| Fegyverzet: | 4 db 24 cm/L40 Krupp löveg 2 elektromos mozgatású, 260°-ban elfordítható lövegtoronyban. Csőhossz 9,6 m, csősúly 26 t, cső-emelkedés szöge 25°, lőtávolság 16 km, lövedék hossza 84 cm, súlya 215 kg. (Lőszer kiszabat 640 db lövedék.) 6 db 15 cm/L40 Krupp löveg, 1080 lövedékkel, tűzgyorsaság: 8 célzott lövés percenként 2 db 7cm-es csónaklöveg 10 db 4,7 cm/L44 Skoda löveg 4 db 4,7 cm/L33 gyorstűzelő Hotchkiss löveg, 5000 lövedékkel 1 db 8 mm-es géppuska 2 db 7 cm/L1/ Uchatius csónaklöveg, 200 lövedékkel, 2 db vízvonal alatti, 45 cm-es TCS (oldalanként egy-egy) (4 db éles torpedó, 2 db gyakorló torpedó) |
| Páncélvédettség: | Öv: 220-270 mm, 2,1 m magasan Fedélzet: 40-60 mm Vezérlőtorony: 220 mm Fő lövegtoronyok: 250 mm Kazamata ütegek: 80 mm Páncélnat összsúlya: 1700 t, kb. egyharmada a hajó teljes súlyának |
| Egyebek: | Csónakverseny lobogó: "Q". Elektromos világítás, 380 izzólámpával, 4 db 60 cm átmérőjű fényszóró, és 2db 30 cm átmérőjű a gőzbárkákhoz, 2 db 50 KW-os áramfejlesztő és 4 db 40 KW-os áramfejlesztő. A szivattyúk óránkénti kapacitása 1500 t víz. Kormánylapát felület: 16,5 m ² |
| Ismertető jegyek: | Döfőorr. 2 árboc, az első lényegesen nagyobb, 1 kémény. |

Személyzet: 1907-ben 26 + 415 fő.
A Tartalék Hajórajban 14 + 238 fő.
Felszereltségi készletben: 6 + 224 fő.
Leszerelt állapotban 3 + 58 fő.
1908-ban 26 + 407 fő.

Pályafutása:

1893. 07. 31-én a gerince egyik darabjának lefektetésével megkezdődött az építése.

1894. 12. 2-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.

1895. 05. 9-én (a helgolandi ütközet évfordulóján) vízrebocsátották. A keresztanya szerepét Maria Theresia főhercegnő látta el. A vendégek között jelen volt még I. Ferenc József császár, Carl Ludwig, Ferenc Ferdinánd, Ludwig Viktor, Franz Salvator és Carl Stefan főhercegek, ez utóbbi a hitvesével. A díszlobogót a tengerésztisztek feleségei adományozták a hajónak.

1897-ben próbautakat hajtott végre. Feltűnően nagy orrhullámot túrt haladás közben. Dicséretes volt az erős tüzérsége, a nagy utazósebessége, a jó páncélvettsége, és jelentős hatótávolsága.

1898. 05. 9-én 16.00-kor Ferenc Ferdinánd főherceg személt tartott a hajón Polában. 05. 11. - 08. 19. között a Nyári Hajóraj, 1. Nehézhajó Divíziójának, egyben Franz Freiherr von Minutillo altengernagynak volt a zászlóshajója. Kísérleteket folytattak a Sellner féle éjszakai jelzőberendezéssel. Az eredmények kielégítőek voltak. Dalmáciában hajózott. Augusztus és október között kiképző utakat tett. A szellőzői huzatjának javítása érdekében meghosszabbították a szellőzőkürtök magasságát.

1899-ben a Nyári Hajóraj, 1. Nehézhajó Divíziójának, egyben Franz Freiherr von Minutillo altengernagynak a zászlóshajója volt. 07. 19-én 10.38-kor a Zut-csatornában egy harci gyakorlat során a parancsnok hibájából nekiment a BUSSARD torpedónaszád baloldalának. Októberben a földközi-tenger keleti medencéjében cirkált. Útja során érintette Korfu, Pireusz, Szaloniki, Szmirna, Beirut, Syra, Suda, és Málta kikötőit. 12. 18-án megérkezett Polába.

1900-ban Rudolf Graf Montecuccoli ellentengernagy zászlóshajója volt. Májusban leszerelték.

1901-ben lengéscsillapító bordákat és két db 4,7 cm-es gyorstüzelő löveget kapott. 10. 14-én felszerelték és a Hajórajban Julius von Ripper ellentengernagy zászlóshajója lett. Dalmáciában hajózott.

1902. 03. 1-én kifutott Polából a Hajórajjal egy a Földközi-tenger nyugati medencéjében végrehajtandó cirkálásra. A rossz időjárás miatt 03. 1-2. között Lussinban tartózkodott. 03. 3-4. Korfu. 03. 9-én Algierba érkezett. 03. 14-19. Cartagena. 03. 20-25. Barcelona. 03. 26-29. Toulon. 03. 30. - 04. 2. La Spezia. 04. 4-10. Nápoly. 04. 12-16. Taranto. 04. 17-19. Zante. 04. 20-24. Valona. A kifutásnál súrolta a tengerfeneket. 04. 24-28. Durazzo. 04. 29-én megérkezett Polába. 09. 1-3. között részt vett az isztriai partoknál, a császár jelenlétében megtartott partraszállási gyakorlaton. 09. 9-én leszerelték. Nagyobb javításokat végeztek a megsérült hajótesten, rekonstrukciós munkálatokat hajtottak végre a gépi berendezéseinek és kicserélték a hajócsavar tengelyeket. Közben eltávolították a torpedók elleni védőhálóját, és védőpalásttal látták körben alul a kéményt.

1903-ban tartalékállományban volt. 12. 31-én felszerelték.

1904. 01. 1. - 03. 21. között a Hajóraj kötelékében szolgált és Dalmácia előtt hajózott, majd befutott Teodóba. 03. 23. - 04. 5. Pireusz, majd a Földközi-tenger keleti medencéjében cirkált. 04. 6-7. Kiosz. 04. 9-21. Szmirna. 04. 23. - 05. 3. Alexandria, Kréta Patrasz. 05. 7-11. Kefalónia. 05. 12-16. Valona. 05. 16-án befutott Teodóba. 06. 15. - 09. 15. között a 2. Divízió

zászlóshajója volt. 09. 15-én Polában leszerelték. A vezérlőtornyát repeszek elleni védelemmel látták el.

1905. 06. 14. – 09. 15. között a Nyári Hajóraj 2. Divíziójának zászlóshajójaként szolgált.

1906. 01. 1-én első ízben a Tartalék Hajórajba vezényelték, és Anton Haus ellentengernagy zászlóshajója lett. 06. 15. – 09. 30. között a Nyári Hajórajban szolgált. Meghosszabbították a hátsó parancsnoki hídját, kisebb főgép javításokat hajtottak végre, továbbá 3,7 cm-es és 7cm/L18-as lövegekkel látták el, illetve a 15 cm-es lövegekhez irányzóállásokat szereltek fel.

1907. 01. 1-től a Tartalék Hajóraj zászlóshajója volt. 05. 11-től Alois von Kunsti kommodore hajója. 06. 15. – 09. 15. között a Nyári Hajóraj kötelékéhez tartozott. 10. 21-én segítséget nyújtott a sűrű ködben a polai kikötő előtt zátonyra futott *Galatea* Lloyd gőzösnek, és az Arzenál közreműködésével leszábadították.

1908-ban a 2. Nehézhajó Divízió, és Friedrich Müller von Elblein ellentengernagy zászlóshajója volt. Azután alapos karbantartást végeztek a hajón.

1909-ben tartalékállományban kezdte az évet. 03. 15. – 04. 18. között a mozgósított Tartalék Hajóraj zászlóshajója volt. Ezt követően új irányzóátvívcsövekkel látták el a 24 cm-es lövegeket, új távolságmérőket szereltek be és modernizálták a löszerfelvonókat. Kicsérítették az egyes fedélzetek erősen elhasználódott faburkolatait és linóleum borításait.

1912. 12. 8-án újból szolgálatba állt, mint a 4. Divízió zászlóshajója.

1913. 03. 10-én törölték a Flotta aktív hajóinak állományából. a rádióállomását áthelyezték. A Hajósinas Iskola kiképző hajójaként Sebenicoba ment.

1914. 03. 1-én felszerelték és az Altishti Iskola növendékeivel a Levantén cirkált. 04. 6-án kifutott Teodóból. 04. 6-8. Durazzo. 04. 11-23. Szmirna. 04. 24-28. Marmarizza. 04. 29-30. Mersine. 05. 1-3. Alexandretta. 05. 4-5. Famagusta. 05. 6-10. Beirut. 05. 11-15. Jaffa, zarándokút. 05. 16-19. Port Said. 05. 19-24. Alexandria. 05. 30-án megérkezett Fasanába. 08. 1-től az 5. Divízió és von Barry ellentengernagy zászlóshajója. A Cattarói-öbölbe vezényelték. 08. 16-án felderítést hajtott végre Budua és Castellausta előtt. A francia flotta megpillantásakor visszafordult, majd a Punta d'Ostro alatt egy mérföldre megállt és ott várakozott a saját egységek beérkezésére. A ZENTA elsüllyesztéséből csupán egy fehér füstoszlopot látott. 09. 9-én és 09. 17-én Budua ellen intézett tűzcsapást. 09. 19-én a francia flotta közeledtekor a Punta d'Ostro mellett foglalt állást. Azután a montenegrói állásokat ágyúzta.

1915. 01. 7-én a Zupa előtt tüzérségi tűzzel támogatta a gyalogságot. 07. 25-én egy harci osztagot tett partra Traste mellett. Az akcióban egy ember meghalt, 1 súlyosan megsebesült, 1 pedig fogságba esett.

1916. 07. 30-án dokkolás céljából Polába indult. 09. 2-án visszatért a Cattarói-öbölbe.

1918. 02. 1-én a hajón is kitört a matrózlázadás, amely két nap múlva véget is ért. 03. 14-én az 5. Divízió Parancsnoksága elköltözött a hajóról, melyet a cattarói Tengeralattjáró Állomás használt azután lakóhajónak. 04. 9-én az Állomás visszaadta. 11. 1-én a Cattarói-öbölben tartózkodott.

1919 januárjában a délszláv legénység lakóhajóként használta. 04. 2-3. Gjenovicban tartózkodott, a brit M1-es tengeralattjárót mellette fényképezték le.

1920-ban Nagy Britanniának ítélték, de eladták a római Vaccaro & Co Acélműveknek lebontásra.

HABSBURG – csatahajó (pre-dreadnought)

Gerincfektetés: 1899. 03. 13. **Vízrebocsátás:** 1900. 09. 09. **Szolgálatba állt:** 1902. 12. 31.

Építés helye: STT, Trieste – San Marco
Építési költség: 17 276 833 K
Testvérhajója: ÁRPÁD, BABENBERG
Vízkihasználás: 8363,80 t
8964,20 t teljes felszereléssel
Hossz: 107,6 m (pp) / 113,11 m (vv), 114,57 m (lh)
Szélesség: 19,86 m a vízvonalnál
21,20 m a barbetták felett
Merülés: 7,10 m
7,49 teljes felszereléssel
Merülés változás: 1 cm = 16,32 t
Hajtómű: 2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép
16 db Belville vízcsöves rendszerű kazán (Maudsley Sons & Fiel London), üzemi nyomás 20 atm
2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 4,88 m átmérővel
Üzemanyag készlet: 800 t szén
Hatótávolság: 3600 tmf 12 cs sebességgel
Főgép teljesítmény: 15 331 ILE 1902. 10. 09-én
Sebesség: 19,68 cs, 141-es fordulatszámmal 1902. 10. 09-én
Fegyverzet: 3 db 24 cm/L40 Krupp löveg (elől ikercsövű, hátul egycsövű lövegtoronyban, lőszer kiszabat: 240 db lövedék)
12 db 15 cm/L40 löveg (az oldalsó barbettákban, lőszer kiszabat: 2160 db lövedék)
10 db 7 cm/L45 Skoda gyorstüzelő löveg (lőszer kiszabat: 4000 db lövedék)
12 db 3,7 cm-es Vickers géppágyú
4 db 8 mm-es Skoda géppuska
2 db 45 cm-es víz alatti TCS, 6 db torpedóval
20 db akna, L/99-es
1905 és 1917-ben: A 3,7 cm-es Vickers lövegeket 6 db 4,7 cm/L44-es, és 2 db 4,7 cm/L33-as Skoda lövegre cserélték
1906-ban: Felszereltek 2 db 7 cm/L18-as löveget
1916-ban: Felszereltek 1 db 7 cm/L45-ös légvédelmi löveget
Páncélvédetség: Öv: 180-220 mm
Fedélzet: 40-66 mm
Vezérlőtorony: 200 mm
Fő lövegtornyok: 210-280 mm
Kazamata ütegek: 135 mm

| | |
|--------------------------|---|
| Egyebek: | 1 db I. oszt. gőzbárka, 1 db II. oszt. gőz őrcsónak, 1 db. I. oszt. bárka, 1 db II. oszt. nagycsónak, 1 db I. oszt mentőkutter, 1 db I. oszt. kutter, 1 db II. oszt kutter, 1 db I. oszt. gígg, 1 db II. oszt. gígg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 1 db kiscsónak. 4 db Tyszak típusú horgony: 5180 kg, 5210 kg, 5065 kg, 1279 kg. 2 db Admiralitás típusú horgony: 617 kg, 310 kg. 6-7 db 60 cm-es, és 2 db 35 cm-es átmérőjű fényszóró. 91 db háromfázisú váltóáramú és egyenáramú elektromotor a csónakdaruk, lövegtornyok, szellőztetők és a munkagépek számára, 6 db áramfejlesztő. |
| Ismertető jegyek: | 2 árboc, 2 keskeny magas kémény, a 15 cm-es lövegek egymás feletti barbettákban elhelyezve |
| Személyzet: | 1907-ben 32 + 620 fő. A Tartalék Hajórajban 16 + 352 fő. Felszerelési készenlétben 7 + 160 fő. Az 1-es Tartalékban 3 + 76 fő. 1908-ban 32 + 604 fő. 1909-ben 32 + 591 fő. |

Pályafutása:

1899. 03. 13-án megkezdték az építését.

1900. 09. 9-én vízrebocsátották. A keresztanya Isabella főhercegnő volt, hitvese Friedrich főherceg kíséretében.

1902. 09. 20-án áthajózott Polába. **12. 31**-én szolgálatba állt.

1903. 01. 1-től a Hajóraj kötelékében Leodegar Kneißler von Maixdorf ellentengernagy zászlóshajója volt. Kapott egy Siemens-Braun típusú rádióállomást. Dalmáciába hajózott. **03. 24**-én Gravosában Ferenc Ferdinánd főherceg szemlét tartott a hajón. **03. 30**-án kifutott Teodóból. **03. 30**. —**04. 2**. Valona. **04. 2-7**. Korfu. **04. 9-19**. Pireusz. Itt a fedélzetre látogatott a görög király és Eitel Friedrich német koronaherceg. **04. 20-20**. Rodosz. **04. 21-25**. Makri. **04. 27-29**. Vathi. **04. 30**-án érintette Kioszt. **05. 1-13**. Szaloniki, minthogy ott előzőleg néhány merényletet hajtott végre. **05. 14-15**. Volosz. **05. 17-20**. Syra. **05. 20-26**. Szmirna. **05. 28-30**. Suda-öböl. **06. 1-2**. Durazzo. **06. 4**-én befutott Teodóba. **12. 6**-án a Fiumei-öbölben egy erős délkeleti viharban segítséget nyújtott a kormányát vesztett olasz *Messalina* halászhajónak. Ezután a Hajóraj Nehézhajó Divíziójának volt a zászlóshajója, és dalmáciai utakat hajtott végre.

1904. 03. 2-án kifutott Polából. **03. 20-21**. Teodo. **03. 24**. — **04. 5**. Pireusz, ahol a fedélzetre látogatott a görög király. **04. 6**-án befutott Mytilenébe. **04. 9-21**. Szmirna. **04. 23**. — **05. 3**. Alexandria. **05. 7-11**. Kefalónia. **05. 12-15**. Valona. **05. 16**-án befutott Teodóba. Csatlakozott a Nyári Hajórajhoz, és Dalmáciába hajózott. **09. 26**-tól Miecislaus Ritter von Siemuszowa-Pietruski ellentengernagy hajója volt a Hajórajban.

1905. 02. 1-én az ellentengernagy alárendeltségében futott ki Polából a Levante felé. **02. 5-16**. Pireusz. Itt a görög királyi párt fogadták a fedélzeten. **02. 18-19**. Volosz. **02. 20**. — **03. 8**. Szaloniki. **03. 10-16**. Mudros. **03. 19**-én érintette Mytilénét. **03. 20**. — **04. 6**. Szmirna. **04. 6-7**. Cesme. **04. 9**. Paros. **04. 9-12**. Syra. **04. 12-13**. Milosz. **04. 14-17**. Kefalónia. **04. 18-20**. Durazzo. **04. 21-22**. Lungo Grossa. **04. 22**-én megérkezett Polába. **05. 21**-én a Hajórajjal együtt Trieszt előtt horgonyzott az ERZHERZOG FERDINAND MAX vízrebocsátása alkalmából. A visszaúton Polába a hajón utazott a Haditengerészet Parancsnoka. **06. 14. 09. 15.**

között a Nyári Hajórajhoz tartozott. Kijavították fedélzeti kikötőeszközöket, és jelző rudakat erősítettek a kéményekre. A 3,7 cm-es Vickers lövegeket 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lövegekkel váltották fel. Ezután a Hajórajhoz osztották be és dalmáciai utakat tett.

1906. 03. 10-én a Hajóraj zászlóshajójaként futott ki Polából a Levantéra Leopold Ritter von Jedina ellentengernagy parancsnoksága alatt. 03. 11-14. Teodo. 03. 15-én befutott Korfura. 03. 21. – 04. 11. Alexandria. 04. 12-13. Haifa. 04. 14-23. Beirut. 04. 25-28. Marmarizza. 04. 29. – 05. 1. Syra. 05. 3-7. Suda-öböl. 05. 9-11. Valona. 05. 11-én befutott Cattaróba, és 09. 8-ig a Nyári Hajóraj zászlóshajója volt. Közben Dalmáciában gyakorlatozott. 09. 20-án Polában leszerelték. 2 db 7 cm/L18-as löveget kapott, továbbá a 15 cm-es lövegeket lövegparancsnoki állással szerelték fel, és nagyjavítást végeztek a gépi berendezésein.

1907-ben páncéllemezekkel szerelték fel az ütegparancsnoki állást, és átalakították a tüzérségi telefonösszeköttetést. A 3,7 cm-es gépágyúkat 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lövegekkel váltották fel.

1908-ban a rádióállomást a hajó közepére helyezték át. 11. 1-től a Tartalék Hajóraj zászlóshajója volt.

1910. 09. 14-én átépítés céljából kivonták a szolgálatból. A trieszti STT Hajógyárban, illetve a polai Arzenálban lecsökkentették a hajó célfelületét azzal, hogy kisebb lett a felépítménye. A barbetták között nyílásokat vágtak a hajóoldalon a 7 cm-es gyorstüzelő lövegek számára. Végrehajtották a főgépek nagyjavítását is.

1911 novemberében próbautakat hajtott végre.

1912. 12. 5-én felszerelték, és a 2. Hajóraj zászlóshajója lett.

1913. 05. 21-én leszerelték.

1914. 08. 1-én a 4. Divízió zászlóshajója lett.

1915. 03. 1-én Karl Franz Josef főherceg látogatást tett a hajón. 05. 23-án részt vett Ancona lövetésében.

1918. 02. 15-én mint a tengerészcadétek kiképzőhajója állt szolgálatba.

1920-ban Nagy Britanniának ítélték.

1922 májusában még Polában, az Olíva-szigetre vezető híd mellett állt kiszerelt lövegcsövekkel. Később az olasz Vaccaro & Co Acélművek lebontotta.

ÁRPÁD – csatahajó (pre-dreadnought)

| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgalatba állt:</u> |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 1899. 06. 10. | 1901. 09. 11. | 1903. 06. 15. |

| | |
|-------------------------|---|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Marco |
| Építési költség: | 17 592 989 K |
| Testvérhajója: | HABSBURG, BABENBERG |
| Vízkeszorítás: | 8364,00 t 8887,00 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 107,6 m (pp) / 113,11 m (vv), 114,57 m (lh) |
| Szélesség: | 19,86 m a vízvonalnál 21,20 m a barbetták felett |
| Merülés: | 7,10 m 7,45 teljes felszereléssel |

| | |
|----------------------------|---|
| Merülés változás: | 1 cm = 16,32 t |
| Hajtómű: | 2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép 16 db Belville vízcsöves rendszerű kazán (Maudsley Sons & Fiel London), üzemi nyomás 20 atm 2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 4,88 m átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 800 t szén |
| Hatótávolság: | 3600 tmf 12 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 15 600 ILE 1903-ban |
| Sebesség: | 19,65 cs, 1903-ban |
| Fegyverzet: | 3 db 24 cm/L40 Krupp löveg (elől ikercsövű, hátul egycsövű lövegtoronyban, lőszer kiszabat: 240 db lövedék) 12 db 15 cm/L40 löveg (az oldalsó barbettákban, lőszer kiszabat: 2160 db lövedék) 10 db 7 cm/L45 Skoda gyorstüzelő löveg (lőszer kiszabat: 4000 db lövedék) 12 db 3,7 cm-es Vickers géppágyú 4 db 8 mm-es Skoda géppuska 2 db 45 cm-es víz alatti TCS, 6 db torpedóval 20 db akna, L/99-es |
| 1905 és 1917-ben: | A 3,7 cm-es Vickers lövegeket 6 db 4,7 cm/L44-es, és 2 db 4,7 cm/L33-as Skoda lövegre cserélték |
| 1906-ban: | Felszereltek 2 db 7 cm/L18-as löveget |
| 1916-ban: | Felszereltek 1 db 7 cm/L45-ös légvédelmi löveget |
| Páncélvédetség: | Öv: 180-220 mm Fedélzet: 40-66 mm Vezérlőtorony: 200 mm Fő lövegtornyok: 210-280 mm Kazamata ütegek: 135 mm |
| Egyebek: | 1 db I. oszt. gőzbárka, 1 db II. oszt. gőz őrcsónak, 1 db I. oszt. bárka, 1 db II. oszt. nagycsónak, 1 db I. oszt mentőkutter, 1 db I. oszt. kutter, 1 db II. oszt kutter, 1 db I. oszt. gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 1 db kiscsónak. Csónakverseny lo-bogó: "A" 4 db Tyszak típusú horgony: 5180 kg, 5210 kg, 5065 kg, 1279 kg. 2 db Admiralitás típusú horgony: 617 kg, 310 kg. 6-7 db 60 cm-es, és 2 db 35 cm-es átmérőjű fényszóró. 91 db háromfázisú váltóáramú és egyenáramú elektromotor a csónakdaruk, lövegtornyok, szellőztetők és a munkagépek számára, 6 db áramfejlesztő. |
| Ismertető jegyek: | 2 árboc, 2 keskeny magas kémény, a 15 cm-es lövegek egymás feletti barbettákban elhelyezve. 1911-ben a sziluettje megváltozott. |
| Személyzet: | 1907-ben 32 + 620 fő. A Tartalék Hajórajban 16 + 352 fő. Felszerelési készenlétben 7 + 160 fő. Az 1-es Tartalékban 3 + 76 fő. 1908-ban 32 + 604 fő. 1909-ben 32 + 591 fő. |

Pályafutása:

1898. 05. 12-én I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.

1899. 06. 10-én megkezdődött az építése.

1901. 09. 11-én vízrebocsátották. A keresztanya Augusta főhercegnő volt, hitvese Joseph August főherceg kíséretében.

1903. 03. 10-én próbautat tett Polába. **06. 15**-én szolgálatba állt a Hajórajban és Dalmáciába hajózott.

1904. 03. 19-én kifutott Polából és csatlakozott a Hajórajhoz. **03. 20-21.** Teodo. **03. 24.** – **04. 5.** Pireusz. **04. 6**-án befutott Számoszra. **04. 9-21.** Szmirna. **04. 23.** – **05. 2.** Alexandria. **05. 7-11.** Patrasz. **05. 12**-én Valonába érkezett. **05. 16**-án befutott Teodóba. Azután a Hajóraj kötelékében Dalmáciába hajózott.

1905. 02. 1-én kifutott Polából Levante felé. **02. 5-16.** Pireusz. **02. 18-19.** Volosz. **02. 20.** – **03. 8.** Szaloniki. **03. 9-17.** Mudros-öböl. **03. 17-20.** Mytilene. **03. 20.** – **04. 6.** Szmirna. **04. 6-7.** Cesme. **04. 7-8.** Vathi, Számosz. **04. 9-10.** Kaloterion. **04. 10-12.** Szantorin. **04. 14-17.** Argostoli, Kefalónia. **04. 18-20.** Durazzo. **04. 21-22.** Porto Lungo. **04. 22**-én megérkezett Polába. **06. 14.** – **09. 15.** között a Nyári Hajórajhoz tartozott. Ezután a 3,7 cm-es Vickers lövegeit 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lövegekre cserélték. Újra a Hajóraj kötelékében szolgált.

1906. 03. 10-én a Hajórajjal kifutott Polából Levante felé. **03. 11-14.** Teodo. **03. 15-17.** Korfu. **03. 21.** – **04. 11.** Alexandria. **04. 12-14.** Haifa. **04. 14-23.** Beirut. **04. 25-28.** Marmarizza. **04. 29**-én érintette Syrát. **04. 29-30.** Zea. **04. 30.** – **05. 2.** Milosz. **05. 3-6.** Suda-öböl. **05. 7-8.** Cabacolo. **05. 9-10.** Valona. **05. 11**-én megérkezett Cattaróba. **05. 14**-én kifutott Teodóból. **05. 15**-én érintette Neumot. **05. 16-17.** S. Giorgio, Lissa. **05. 17-18.** Oriente. **05. 18**-án befutott Polába. **06. 26-28.** között Fiumében tartózkodott az új kormányzó, Alexander Nako gróf beiktatása alkalmából. Azután a Hajórajhoz tartozott. 2 db 7 cm/L18-as löveget kapott, továbbá a 15 cm-es lövegeket lövegparancsnoki állással szerelték fel, és nagyjavítást végeztek a gépi berendezésin.

1907-ben páncéllemezekkel szerelték fel az ütegparancsnoki állást. A 3,7 cm-es gépágyúkat 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lövegekkel váltották fel.

1908-ban a rádióállomást a hajó közepére helyezték át. **11. 1**-től időnként a Tartalék Hajóraj kötelékébe tartozott.

1909. 05. 19-én a Busi (ma Biševo) – csatornában találkozott az árbocát vesztette olasz *Padre Amoroso* tehervitorlással és bevontatta Comisába. Ezután a Tartalék Hajóraj állományába került.

1911. 05. 5-én átépítés céljából kivonták a szolgálatból. A trieszti STT Hajógyárban, illetve a polai Arzenálban lecsökkentették a hajó célfelületét azzal, hogy kisebb lett a felépítménye. A barbetták között nyílásokat vágtak a hajóoldalon a 7 cm-es gyorstüzelő lövegek számára. A kazánjait is megjavították. A javítás és átépítés után Polában tartózkodott.

1913 augusztusától Sebenicoban szolgált, mint őrhajó.

1915. 05. 24-én részt vett Ancona lövetésében.

1917. 04. 30-tól az Altiszi Iskola kiképzőhajója lett Fasanában. Egy bójához kikötve állomásozott a Fasana-csatornában Pola és Brioni között. **12. 17**-én Triesztbe ment. **12. 19**-én Cortellazzo előtt ellenséges ütegek tüzebe került. **12. 21**-én befutott Polába.

1918. 01. 9-én kivonták a flotta kötelékéből.

1920-ban Nagy Britannianak ítélték.

1922 májusában még Polában, az Olíva-szigetre vezető híd mellett állt kiszerezelt lövegcsövekkel. Később az olasz Vaccaro & Co Acélművek lebontotta.

BABENBERG – csatahajó (pre-dreadnought)

Gerincfektetés: 1901. 01. 19. Vízrebocsátás: 1902. 10. 04. Szolgálatba állt: 1904. 05. 24.

Építés helye: STT, Trieste – San Marco
Építési költség: 18 848 916 K
Testvérhajója: HABSBURG, ÁRPÁD
Vízkiizorítás: 8152,00 t
8909,00 t teljes felszereléssel
Hossz: 107,6 m (pp) / 113,11 m (vv), 114,57 m (lh)
Szélesség: 19,86 m a vízvonalnál
21,20 m a barbetták felett
Merülés: 7,10 m
7,48 teljes felszereléssel
Merülés változás: 1 cm = 16,32 t
Hajtómű: 2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép
16 db Belville vízcsöves rendszerű kazán (Maudsley Sons & Fiel London), üzemi nyomás 20 atm
2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 4,88 m átmérővel
Üzemanyag készlet: 800 t szén
Hatótávolság: 3600 tmf 12 cs sebességgel
Főgép teljesítmény: 16 000 ILE 1903-ban
Sebesség: 19,67 cs, 1903-ban
Fegyverzet: 3 db 24 cm/L40 Krupp löveg (elől ikercsövű, hátul egycsövű lövegtoronyban, lőszer kiszabat: 240 db lövedék)
12 db 15 cm/L40 löveg (az oldalsó barbettákban, lőszer kiszabat: 2160 db lövedék)
10 db 7 cm/L45 Skoda gyorstüzelő löveg (lőszer kiszabat: 4000 db lövedék)
12 db 3,7 cm-es Vickers gépágyú
4 db 8 mm-es Skoda géppuska
2 db 45 cm-es víz alatti TCS, 6 db torpedóval
20 db akna, L/99-es
1905 és 1917-ben: A 3,7 cm-es Vickers lövegeket 6 db 4,7 cm/L44-es, és 2 db 4,7 cm/L33-as Skoda lövegre cserélték
1906-ban: Felszereltek 2 db 7 cm/L18-as löveget
1916-ban: Felszereltek 1 db 7 cm/L45-ös légvédelmi löveget
Páncélvédetség: Öv: 180-220 mm
Fedélzet: 40-66 mm
Vezérlőtorony: 200 mm
Fő lövegtornyok: 210-280 mm
Kazamata ütegek: 135 mm

| | |
|--------------------------|--|
| Egyebek: | 1 db I. oszt. gőzbárka, 1 db II. oszt. gőz őrcsónak, 1 db. I. oszt. bárka, 1 db II. oszt. nagycsónak, 1 db I. oszt mentőkutter, 1 db I. oszt. kutter, 1 db II. oszt kutter, 1 db I. oszt. gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 1 db kiscsónak. Csónakverseny lo-bogó: "B" ill. "V". 4 db Tyszak típusú horgony: 5180 kg, 5210 kg, 5065 kg, 1279 kg. 2 db Admiralitás típusú horgony: 617 kg, 310 kg. 6-7 db 60 cm-es, és 2 db 35 cm-es átmérőjű fényszóró. 91 db háromfázisú váltóáramú és egyenáramú elektromotor a csónakdaruk, lövegtornyok, szellőztetők és a munkagépek számára, 6 db áramfejlesztő. |
| Ismertető jegyek: | 2 árboc, 2 keskeny magas kémény, a 15 cm-es lövegek egymás feletti barbettákban elhelyezve. A testvérhajóival ellentétben nem építették át 1911-ben.. |
| Személyzet: | 1907-ben 32 + 618 fő. A Tartalék Hajórajban 16 + 350 fő. Felszerelési készenlétben 7 + 160 fő. Az 1-es Tartalékban 3 + 76 fő. 1908-ban 32 + 602 fő. 1909-ben 32 + 589 fő. |

Pályafutása:

1901. 01. 19-én megkezdték az építését.

1902. 10. 4-án vízrebocsátották. A keresztanya Marianne Goess grófné, Leopold Goess gróf, titkos tanácsos, Trieszt és a Tengeremellék helytartójának hitvese volt.

1903. 09. 1-én végrehajtotta az első próbaujtján és a főgépek kipróbálása alkalmából áthajózott Polába. 09. 23-án a főgépek teljes terhelésével végzett próbautat.

1904. 05. 24-én felszerelték, és először szolgálatba állították. A Hajóraj kötelékében szolgált.

1905. 02. 1-én a Hajórajjal együtt kifutott Polából Levante felé. 02. 5-16. Pireusz. 02. 18-19. Volosz. 02. 20. – 03. 8. Szaloniki. 03. 10-16. Mudros-öböl. 03. 17-19. Mytilene. 03. 20. – 04. 6. Szmirna. 04. 6-9. Cesme. 04. 9-10. Nauplia. 04. 11-17. Kefalónia. 04. 18-20. Durazzo. 04. 21. Lunga Grossa. 04. 22-én megérkezett Polába. A 3,7 cm-es Vickers lövegeit 4,7 cm/L44-es gyorstüzelő lövegekkel váltották fel. 06. 14. – 09. 15. között a Nyári Hajóraj kötelékében szolgált.

1906. 03. 10-én földközi-tengeri cirkálásra futott ki a Hajórajjal Polából. 03. 11-14. Teodo. 03. 15-18. Korfu. 03. 21. – 04. 11. Alexandria. Itt a hadihajók evezősversenyén az egyik csónakja első helyen végzett. Nagytávolsági rádiókapcsolat létrehozásával kísérleteztek. 04. 12-14. Haifa. 04. 14-24. Beirut. 04. 25-28. Rodosz. 04. 29. – 05. 2. Syra. 05. 3-7. Suda-öböl. 05. 9-11. Valona. 05. 11-13. Cattarói-öböl, Teodo, majd megérkezett Polába. Itt felszerelték a 7 cm/L18-as lövegeket, és kicserélték a 15 cm/L40-es lövegeit. A 15 cm-es lövegeket lövegparrancsnoki állással szerelték fel, és nagyjavítást hajtottak végre a gépi berendezésein.

1907. 03. 4-én kifutott Teodóból és csatlakozott a Hajórajhoz. 03. 5-8. Zante. 03. 9-12. Syra. 03. 13-16. Lemnosz. 03. 16-18. Mytilene. 03. 18. - 04. 2. Szmirna. 04. 3-4. Rodosz. 04. 6-11. Beirut. 04. 12-18. Jaffa. 04. 21-23. Volosz. 04. 24-26. Syra. 04. 26-27. Milosz. 04. 28-30. Patrasz. 05. 2-án befutott Teodóba. 12. 21-én Polában leszerelték.

1908-ban a rádióállomást a hajó közepére helyezték át.

1909-ben a Tartalék Hajóraj állományához tartozott.

1910. 02. 23-án szolgálatba állították a Haditengerészet Parancsnoka számára, egyébként a Tartalék Hajóraj állományában volt.

1911. 03. 28-án tagja volt a német császár üdvözlésére Pola előtt felsorakozott köteléknek.

1914. 03. 30-án felszerelték. **04. 29-**én kifutott Teodóból és csatlakozott a Gyakorló Hajórajhoz. **04. 29. – 05. 1.** Budua. **05. 1-3.** Durazzo. **05. 5-11.** Patrasz. **05. 11-16.** Zante. **05. 16-20.** Argostoli. Kefalónia. **05. 20-27.** Korfu. **05. 27-30.** Valona. **05. 31-**én befutott Teodóba.

1915-ben részt vett Ancona lövetésében.

1918. 01. 4-én kivették a Flotta kötelékéből és a Kikötői Tengernagyi Hivatal alárendeltségébe került. A Tengeralttjáró Parancsnokság használta. **03. 1-**én kifutott Cattaro felé. **04. 4-**én az Ancona elleni akció rendelkezésére bocsátotta a nagycsónakját. **04. 5-**én a nagycsónakot az olaszok megtalálták Marzocca partjai előtt, és bevontatták Anconába. **07. 17-**én egy légitámadás során bombatalálatot kapott, melynek következtében két fedélzete szakadt át.

1920-ban Nagy Britannianak ítélték lebontásra.

1922 májusában még Polában, az Olíva-szigetre vezető híd mellett állt kiszertelt lövegcsövekkel. Később az olasz Vaccaro & Co Acélművek lebontotta.

ERZHERZOG KARL – Csatahajó (pre-dreadnought)

Gerincfektetés: 1902. 07. 24. **Vízrebocsátás:** 1903. 10. 04. **Szolgálatba állt:** 1906. 06. 17.

| | |
|----------------------------|---|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Marco |
| Építési költség: | 26 718 201 K |
| Testvérhajója: | ERZHERZOG FRIEDRICH, ERZHERZOG FERDINAND MAX |
| Vízkiszorítás: | 10 638,80 t építési 11 781,80 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 118,55 m (pp), / 124,35 (vv), / 126,24 m (lh) |
| Szélesség: | 21,72 m a vízvonalnál |
| Merülés: | 7,51 m építési 8,147 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 19,23 t |
| Hajtómű: | 2 db, álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép 12 db Yarrow széntüzelésű kazán, üzemi nyomás 21 atm. Kéménymagasság a rostélytól 21 m. Szénfogyasztás 11 t óránként 2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 5 m- átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1843,6 m ³ mely megfelel 1565,8 t szénnek, vagy 1290,4 t brikettnek |
| Hatótávolság: | 4500 tmf, 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 17 926 ILE 1905. 05. 26-án |
| Sebesség: | 20,36 cs, 138-as fordulatszámmal, 1905. 05. 26-án |

| | |
|------------------------------------|--|
| Fegyverzet: | 4 db 24 cm/L40 Skoda löveg, két ikercsövű lövegtoronyban a felső fedélzeten 12 db 19 cm/L42 löveg, ebből 4 db lövegtornyokban 8 db kazamatákban 12 db 7 cm/L45 löveg 2 db 7cm/L18 csónaklöveg 4 db 4,7 cm/L44 és 2 db 4,7 cm L/33 Skoda gyorstüzelő löveg 4 db 3,7 cm-es Vickers szórólöveg 4 db 8 mm-es Skoda géppuska 2 db 45 cm-es TCS (oldalanként 1-1) vízvonal alatt, 6 db torpedó 18 db akna C/99-es |
| Lőszer kiszabat csövenként: | 24 cm-esekhez 40 db páncéltörő lövedék, 40 db gyújtólövedék 19 cm-esekhez 30 db páncéltörő lövedék, 80 db gyújtólövedék és 10 db srapelgránát 7 cm-esekhez 400 db gyújtólövedék |
| Páncélvédetség: | Öv: 210 mm Fedélzet: 75 mm Vezérlőtornyok: 220 mm Fő lövegtornyok: 240 mm Válaszfalak: 200-240 mm Kazamata ütegek: 130 - 170 mm |
| Egyebek: | 3 db 5950 kg-os Tyszak típusú horgony, 1 db 1565 kg-os Tyszak típusú horgony. 2 db Admirális típusú horgony: 770 kg, 358 kg. 1 db gőzbárka, 1 db gőz őrsonak, 1 db nagybárka, 1 db nagycsónak, 1 db mentőkutter, 3 db kutter, 1 db I. oszt. gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 2 db kicsónak. Csónakverseny lo-bogó: "L". Fényszórók: 4 db 90 cm-es, 2 db 60 cm-es és 2 db 35 cm-es a gőzbárkákhoz. 80 cm széles dokkoló gerinc a hajó hosszának 43%-án. Kormánylapát felülete: 24 m ² . |
| Ismertető jegyek: | Döfőorr. 2 árboc, 3 kémény. A parancsnoki híd előlről egyenes, zárt félkörben végződik. |
| Személyzet: | 1907-ben 37 + 714 fő. A Tartalék hajórajban 16 + 389 fő. Felszerelési készenlétben 7 + 188 fő. Az 1-es Tartalékban 3 + 92 fő. |

Pályafutása:

1902. 07. 24-én lefektették az első gerinclemezeket. Az orrtőkét a pilseni Skoda Művek szálította, míg a fartőkét, a tengelybakokat és a kormánytartó berendezéseket illetve a páncélzatot a Witkowitz Művek.

1903. 07. 11-én I. Ferenc József császár az 1898. 05. 12-i jóváhagyási törvény szerint elfogadta a nevét. **10. 4**-én vízrebocsátották. A keresztanya Mária főhercegnő volt hitvese, Rainer főherceg kíséretében.

1905. 04. 8-án átment Polába, hogy elvégezzék rajta a befejező munkálatokat. **05. 24-én** átvételi próbautat tett. A túl nagy csónakdaruk gondokat okoztak, így a próbaút után kiszereelték azokat, és később a GÄA-ra építették be.

1906. 06. 15-én első ízben felszerelték és beosztották a Nyári Hajórajba. Közreműködött a Gravosa térségében a szárazföldi csapatok részvételével megtartott gyakorlatban. **09. 15-én** részt vett a Calamotta-csatornában megtartott flottabemutatón. **09. 16-án** Zárában Ferenc Ferdinánd főherceg átszállt a MIRAMAR-ról. Zárából teljes erővel Polába hajózott. Az út egy részét rossz időjárásban tette meg. **09. 20-tól** a Hajóraj zászlóshajója volt.

1907 januárjától Luzian von Ziegler ellentengernagy alárendeltségében a Hajóraj zászlóshajója volt. **03. 4-én** egy földközi-tengeri cirkálásra futott ki Teodóból. **03. 5-8.** Korfu. **03. 9-14.** Pireusz. A görög királyi pár meglátogatta a hajót. **03. 15-16.** Kiosz. **03. 16-18.** Mytilene. **03. 18. – 04. 2.** Szmirna. **04. 3-4.** Marmarizza. **04. 6-11.** Beirut. **04. 12-18.** Jaffa. **04. 21-24.** Volosz. **04. 26-27.** Milosz. **04. 28-30.** Patrasz. **05. 2-án** befutott Teodóba. Ezután az Adrián hajózott. **06. 15-től** a Hajóraj 1. Nehézhajó Divíziójának, Luzian von Ziegler ellentengernagynak a zászlóshajója volt.

1908. 02. 29-én, mint zászlóshajó kifutott Teodóból a Földközi-tenger nyugati medencéjében végrehajtandó cirkálásra. **03. 2-6.** Málta. **03. 9-18.** Barcelona. XIII. Alfonz spanyol király a fedélzetre látogatott. A hajó parancsnoka és a tisztikar az udvari vonattal Madridba utazott. **03. 20-24.** Gibraltár. **03. 25-28.** Tanger. **03. 28. – 04. 3.** Malaga. **04. 5-13.** Algier. **04. 14-23.** Bizerta. **04. 25-29.** Korfu. Meglátogatták Achilleiont. A görög király és a német császár meglátogatta a hajót. **04. 30-án** befutott Teodóba. Ezután az Adrián hajózott. **06. 15. – 12. 31.** között a Hajóraj zászlóshajója volt.

1909. 01. 1-től a Hajóraj, és Anton Haus ellentengernagy zászlóshajója volt. Dalmáciában hajózott. **05. 9-én** egy delegáció utazott Bécsbe az Aspern ünnepekre. **05. 11-én** II. Vilmos német császár és Augusta Viktória császárné, akik Korfuról hazatérően befutottak Polába a HOHENZOLLERN császári jachttal, a STETTIN cirkálóval és a SLEIPNER rombolóval, a fedélzetre látogattak. A császári pár onnét vonattal utazott tovább. **08. 1-én** kifutott Teodóból egy levantei cirkálásra. **08. 2-4.** Zante. **08. 6-án** érintette Miloszt. **08. 7-8.** Szantorin. **08. 9-10.** Kiosz. **08. 11-25.** Szmirna. **08. 28-29.** Rodosz. **08. 31. – 09. 1.** Mersine. **09. 2-án** érintette Alexandrettát. **09. 25-én** megérkezett Polába. Új távolságmérőt és irányzó berendezéseket építettek be a 19 cm-es lövegekhez, és új szellőzőket kapott.

1910. 01. 1-től a Hajóraj, Anton Haus ellentengernagy zászlóshajója volt. **02. 24-én** a hajóra látogatott Ferenc Ferdinánd főherceg. **02. 26-án** kifutott Polából a Földközi-tenger keleti medencéje felé. **03. 1-4.** Antivari. A tiszteket Cetinjében fogadta a montenegrói fejedelem. Danilo herceg meglátogatta a hajót, és a CSIKÓS-t. **03. 7-8.** Marmarizza. **03. 10-11.** Mersine. **03. 12-én** érintette Alexandrettát. **03. 13-19.** Beirut. **03. 21. – 04. 21.** Szmirna. **04. 21-23.** Mytilene. **04. 24-26.** Cavalla. **04. 30-án** megérkezett Teodóba. **05. 20-án** kivált a Hajórajból. Kisebb átalakítási munkákat hajtott végre rajta. Megnövelték a 90 cm-es fényszórók számát, 2 m hosszú távolságmérővel látták el, megváltoztatták az ütegparancsnoki állás külső borítását. **09. 16-tól** a Tartalék Hajóraj zászlóshajója volt.

1911. 03. 28-án a német császár üdvözlésére Pola elé kifutott kötelék tagja. **06. 15-től** a 2. Nehézhajó Divízió, Karl Graf Lanjus von Wellenburg ellentengernagy zászlóshajójaként szolgált. **08. 22-25.** között partraszállási gyakorlaton vett részt közép Dalmáciában. **08. 31-től** a Tartalék Hajóraj kötelékéhez tartozott. A távolságmérő állást átalakították a 2 m-es távolságmérőhöz, az ütegparancsnoki állás külső borítását megváltoztatták. Az osztályának minden hajóján modernizálták a 24 cm-es toronylövegeit.

1912. 01. 1. – 05. 14. között a Tartalék Hajórajhoz tartozott. **05. 15-től** a 2. Divízió, Maximilián Njegovan ellentengernagy zászlóshajója volt.

1913. 01. 1-től a 2. Divízió, Richard Ritter von Barry ellentengernagy zászlóshajójaként szolgált. **04. 28. – 05. 28.** között a 2. Divízióval a Cattarói-öbölben állomásozott. **06. 16-án** karbantartás céljából kivonták a szolgálatból.

1914. 08. 1-én szolgálatba állt, mint a 2. Divízió zászlóshajója. **11. 22-én** a hajóra látogatott Karl Franz Josef főherceg.

1915. 05. 24-én részt vett Ancona bombázásában. A ködös-párás időben nem lehetett kivenni az előre betervezett célpontokat, így a régi ütegekre adott le 20 lövést a 24 cm-es, és 86 lövést a 19 cm-es lövegeiből.

1916. 02. 24-én Friedrich főherceg megszemlélte a hajót. Később felszereltek rá egy 7 cm-es léggömbelhárító löveget.

1917-ben a 3 Divízió 2. Osztályának a zászlóshajója lett.

1918-ban a 2. Osztály zászlóshajója volt. **02. 2-án** a matrózlázadás leverésére Cattaróba ment a 3. Divízióval, de összecsapásra nem került sor. **02. 11-én** befutott Polába. **03. 19-én** a 3. Divízió parancsnoksága elhagyta a hajót, a Cirkálóflottillát átnevezték Nehézhajó Divízióknak. **03. 22-től** zászlóshajó volt. **04. 4-én** Polából áthelyezték a Cattarói-öbölbe. **05. 27-én** Otranto felé hajózott. **11. 1-én** a Cattarói-öbölben tartózkodott.

1920-ban Franciaországnak ítélték úgy, hogy hat éven belül le kellett bontania. Októberben a franciák elvontatták a Cattarói-öbölből, de a Toulon felé vezető útján a rossz időjárás miatt Bizerta mellett Sidi Abdalahnál menedéket keresve lehorgonyozták, de ott helyben félig elsüllyedve megfeneklett.

1921-ben a helyszínen szétbontották.

ERZHERZOG FRIEDRICH – Csatahajó (pre-dreadnought)

| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgalatba állt:</u> |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 1902. 10. 04. | 1905. 04. 30 | 1907. 07. 31. |

| | |
|---------------------------|---|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Marco |
| Építési költség: | 26 622 261 K |
| Testvérhajója: | ERZHERZOG KARL, ERZHERZOG FERDINAND MAX |
| Vízkeszítők: | 10 638,80 t építési 11 747,64 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 118,55 m (pp), / 124,35 (vv), / 126,24 m (lh) |
| Szélesség: | 21,78 m |
| Merülés: | 7,51 m építési 8,147 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 19,23 t |
| Hajtómű: | 2 db, álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép 12 db Yarrow széntüzelésű kazán, üzemi nyomás 21 atm. Kéménymagasság a rostélytól 21 m. Szénfogyasztás 11 t óránként 2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 5 m- átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1843,6 m ³ mely megfelel 1565,8 t szénnek, vagy 1290,4 t brikettnek |

| | |
|---|--|
| Hatótávolság: | 4500 tmf, 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 18 331 ILE 1906-ban |
| Sebesség: | 20,57 cs 1906-ban |
| Fegyverzet: | 4 db 24 cm/L40 Skoda löveg, két ikercsővű lövegtoronyban a felső fedélzeten 12 db 19 cm/L42 löveg, ebből 4 db lövegtornyokban 8 db kazamatákban 12 db 7 cm/L45 löveg 2 db 7cm/L18 csónaklöveg 4 db 4,7 cm/L44 és 2 db 4,7 cm L/33 Skoda gyorstüzelő löveg 4 db 3,7 cm-es Vickers szórólöveg 4 db 8 mm-es Skoda géppuska 2 db 45 cm-es TCS (oldalanként 1-1) vízvonaltól, 6 db torpedó 18 db akna C/99-es |
| Lőszer kiszabatszáma csővenként: | 24 cm-esekhez 40 db páncéltörő lövedék, 40 db gyújtólövedék 19 cm-esekhez 30 db páncéltörő lövedék, 80 db gyújtólövedék és 10 db srapelgránát 7 cm-esekhez 400 db gyújtólövedék |
| Páncélvédettség: | Öv: 210 mm Fedélzet: 75 mm Vezérlőtorony: 220 mm Fő lövegtornyok: 240 mm Válaszfalak: 200-240 mm Kazamata ütegek: 130 - 170 mm |
| Egyebek: | 4 db Tyszak típusú horgony: 6045 kg, 6110 kg, 6125 kg, 1481kg. 2 db Admirális típusú horgony: 770 kg, 358 kg. 1 db gőzbárka, 1 db gőz örcsónak, 1 db nagybárka, 1 db nagycsónak, 1 db mentőkutter, 3 db kutter, 1 db I. oszt. gígg, 1 db II. oszt. gígg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónakverseny lo-bogó: "C". Fényszórók: 4 db 90 cm-es, 2 db 60 cm-es és 2 db 35 cm-es a gőzbárkákhoz. 80 cm széles dokkoló gerinc a hajó hosszának 43%-án. Kormánylapát felülete: 24 m ² . |
| Ismertető jegyek: | Döfőorr. 2 árboc, 3 kémény. |
| Személyzet: | 1907-ben 37 + 714 fő. A Tartalék hajórajban 16 + 389 fő. Felszerelési készletben 7 + 188 fő. Az 1-es Tartalékban 3 + 92 fő. |

Pályafutása:

1902. 10. 04-én megkezdődött az építése.

1904. 04. 30-án vízrebocsátották, de a testvérhajóival ellentétben hajócsavarok nélkül. A keresztanya Isabella főhercegnő volt férje, Friedrich főherceg kíséretében.

1905. 12. 5-én Triesztből átment Polába.

1906. 01. 26-án befejezték az építési munkálatokat. A már beépített nagy csónakdarukat (a

SANKT GEORG daruhoz hasonlókat) kiszereztek, és kísérletképpen a *Vulkánról* (ex- PRINZ EUGEN) kapott egy leszerelt darut.

1907. 01. 30-án első ízben felszerelték és beosztották a Hajóraj kötelékébe. Az isztriai és a dalmát partok előtt gyakorlatozott. 03. 4-én a Földközi-tenger keleti medencéjében végrehajtandó cirkálásra futott ki Teodóból. 03. 5-8. Kefalónia. 03. 9-11. Paros. 03. 12-15. Számosz. 03. 16-18. Mytilene. 03. 18. – 04. 2. Szmirna. 04. 6-11. Beirut. 04. 12-18. Jaffa. 04. 22-én érintette Sigrít. 04. 22-24. Cavalla. 04. 25-27. Milosz. 04. 28. – 05. 1. Patrasz. 05. 2-án visszaérkezett Teodóba. Ezután az Adrián cirkált.

1908. 01. 1-től a Hajóraj kötelékéhez tartozott. 02. 29-én Teodóból kifutott a Földközi-tenger felé. 03-2-6. Málta. 03. 9-18. Barcelona. 03. 20-24. Gibraltár. 03. 25-28. Tanger. 04. 5-13. Algier. 04. 14-23. Bizerta. 04. 25-29. Korfu. 04. 30-án visszaérkezett Teodóba. Azután az Adrián cirkált. 12. 10-én részt vett a Traste-öbölben lévő Albanese Szirten zátonyra futott HUSZÁR romboló mentési munkálataiban. Az erősödő viharban elveszítette az egyik horgonyát, a taterkélye és a tattedélzet több világítóberendezése összetört. A hajó a Cattarói-öbölben keresett menedéket.

1909-ben a Hajóraj kötelékében szolgált és a dalmát partok előtt hajózott. 08. 1-én kifutott Teodóból. 08. 2-5. Kefalónia. 08. 6-8. Nauplia. 08. 8-11. Phalera. 08. 12-25. Szmirna. 08. 26-27. Számosz. 08. 28-29. Rodosz. 08. 31-én érintette Mersinét. 09. 1. Alexandretta. 09. 2-11. Beirut. 09. 12-20. Alexandretta. 09. 25-én megérkezett Polába. 12. 30-án kivilágították a hajó körvonalait a Csajsun herceg vezette kínai császári Bizottság tiszteletére rendezett ünnepség alkalmából. A nap folyamán a herceg a hajóval kirándulást tett Trieszt, Pola és Fiume között. Ezt követően a Hajórajban szolgált. Egy szénvételezés alkalmából 820 t szenet rakodott be 1 óra 45 perc alatt, azaz óránként 468 tonnát. Ez volt a legjobb teljesítménye.

1910. 02. 26-án kifutott Polából. 03. 1-4. Antivari. 03. 7-8. Marmarizza 03. 10-11. Mersine. 03. 12. Alexandretta. 03. 13-19. Beirut. 03. 21.- 04. 21. Szmirna. 04. 21-23. Mytilene. 04. 24-26. Cavalla. 04. 30-án megérkezett Teodóba. 2 m hosszú távolságmérővel látták el, és megváltoztatták az üteparancsnoki állás külső borítását.

1911. 01. 10-től a Tartalék Hajóraj kötelékéhez tartozott. 03. 28-án a német császár üdvözlésére a Pola elé kifutott kötelék egyik tagja volt. Megnövelték a 90 cm-es fényszórók számát.

1913. 08. 4-én kimentette a Pola előtt elsüllyedt *L'Indipendente* olasz sóner személyzetét.

1914. 04. 28-án a 2. Divízióval a Cattarói-öbölbe indult. 04. 29-én befutott Teodóba. 08. 1-től beosztották a 3. Divízióba.

1915. 05. 24-én részt vett Ancona bombázásában.

1918. 02. 2-án kifutott Polából a 3. Divízióval a cattarói matrózlázadás leverésére. 02. 11-én visszatért Polába. 03. 19-én beosztották a Torpedó Flottillához. 05. 9-én kifutott Polából. 05. 13-án befutott Cattaróba. 05. 27-én kisebb tűzpárbaj Ostor előtt. 06. 13-án egy légitámadás során egy ember meghalt egy pedig megsebesült. 11. 1-én a Cattarói-öbölben tartózkodott.

1920-ban Franciaországnak ítélték, de azok eladták lebontásra Olaszországnak.

1921-ben az olaszok La Speziában lebontották.

ERZHERZOG FERDINAND MAX – Csatahajó (pre-dreadnought)

| | | |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
| 1902. 03. 09. | 1905. 05. 21. | 1907. 12. 31. |

| | |
|------------------------------------|--|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Marco |
| Építési költség: | 26 394 768 K |
| Testvérhajója: | ERZHERZOG FRIEDRICH, ERZHERZOG KARL |
| Vízkihozás: | 10 638,80 t építési 11 781,80 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 118,55 m (pp) / 124,35 (vv) / 126,24 m (lh) |
| Szélesség: | 21,75 m a vízvonalnál |
| Merülés: | 7,51 m építési 8,15 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 19,23 t |
| Hajtómű: | 2 db, álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép 12 db Yarrow széntüzelésű kazán, üzemi nyomás 21 atm. Kéménymagasság a rostélytól 21 m. Szénfogyasztás 11 t óránként 2 db 3 szárnyú, befelé forgó hajócsavar, 5 m- átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1843,6 m ³ mely megfelel 1565,8 t szénnek, vagy 1290,4 t brikettnek |
| Hatótávolság: | 4500 tmf, 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 18 590 ILE 1907-ben |
| Sebesség: | 20,76 cs 1907-ben |
| Fegyverzet: | 4 db 24 cm/L40 Skoda löveg, két ikercsövű lövegtoronyban a felső fedélzeten 12 db 19 cm/L42 löveg, ebből 4 db lövegtornyokban 8 db kazamatákban 12 db 7 cm/L45 löveg 2 db 7cm/L18 csónaklöveg 4 db 4,7 cm/L44 és 2 db 4,7 cm L/33 Skoda gyorstüzelő löveg 4 db 3,7 cm-es Vickers szórólöveg 4 db 8 mm-es Skoda géppuska 2 db 45 cm-es TCS (oldalanként 1-1) vízvonat alatt, 6 db torpedó 18 db akna C/99-es |
| Lőszer kiszabat csővenként: | 24 cm-esekhez 40 db páncéltörő lövedék, 40 db gyújtólövedék 19 cm-esekhez 30 db páncéltörő lövedék, 80 db gyújtólövedék és 10 db srapelgránát 7 cm-esekhez 400 db gyújtólövedék |
| Páncélvédetség: | Öv: 210 mm Fedélzet: 75 mm Vezérlőtorony: 220 mm Fő lövegtornyok: 240 mm Válaszfalak: 200-240 mm Kazamata ütegek: 130 - 170 mm |
| Egyebek: | 3 db 5950 kg-os Tyszak típusú horgony, 1 db 1565 kg-os Tyszak típusú horgony. 2 db Admiralitás típusú horgony: 770 kg, 358 kg. 1 db gőzbárka, 1 db gőz örcsónak, 1 db nagybárka, 1 db nagycsónak, 1 db mentőkutter, 3 db kutter, 1 db I. oszt. gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónakverseny lobogó: "X". Fényszórók: 4 db 90 cm-es, 2 db 60 cm-es és 2 db 35 cm-es a gőzbárkákhoz. 80 cm széles dokkoló gerinc a hajó hosszának 43%-án. Kormánylapát felülete: 24 m ² . |

Ismertető jegyek: Döfőorr. 2 árboc, 3 kémény.
Személyzet: 1907-ben 37 + 714 fő.
A Tartalék hajórajban 16 + 389 fő.
Felszerelési készenlétben 7 + 188 fő.
Az 1-es Tartalékban 3 + 92 fő.

Pályafutása:

1904. 03. 9-én megkezdődött az építése.

1905. 02. 20-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét. **05. 21-én** vízrebocsátották. A keresztanya Maria Josefa főhercegnő volt és a teljes Hajóraj megjelent az eseményen.

1907. 12. 31-én Polában felszerelték.

1908. 01. 1-én beosztották a Hajórajba. **02. 29-én** kifutott Teodóból a Földközi-tenger felé. **03. 2-6.** Málta. **03. 9-13.** Barcelona. **03. 20-24.** Gibraltár. **03. 25-28.** Tanger. **03. 28. – 04. 3.** Malaga. **04. 5-13.** Algier. **04. 17-23.** Bizerta. **04. 25-27.** Korfu. **04. 28-án** megérkezett Teodóba. Ezután kísérleteket folytatott a kiegészítő olajtüzeléssel.

1909-ben a Hajóraj kötelékéhez tartozott. Dalmáciába hajózott. **08. 1-én** egy földközi-tengeri útra futott ki Teodóból. **08. 2-5.** Patrasz. **08. 7-9.** Volosz. **08. 10-14.** Dedeagacs. **08. 16-25.** Szmirna. **08. 26-27.** Számosz. **08. 28-29.** Rodosz. **08. 31.** Mersine. **09. 1.** Alexandretta. **09. 2-11.** Beirut. **09. 12-20.** Alexandria. Ünnepséget rendeztek 650 vendég számára. **09. 25-én** megérkezett Polába.

1910-ben a Hajóraj kötelékében szolgált. **01. 21-én** 2 óra és 30 perc alatt 1050 t szenet rakodott be, azaz óránként 420 tonnát. Hosszú ideig ez volt a legjobb szenelési eredmény. **02. 26-án** kifutott Polából és a Hajórajjal egy földközi-tengeri cirkálásra indult. **03. 1-4.** Antivari. **03-7-8.** Marmarizza. **03. 10-11.** Mersine. **03. 12.** Alexandretta. **03. 13-19.** Beirut. **03. 21-24.** Szmirna. **04. 22.** Mytilene. **04. 23-27.** Szaloniki. **04. 30-án** megérkezett Teodóba. Azután Polába ment, ahol 2 m hosszú távolságmérővel látták el, és megváltoztatták az üteparancsnoki állás külső borítását.

1911. 01. 1-től a Hajórajhoz volt beosztva. **02. 28-án** a Hajórajjal együtt egy földközi-tengeri útra futott ki Teodóból. **03. 3-6.** Argostoli, Kefalónia. **03. 8-16.** Volosz. **03. 16-23.** Szaloniki. **03. 28-31.** Cavalla. **04. 1-20.** Szmirna. **04. 22-24.** Zante. **04. 24-26.** Korfu. **04. 29-én** megérkezett Teodóba. Ezután megemelték a 90 cm-es fényszórók számát.

1912-ben a Hajórajban szolgált.

1913-ban a Hajóraj kötelékéhez tartozott. **04. 28. – 05. 28.** között a 2. Divízióval a Cattarói-öbölben állomásozott. **06. 10-től** a Tartalék Hajóraj állományába került.

1914. 03. 25-én kivonták a szolgálatból. **08. 1-én** újra szolgálatba állították a 3. Divízióba. **08. 4-én** kifutott Zelenikából és Sabbioncellohoz hajózott. **08. 5-én** befutott Polába és a 35. számú bójához kötött ki. **08. 7-én** az 1. és a 2. Divízióval kifutott Polából a GOEBEN és a BRESLAU elé. 15 csomó sebességgel a Mulo Szirt világítótornyaig hajózott, majd onnét az akció lefújása miatt visszafordult. A következő napokban harcászati és lögyakorlatokat tartott Pola előtt a Fasana-csatornában. **12. 20-án** a motorcsónakjai segítettek a CURIE francia tengeralattjáró elsüllyesztésében. Felszedték a tengeralattjáró parancsnokát és három emberét. Augusztustól az év végéig 12 gyakorló utat tett.

1915. 03. 15-én Fasana előtt lögyakorlatot tartott. **05. 24-én** részt vett Ancona bombázásában. **05. 27-én** a csónakjaival ellenséges tengeralattjárókat üldözött. Kirakták a torpedók elleni védőhálókat. **05. 29-én** beszedték a védőhálókat. **05. 30-án** a Pola felett megjelenő léghajóra tüzelt. Az év végéig négy kisebb akciót hajtott végre ellenséges tengeralattjárók ellen. **06. 7-én** és **08. 5-én** léghajókra nyitott tüzet.

1916. 03. 17-én egy 7 cm/L50-es légvédelmi löveget szereltek fel az elülső lövegtorony tetejére. **04. 1-19. között** páncél rácsozatot szereltek fel a gépházi nyílások, a gép- és áramfejlesztő terek fölé a repülőbombák elleni védelem céljából. Ezt követően lögyakorlatokat hajtott végre. **07. 22-én** egy második 7 cm-es légvédelmi löveget kapott. **09. 25-én** egy 5 m-es fesz-távolságú távolságmérővel szerelték fel. Az év folyamán hét lögyakorlaton és 2 légvédelmi lögyakorlaton vett részt.

1917. 02. 9-20. között dokkban állt. **07. 25-én** leszerelték a torpedó védőhálóit. Az év végéig 17 légitámadást vert vissza, közben Pola előtt tett kisebb utakat.

1918. 02. 2-án a 3. Divízióval kifutott Polából a cattarói matrózlázadás miatt. **03. 11-én** tért vissza Polába. **03- 19-én** a 3. Divízióval, mint nehézhajó Divízióval a Torpedó Flottillához osztották be. **05. 9-én** kifutott Polából. **05. 13-án** a Cattarói-öbölbe érkezett. **05. 27-én** az Otrantoi-szorosba hajózott, majd légitámadást kapott. **06. 1-én** egy léghajóra tüzelt. **11. 1-én** a Cattarói-öbölben tartózkodott.

1920-ban Nagy Britanniának ítélték. A britek eladták lebontásra az olaszoknak.

1921-ben Genovában szétbontották.

ERZHERZOG FERENC FERDINÁND - csatahajó (pre-dreadnought)

Gerincfektetés: 1907. 09. 12. **Vízrebocsátás:** 1908. 09. 30. **Szolgálatba állt:** 1910. 06. 15.

| | |
|----------------------------|---|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Marco |
| Építési költség: | 42 219 853 K |
| Testvérhajója: | RADETZKY, ZRÍNYI |
| Víz kiszorítás: | 14 508,00 t építési 15 854,50 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 131,11 m (pp) / 137,45 m (vv) / 138,80 m (lh) |
| Szélesség: | 24,58 m |
| Merülés: | 8,08 m építési 8,14 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 23,7 t |
| Hajtómű: | 2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép 12 db vízcsöves Yarrow kazán, olaj befecskendezéssel 2 db 3 szárnyú befelé forgó hajócsavar, 5,25 m átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1298 – 1854 t szén, 188 t fűtőolaj |
| Hatótávolság: | 6000 tmf 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 20 600 ILE |
| Sebesség: | 20,56 cs |

| | |
|--------------------------|---|
| Fegyverzet: | 4 db 30,5 cm/L45 Skoda löveg, két ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 150 db páncéltörő lövedék, 150 db gyújtólövedék) 8 db 24 cm/L45 Skoda löveg négy ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 160 db páncéltörő lövedék, 640 db gyújtólövedék) 20 db 10 cm/L50 Skoda gyorstüzelő löveg a kazamatákban (lőszer kiszabat: 6000 robbanógránát) 6 db 7 cm /L45 Skoda gyorstüzelő löveg 2 db 7 cm/L18 Skoda csónaklöveg 2 db 8 mm-es Skoda géppuska 3 db 45 cm-es víz alatti TCS (1 a taton, 2 pedig oldalt) 10 db torpedó, 20 db akna |
| Páncélvédettség: | Öv: 100-230 mm Fedélzet: 36-48 mm Rekeszfalak: 150 mm Vezérlőtorony: 250/120/60/40 mm Fő lövegtornyok: 250/200/150/60 mm Közepes lövegtornyok: 200/150/125/50 mm Kazamata ütegek: 120 mm Tűzvezető torony: 40/30/10mm |
| Egyebek: | 1 db I. oszt. gőzbárka, 1 db I. oszt. motoros őrcsónak, 2 db II. oszt. evezősbárka, 1 db I. oszt. mentőkutter, 3 db kutter, 2 db I. oszt. gigg, 1 db II. oszt. gigg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónakverseny lobogó: „F” 3 db 6500 kg-os Tyszak típusú horgony, 1 db Tyszak típusú 2570 kg-os viharhorgony, 2 db Admirális típusú kukázó horgony: 1218 kg, 602 kg. |
| Ismertető jegyek: | 2 árboc, 2 kémény. A 24 cm-es ikercsövű lövegtornyok a hajó oldalain elhelyezve. A jobboldali csónakdaru a tat-, míg a baloldali az orr felé rögzítve. |
| Személyzet: | Szolgalatba állításkor: 30 + 846 fő. A Tartalék Hajórajban 16 + 479 fő. Felszerelési készenlétben 7 + 238 fő. 1-es Tartalékban 3 + 116 fő. |

Az ERZHERZOG FERENC FERDINÁND személyzeti összetétele:

1 sorhajókapitány, hajóparancsnok

1 korvettkapitány, első tiszta
7 sorhajóhadnagy
5 fregatthadnagy
6 tengerészzászlós
1 sorhajóorvos
1 fregattorvos
1 fő-gépüzemvezető
3 gépüzemvezető (I. oszt.)
1 gépüzemvezető (II. oszt.)
1 számvivő (I. oszt.)
1 számvivő (II. oszt.)
1 számvivőgyakornok

1 torpedómester

1 oktató (kiképző) segéd-torpedómester
1 oktató (kiképző) torpedónegyedes
1 oktató (kiképző) torpedórajos
4 főtorpedista matróz (I. oszt.)
4 főtorpedista matróz (II. oszt.)
2 torpedista matróz (I. oszt.)
3 torpedista matróz (II. oszt.)
1 torpedista matróz (III. oszt.)

1 segéd-aknamester

1 oktató (kiképző) aknásznegyedes
4 főaknász matróz (I. oszt.)

1 fő-törzshajómester

1 al-hajómester
4 segéd-hajómester
4 negyedmester
4 rajos (vagy árbocos)
45 matróz (I. oszt.)
102 matróz (II. oszt.)
127 matróz (III. oszt.)
11 matróz IV. oszt.)

1 fő-törzslöveg-mester

3 al-löveg-mester
6 segéd-löveg-mester
4 oktató (kiképző) segéd-löveg-mester
6 oktató (kiképző) tüzérmegyedes
12 oktató (kiképző) tüzérrajos
40 tüzérmatróz (I. oszt. lövegirányzó)
53 tüzérmatróz (II. oszt. lövegirányzó)
38 tüzérmatróz (I. oszt. szórólöveg irányzó)
76 tüzérmatróz (II. oszt. szórólöveg irányzó)

1 matrózkürtös (I. oszt.)

1 matrózkürtös (II. oszt.)
2 matrózkürtös (III. oszt.)

1 tüzérségi főmunkás (szerelő)

1 tüzérségi munkás (I. oszt.)
2 tüzérségi munkás (II. oszt.)

1 torpedó munkás (I. oszt.)

2 torpedó munkás (II. oszt.)

1 bűvármunkás (I. oszt.)

1 bűvármunkás (II. oszt.)

1 gépész főmunkás (III. oszt.)

2 gépész munkás (I. oszt.)
1 gépész munkás (III. oszt.)

1 villanyszerelő főmunkás (III. oszt.)

1 villanyszerelő munkás (I. oszt.)
2 villanyszerelő munkás (II. oszt.)

1 karbantartó főmunkás (I. oszt.)

1 karbantartó munkás (I. oszt.)

4 főaknász matróz (II.)
2 aknász matróz (I. oszt.)
2 aknász matróz (II. oszt.)
2 aknász matróz (III. oszt.)

1 főkormányos

1 segédkormányos
2 kormányos-negyedes
2 kormányos-rajos
10 kormányos matróz
12 kormányos tanulómatróz (III. oszt.)

1 fő-távíró-mester

2 távírász-negyedes
2 távírász rajos

1 fegyver-mester

1 segéd fegyver-mester
1 fegyver-negyedes
3 fegyver-rajos

1 vitorlakészítő (I. oszt.)**1 festő matróz (I. oszt.)**

1 festő matróz (II. oszt.)

1 al-élelmező-mester

1 élelmezőmatróz
1 al-szakácsmester
1 szakácsmatróz
6 pék
4 konyhás kiségitő

1 egészségügyi-rajos

1 egészségügyi matróz (I. oszt.)

4 cipész
4 szabó
3 fodrász

2 hajóporkoláb

2 írnok

A gépházi szolgálati ág hiányzik (179 fő)

Pályafutása:

1907. 09. 12.-én megtörtént a gerincfektetés.

1908. 03. 31.-én I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét. **09. 30.**-án vízrebocsátották. A keresztanya Maria Annunziata főhercegnő volt Ferdinand Karl főherceg jelenlétében. Átvontatták Polába dokkba. **10. 21.**-én visszavontatták Triesztbe. **10. 23.**-án egy erős bórában leszakadt a horgonyáról és a Punta Ronconál megfeneklett. A KAISER KARL VI leszábadította és Polába vontatta. 80 db acéllemezt ki kellett cserélni.

1910.-ben elkészült. **06. 15.**-én első ízben szolgálatba állt a Nyári Hajórajban. Anton Haus ellentengernagy zászlóshajója lett. Dalmáciába hajózott.

1911. 01. 1.-től a Nehézhajó Divízió, Alois von Kunsti ellentengernagy zászlóshajója volt. **02. 28.**-án kifutott Teodóból a Földközi-tenger felé. **03. 3-6.** Argostoli, Kefalónia. **03. 8-16.** Volosz. **03. 16-27.** Szaloniki. **03. 28-31.** Cavalla. **04. 1-19.** Szmirna. **04. 22-24.** Zante. **04. 24-26.** Korfu. Achilleionban a parancsnokot és a tisztikart fogadta II. Vilmos német császár. **04. 25.**-én a német császár látogatott a hajóra. **04. 29.**-én megérkezett Teodóba. **06. 15.**-től Anton Haus altengernagy megerősített Hajórajának zászlóshajója volt. **08. 22-25.** között Ferenc Ferdinánd főherceg a hajón tartózkodott. Ő vezette a Zára melletti manővert, mely a szárazföldi csapatok és Hajóraj, továbbá négy kibérelt gőzös közreműködésével végrehajtott partraszállási gyakorlatból állt.

1912.-ben a Hajóraj zászlóshajója volt. **03. 16.**-án lögyakorlatot hajtott végre Ferenc Ferdinánd trónörökös jelenlétében. **03. 21.**-én harcászati gyakorlaton vett részt mely szintén a trónörökös jelenlétében zajlott le. **03. 26.**-án kifutott Polából a Földközi-tenger felé, és még aznap érintette Fasanát. **03. 29.** – **04. 1.** Patrasz. **04. 1-8.** Korinthosz. **04. 8-10.** Porto Itea. **04. 10-14.** Patrasz. **04. 15-16.** Navarin. **04. 17-22.** Zante. **04. 2-28.** Argostoli, Kefalónia. **04. 28.**-án befutott Teodóba. **11. 4.**-én a balkáni háború miatt kifutott Polából. **11. 8-24.** Szmirna. **11. 28.**-án visszaérkezett Polába. **12. 05.**-től az 1. Csatahajóraj, Maximilián Njegovan ellentengernagy zászlóshajója volt.

1913. 03. 19.-én a Hajórajjal együtt kifutott Polából. **03. 21.**-én befutott Melinjébe. Részt vett a Montenegró elleni nemzetközi blokádban. **04. 2.**-án kifutott. **04. 16-22.** S. Giovanni di Medua. **04. 23.**-án rövid időre befutott Teodóba, majd távozott. **04. 23.** – **05. 12.** San Giovanni di Medua. **05. 12-16.** Bojana torkolat. **06. 15.**-én megérkezett Polába. **06. 16.**-tól a Tartalék Hajóraj zászlóshajója lett. Irányzó berendezéseket építettek be a 30,5 cm-es és a 24 cm-es lövegekhez.

1914.-ben a Tartalék Hajóraj zászlóshajója volt. **07. 22.**-én a Cattarói-öbölben tartózkodott, egyébként pedig Polában.

1915. 03. 1.-én Karl Franz Josef főherceg látogatást tett a hajón. **05. 24.**-én részt vett Ancona bombázásában.

1918. 10. 31. – **11. 1.** közötti éjjel a hajót előírásosan elsötétítették.

1919. 03. 24.-én lobogó nélkül Velencébe vitték, és lehorgonyozták Giudecca előtt.

1920.-ban Olaszországnak ítélték lebontásra.

1921-22.-ben Anconában szétbontották.

RADETZKY – csatahajó (pre-dreadnought)

| | | |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
| 1907. 11. 26. | 1909. 07. 03. | 1911. 01. 15. |

| | |
|--------------------------------|---|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Marco |
| Építési költség: | 38 000 000 K |
| Testvérhajója: | ERZHERZOG FERENC FERDINÁND, ZRÍNYI |
| Vízkihozás: | 14 508,00 t építési 15 854,50 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 131,11 m (pp) / 137,45 m (vv) / 138,79 m (lh) |
| Szélesség: | 24,58 m |
| Merülés: | 8,08 m építési 8,10 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 23,7 t |
| Hajtómű: | 2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép 12 db vízcsöves Yarrow kazán, olaj befecskendezéssel 2 db 3 szárnyú befelé forgó hajócsavar, 5,25 m átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1298 – 1854 t szén, 188 t fűtőolaj |
| Hatótávolság: | 6000 tmf 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 19 437 ILE |
| Sebesség: | 20,16 cs |
| Fegyverzet: | 4 db 30,5 cm/L45 Skoda löveg, két ikercsőves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 150 db páncéltörő lövedék, 150 db gyújtólövedék) 8 db 24 cm/L45 Skoda löveg négy ikercsőves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 160 db páncéltörő lövedék, 640 db gyújtólövedék 20 db 10 cm/L50 Skoda gyorstüzelő löveg a kazamatákban (lőszer kiszabat: 6000 robbanógránát) |
| Fegyverzet (folytatás): | 6 db 7 cm /L45 Skoda gyorstüzelő löveg 2 db 7 cm/L18 Skoda csónaklöveg 1 db 4,7 cm-es Skoda gyorstüzelő löveg a gőzbárkához 1 db 4,7 cm-es Skoda gyorstüzelő löveg 3 db 45 cm-es víz alatti TCS (1 a taton, 2 pedig oldalt) 10 db torpedó, 20 db C/08-as akna |
| Páncélvédettség: | Öv: 100-230 mm Fedélzet: 36-48 mm Rekeszfalak: 150 mm Vezérlőtorony: 250/120/60/40 mm Fő lövegtornyok: 250/200/150/60 mm Közepes lövegtornyok: 200/150/125/50 mm Kazamata ütegek: 120 mm Tűzvezető torony: 40/30/10mm |
| Egyebek: | 2 db gőzbárka, 2 db I. oszt. nagybárka, 1 db I. oszt. mentőkutter, 3 db I. oszt. kutter, 1 db I. oszt. gigg, 1 db III. oszt. gigg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 2 db kicsónak. Csónakverseny lobogó: „R” 3 db 6500 kg-os Tyszak típusú horgony, 1 db Tyszak típusú 2570 kg-os viharhorgony. Rádióállomás |
| Ismertető jegyek: | 2 árboc, 2 kémény. A 24 cm-es tüzérség ikercsővű lövegtornyokban. A jobboldali csónakdaru a tat-, míg a baloldali az orr felé rögzítve. |

Személyzet: Szolgálatba állításkor 1907-ben: 29 + 845 fő.
A Tartalék Hajórajban 16 + 479 fő.
Felszerelési készletben 7 + 238 fő.
1-es Tartalékban 3 + 116 fő.
1910-ben: 29 + 847 fő.
1913-ban: 30 + 860 fő.

Pályafutása:

1907. 11. 26. -án megtörtént a gerincfektetés.

1908. 03. 30. -én I Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.

1909. 07. 3. -án vízrebocsátották. A keresztanya Sophie Hohenberg hercegnő volt, férje, Ferenc Ferdinánd jelenlétében. A Hajóraj a Trieszti-öbölben tartózkodott az esemény alkalmából.

1910 decemberében futópróbákat hajtott végre.

1911. 01. 15. -én a Haditengerészet átvette és szolgálatba állította a Hajórajban. 02. 28. -án kifutott Teodóból. 03. 3-6. Argostoli. 03. 8-16. Volosz. 03. 16-27. Szaloniki. 03. 28-31. Cavalla. 04. 1-19. Szmirna. 04. 22-24. Zante. 04. 24-26. Korfu. 04. 26. – 06. 5. Teodo, majd Polába hajózott. 06. 5. -én 10.00-kor Paul Fiedler sorhajókapitány parancsnoksága alatt kifutott Polából Anglia felé. V. György király koronázási ünnepségére. 06. 9-12. Algier. 06. 19-28. Portsmouth, Spithead. A hajó parancsnoka Londonba utazott a koronázási ünnepségekre. I. Ferenc József császár képviselőjében Karl Franz Josef főherceg volt jelen. 06. 24. -én Spitheadnél flottaparádét tartottak. Az osztrák kolónia képviselője a hajóra látogatott. A parádén 21 ágyúlövéssel és ötszörös Hurrával üdvözölték a VICTORIA AND ALBERT királyi jachtot. Ezt követően a brit jacht fedélzetén fogadást tartottak és a király németül beszélgetett a parancsnokkal. A fogadáson Karl főherceg is jelen volt. 19.15-kor bevonták a nagy lobogó-dísz. 20.45 – 23.00 között a hajón bekapcsolták a díszvilágítást. Izzólámpákat helyeztek el még a vízvonaltól is, a parancsnoki híd felett pedig a hajó nevét állították össze az égők-ből. 06. 28. -án azután, hogy a brit flotta kifutott Spitheadből, 14.30-kor a RADETZKY is elindult. Az időjárás az egész ünnepség alatt eléggé rossz volt. A hajó a szokatlan olívszöld festése következtében nagyjából tűnt. 06. 29. 08.00-kor befutott Plymouthba, majd 20.00-kor Devonportba. A britek megcsodálták a hajó kormányképességét. 07. 2. -án elindult Devonportból. 07. 12. -én megérkezett Polába. 11. 7. -én nyújtották a legjobb szenelési teljesítményt, egy óra alatt 480 t szenet rakodtak be. Pörgettyűs tájoló berendezést kapott.

1912. 03. 26. -án kifutott Polából és csatlakozott a Hajóraj kötelékéhez. Még aznap érintette Fasanát. 03. 29. – 04. 1. Patrasz. 04. 1-8. Korinthosz. 04. 8-10. Porto Itea. 04. 10-14. Patrasz. 04. 15-16. Navarin. 04. 17-22. Zante. 04. 22-23. Argostoli. 04. 28. -án Teodóba érkezett. azután az Adrián cirkált. 11. 4. -én a balkáni háború miatt kifutott Polából. 11. 8-24. Szmirna, Szaloniki. 11. 28. -án befutott Fasanába. Az egyik útján a hátsó kazánál felhalmozott szeneszsákok izzani kezdtek, ami túlmelegedést okozott és a hő a közeli lőszerkamra felé terjedt. A sűrű gomolygó füst miatt csak nehezen találták meg a tűzfészket, így a lőszerkamra elárasztása mellett döntöttek.

1913. 03. 19. -én kifutott Polából. 03. 21. -én befutott Meljinébe, majd részt vett a Montenegró elleni nemzetközi blokádban. 04. 2. -án kifutott a Cattarói-öbölből a Bojana torkolat blokádjára. 04. 2. -án, 04. 3-7. között, 04. 8. -án, 04. 16. – 05. 13. között Antivari előtt állomásozott. 05. 13. – 06. 15. között a Bojana torkolatnál tartózkodott. 06. 15-17. Cattaro. 06. 17-21. Gravosa. 06. 21. – 07. 5. Durazzo. 07. 5-17. Gravosa. 07. 18-25. Bojana torkolat. Itt segítséget nyújtott a folyótorkolatban megfeneklett *Skodra* gőzösnek. 07. 25-27. San Giovanni di Medua. 07. 27. – 08. 10. Bojana torkolat. 08. 11. -én befutott Cattaróba.

1914. 01. 20-án beosztották a Tartalék Hajórajba. **07. 22-**én a Cattarói-öbölben tartózkodott, egyébként Polában. **10. 2-**án kifutott a Cattarói-öböl felé a Lovcsen ütegek ágyúzására. Itt elhallgattatta az ellenséges ütegeket. **12. 16-**án visszaindult Polába. A hajóra beszállt Rudolf Klaudus, mint segéd-gépmester, a későbbi Rodolfo Claudus olasz tengerészfestő.

1915. 03. 1-én Karl Josef főherceg megszemlélte a hajót. **05. 24-**én a Potenza folyó torkolata előtt volt bevetésen.

1916. 02. 24-én Friedrich főherceg tartott hajószemlét.

1918-ban Polában tartózkodott. A **10. 31. – 11. 1.** közötti éjjel a hajót előírásosan elsötétítették. **11. 10-**én a délszlávok elvontatták Polából, mivel az alacsonyan képzett gépészlegénység már nem tudta működtetni a főgépeket. Buccarin túl Spalatoba, a Hét Kastély-öblébe vitték. **11. 14-**én amerikai őrizet alá került. **11. 26-**án az SC 124-es és az SC 125-ös amerikai tengeralattjáró-vadász hajók Fiumébe szállították a legénységet.

1920. 05. 31-én Olaszországnak ítélték azzal, hogy öt éven belül le kell bontani. **11. 7-**én az USA Haditengerészete Spalato előtt a három mérföldes zóna külső határánál átadta az olaszoknak. **11. 11-**én Polába vontatták.

1921-22-ben az olaszok Polában az Olíva-szigeten szétbontották.

ZRÍNYI – csatahajó (pre-dreadnought)

Gerincfektetés: **Vízrebocsátás:** **Szolgálatba állt:**
1909. 01. 20. 1901. 04. 12. 1911. 09. 15.

| | |
|----------------------------|---|
| Építés helye: | STT, Trieste – San Marco |
| Építési költség: | 38 000 000 K |
| Testvérhajója: | ERZHERZOG FERENC FERDINÁND, RADEZKY |
| Víz kiszorítás: | 14 492,00 t építési, 14 508 t 15 651,00 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 131,11 m (pp) / 137,45 m (vv) / 138,79 m (lh) |
| Szélesség: | 24,57 m |
| Merülés: | 8,08 m építési 8,59 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 23,7 t |
| Hajtómű: | 2 db álló 4 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép 12 db vízcsöves Yarrow kazán, olaj befecskendezéssel 2 db 3 szárnyú befelé forgó hajócsavar, 5,25 m átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1298 – 1854 t szén, 188 t fűtőolaj |
| Hatótávolság: | 6000 tmf 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 20 000 ILE |
| Sebesség: | 20,50 cs, 132,29 fordulatszámmal |

| | |
|--------------------------|--|
| Fegyverzet: | 4 db 30,5 cm/L45 Skoda löveg, két ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 150 db páncéltörő lövedék, 150 db gyújtólövedék) 8 db 24 cm/L45 Skoda löveg négy ikercsöves lövegtoronyban (lőszer kiszabat: 160 db páncéltörő lövedék, 640 db gyújtólövedék) 20 db 10 cm/L50 Skoda gyorstüzelő löveg a kazamatákban (lőszer kiszabat: 6000 robbanógránát) 6 db 7 cm /L45 Skoda gyorstüzelő löveg 2 db 7 cm/L18 Skoda csónaklöveg 1 db 4,7 cm/L44-es Skoda gyorstüzelő löveg a gőzbárkához 1 db 4,7 cm/L33-as Skoda gyorstüzelő löveg 3 db 45 cm-es víz alatti TCS (1 a taton, 2 pedig oldalt) 10 db torpedó, 20 db C/08-as akna |
| Páncélvédettség: | Öv: 100-230 mm Fedélzet: 36-48 mm Rekeszfalak: 150 mm Vezérlőtorony: 250/120/60/40 mm Fő lövegtornyok: 250/200/150/60 mm Közepes lövegtornyok: 200/150/125/50 mm Kazamata ütegek: 120 mm Tűzvezető torony: 40/30/10mm |
| Egyebek: | 2 db gőzbárka, 2 db motorcsónak, 2 db I. oszt. nagybárka, 1 db I. oszt. mentőkutter, 3 db I. oszt. kutter, 1 db I. oszt. gígg, 1 db III. oszt. gígg, 2 db jollboot, 2 db jolle, 2 db kicsónak. Csónakverseny lobogó: „Z” 3 db Tyszak típusú horgony: 6575 kg, 6675 kg, 7100 kg. 2 db Admirális típusú horgony: 1218 kg, 602 kg. A fő és előárboc csúcsai 45,3 m-re a vízvonalától. Rádióállomás. 1911-től az első cs. és kir. hadihajó, amelyet röntgenkészülékkel láttak el. |
| Ismertető jegyek: | 2 árboc, 2 kémény. A 24 cm-es tüzérség négy ikercsövű lövegtoronyban. A csónakdaruk az orr felé rögzítve. |
| Személyzet: | Szolgálatba állításkor 1907-ben: 29 + 845 fő. A Tartalék Hajórajban 16 + 479 fő. Felszerelési készletben 7 + 238 fő. 1-es Tartalékban 3 + 116 fő. Partraszálló különítmény: 10 + 173 fő. |

Pályafutása:

1908. 03. 31-én I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.

1910. 04. 2-án vízrebocsátották. A keresztanya Mária Valéria főhercegnő, a császár lánya volt. Mivel a nehézhajó Divízió éppen külföldi úton volt, csak a Tartalék Hajóraj, illetve a Torpedó Flottilla volt jelen az eseményen.

1911 júliusában futópróbákat hajtott végre, majd elkészült. **09. 15**-én felszerelték, és szolgálatba állították a Hajóraj kötelékébe. Beépítették a pörgettyűs tájoló berendezést.

1912-ben a Hajórajhoz tartozott. **03. 26**-án kifutott Polából Görögország fele, de még aznap érintette Fasanát. **03. 29.** – **04. 1.** Patrasz. **04. 1-8.** Korinthosz. **04. 8-10.** Port Itea. **04. 10-14.** Patrasz. **04. 15-16.** Navarin. **04. 17-22.** Zante. **04. 22-28.** Argostoli. **04. 28**-án befutott

Teodóba. 11. 4-én kifutott Polából és csatlakozott a Hajórajhoz. 11. 8-9. Cavalla. 11. 9-én Tassos alatt. 11. 10-16. Cavalla. 11. 17-24. Szaloniki. 11. 28. – 12. 2. Fasana. 12. 2-án megérkezett Polába.

1913. 03. 19-én kifutott Polából a Bojana torkolat blokádjára. 03. 21. – 04. 2. között Teodóban volt, azután Antivari előtt tartózkodott. 04. 23-án befutott Cattaróba. 05. 12. – 06. 3. között a Bojana torkolatánál őrzőrátorozott. 06. 5-én Polába érkezett. 06. 20-án kifutott Polából. 06. 22-29. Bojana torkolat. 06. 29-30. Meljine. 06. 30. – 07. 23. Cattaro. 07. 25. – 08. 3. Bojana torkolat. 08. 4-én befutott Teodóba. Ezután a Hajórajjal az Adrián cirkált.

1914-ben a Hajóraj kötelékéhez, a 2. Divízióhoz tartozott. 03. 5-én Triesztben volt. 03. 30-án kifutott Polából. 03. 30-én érintette Kumbort. 04. 4-16. Szmirna. 04. 17-19. Adalia. 04. 19-22. Alanya. 04. 23-24. Taschudschu (?). 04. 25. – 05. 4. Beirut. 05. 6-18. Alexandria. 05. 22-28. Málta. 05. 30. – 06. 1. Valona. 06. 1-6. Durazzo. 06. 7-én megérkezett Polába. 07. 22-én egy repülőgépet szállított a Cattarói-öbölbe.

1915. 05. 24-én Senigalliát bombázta. A bevetés során a CITTÀ DI FERRARA olasz léghajó három bombát dobott le rá, de ügyes manőverezéssel kikerülte azokat.

1918-ban Polában tartózkodott. A 10. 31. – 11. 1. közötti éjjel a hajót előírásosan elsötétítették. 11. 11-én a délszlávok elvitték Polából, Paludi, Spalato felé, a Hét Kastély-öblébe. 11. 13-án 10.30-kor az öböl előtt elhaladó HMS LOWESTOFT azt észlelte, hogy a hajó háromszínű délszláv lobogót visel. 11. 14-én a Hét Kastély-öbölben az USA Haditengerészete internálta a hajót. 11. 22-én 13.00-kor szolgálatba állították az USA Haditengerészetében, de az addigi délszláv parancsnok, Marijan Polic tüntetően távolmaradt a ceremóniáról. A hajdani osztrák személyzet még 9 tisztből és 100 főnyi legénységből, míg az amerikai 4 tisztből és 150 fő legénységből állt. A hajó jó állapotban volt, az alapvető élelmiszerekből elegendő mennyiség állt rendelkezésre, ámde a legsilányabb minőségben. A fogyóanyagok, mint pl. a festékek és a pótalkatrészek készlete viszont már igen szűkösen volt mondható. 11. 26-án az SC 124-es és az SC 125-ös amerikai tengeralattjáró-vadász hajók Fiumébe szállították a legénységet.

1920. 05. 31-én a hajót végérvényesen Olaszországnak ítélték. 11. 7-én az USA Haditengerészete Spalato előtt a három mérföldes zóna külső határánál átadta az olaszoknak, akik Polába vontatták.

1921-22-ben szétbontották.

VIRIBUS UNITIS - dreadnought

| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 1910. 07. 24. | 1911. 06. 24. | 1912. 10. 16. |

| | |
|-------------------------|---|
| Építés helye: | STT, Trieste - San Marco |
| Építési költség: | 60 600 000 Korona |
| Testvérhajója: | TEGETTHOFF, PRINZ EUGEN, a SZENT ISTVÁN (hasonló) |
| Vízkesztorítás: | 20 013,55 t építési 19 501,00 t üzemenként, egyébként üres állapotban 21 595,00 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 143,00 m (pp) / 151,00 m (vv) / 152,18 m (lh) |
| Szélesség: | 27,34 m |

| | |
|----------------------------|---|
| Merülés: | 8,23 m építési 8,86 m maximális |
| Merülés változás: | 1 cm = 29,38 t |
| Szabadoldal mag.: | 6,04 m |
| Hajtómű: | 4 db Parsons turbina (2 magas- és 2 alacsonynyomású) 12 db Yarrow széntüzelésű kazán olaj befecskendezéssel, üzemi nyomás 18,5 atm 4 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 2,75 m átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1871 t szén, vagy 1536 t brikett és 126,64 t fűtőolaj |
| Üza. fogyasztás: | Teljes erőnél 20,25 t szén/óra, 13 cs sebességnél 6,273 t szén/óra |
| Hatótávolság: | 4200 tmf 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 27 383 TLE |
| Sebesség: | 20,50 cs |
| Fegyverzet: | 12 db 30,5 cm/L45 Skoda löveg, 4 db hármascsővű lövegtoronyban (csőhossz: 13,75 m, csősúly: 52,65 t, závarzat súlya: 1,6 t, lövedék súlya: 450 kg, kilövőtöltet súlya: 136 kg, lövedék kezdősebessége: 800 m/sec, a hármascsővű torony súlya: 630 t, lőtávolság: 18 km. Lőszer kiszabat csövenként: 76 db lövedék.) 12 db 15 cm/L50 Skoda löveg a kazamatákban (vízszintes irányzási szög: 120°, emelkedési szög: -6° + 15°, lövedék súlya: 45,5 kg. Lőszer kiszabat: csövenként: 180 db lövedék.) 18 db 7 cm/L50 Skoda torpedónaszád-elhárító löveg. (Lőszer kiszabat csövenként: 400 db 4,5 kg-os lövedék) 2 db 4,7 cm/L44 Skoda légvédelmi löveg 2 db 7 cm/L18 partraszálló löveg 2 db 4,7 cm/L44 gyorstüzelő löveg 4 db 53,3 cm-es rögzített, vízvonal alatti TCS (14 db L/6,3-as torpedóval, melyekből kettő gyakorlótorpedó) 3 db 8 mm-es Schwarzlose géppuska 20 db C /10-es akna 2 db 8 mm-es géppuska, 392 db 8 mm-es M95ös puska, 133 db 8 mm-es M07-es pisztoly |
| Páncélvédetség: | Övpáncél: 150-280 mm (orr-tat 150 mm) 8 cm-es teakfaalátétén, Fedélzet: 30-48 mm Vezérlőtorony függőleges lemezei: 280 mm Fő lövegtornyok függőleges lemezei: 280 mm Kazamata ütegek: 180 mm |
| Egyebek: | 1 db motorcsónak 13 t, 1 db motorcsónak 9,5 t, 1 db motorcsónak 5 t, 1 db motoros-vitorlás bárka 12, 8 t, 1 db vitorlásbárka, 1 db I. oszt. mentőkutter, 4 db I. oszt. kutter, 2 db evezős csónak, 2 db I. oszt. gígg, 2 db. jollboot, 2 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónak versenylobogó: "V". 4. db Tyszak típusú horgony: 8200 kg, 8280 kg, 8240 kg, 3040 kg. 2 db Admirális típusú horgony: 1500 kg, 750 kg, 11 db 110 cm átmérőjű fényszóró. Ferenc Ferdinánd főherceg és a tengernagy lakó- és fogadó helyiségeit a grázi Alfred Keller építész tervezte, és a bécsi Portois & Fix cég rendezte be. 2 kormánylapát. A fordulási kör átlagsugara: 315 m. |

Ismertető jegyek: 2 árboc, 2 kémény. A főtüzérség háromcsövű, egymás felett tüzelő lövegtornyokban. Torpedók elleni védőhálók.

Személyzet: 37 tiszt + 16 altiszt + 993 fő legénység.

Pályafutása:

1910. 07. 24-én megkezdődött az építése. Ettől fogva minden hajóosztálynak négy egyforma hajóból kellett állnia. A német tapasztalatokból (Tirpitz) azt a következtetést vonták le, hogy a csatahajóoszlop hajóosztályainak pontos vezetéséhez legalább négy egyforma hajóból álló Divízióra van szükség.

1911. 03. 28-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét és a vízrebocsátás határidejét. Az Osztrák Flottaegyesület egy díszlobogót adományozott a hajónak, melyet az első felszerelésig a Tengerészeti Arzenálban őriztek, majd a parancsnoki kabinban egy kazettában. **06. 24-**én **09.00-**kor megtörtént a vízrebocsátás. A keresztanya Maria Annunziata főhercegnő volt a testvére, Ferenc Ferdinánd főherceg, aki a császárt is képviselte, illetve hitvese Sophie Hohenberg hercegnő jelenlétében. Az öbölben felsorakozott az egész Hajóraj. Még aznap végrehajtották a döntési próbát (ezt csak ennek az osztálynak a hajóin végezték el). Ezt követően a *Herkules* Polába vontatta dokkolásra. **07. 9-**én visszavitték Triesztbe.

1912. 08. 12-én egy napra kifutott egy előzetes próbaútra. **08. 13-**án kifutott Triesztből az első igazi próbaútjára és átment Polába, ahol kidokkolták. **08. 27-**én Polából elindult az első teljes erővel végrehajtott futópróbájára. **08. 28-**án visszatért. **09. 7-**én a főgépek kipróbálása végett futott ki Polából. **09. 27. – 10. 4.** között kidokkolták. **10. 5-**én a Haditengerészet átvette. **10. 6-**án első ízben szolgálatba állították. A világon az első olyan csatahajó volt, melyen a tüzérséget háromcsövű lövegtornyokban helyezték el. **10. 7-**én a Flottaegyesület ünnepélyes keretek között átadta a díszlobogóját. **10. 15-**én egy napra kifutott Polából a lövegek belövésére. **10. 17-**én megint kifutott egy napra. **10. 22-**én torpedóvetési gyakorlatra futott ki Polából majd visszatért. **10. 24-**én, **25-**én, **29-**én, **11. 15-**én, **16-**án, **19-**én, **20-**án, **21-**én, **12. 2-**án, **3-**án, **4-**én, **6-**án, **12-**én, **16-**án, **17-**én, **19-**én, **20-**án, **23-**án, és **27-**én egy-egy napra kifutott Polából, majd végül Fasanába ment. **12. 30-**án Fasanából tett egy egynapos utat.

1913. 01. 3-án, **4-**én, **8-**án, **10-**én, **11-**én, **14-**én, **15-**én Fasanából futott ki egy-egy napra. **01. 21-**én Fasanából Polába ment. **01. 23-**án visszatért Fasanába. **01. 25-**én kifutott egy napra. **02. 1-**én átment Fasanából Polába. **02. 11-**én kifutott egy napra. **02. 13-**án visszament Fasanába. **02. 21-**én elindult Fasanából és befutott Polába. **02. 24-**én visszatért Fasanába. **03. 12-**én részt vett a Fasana-csatornában megtartott flottafelvonuláson és gyakorlaton. Ezután a Hajóraj zászlóshajója lett. **03. 14-**én Fasanából átment Polába. **03. 28-30.** között a hajón tartózkodott Ferenc Ferdinánd főherceg. **06. 12-**én kifutott Polából Dalmácia felé, Montenegró blokádjára. **06. 13. – 07. 18.** között a Bojana torkolat előtt tartózkodott. **07. 18-**án befutott Cattaróba. **07. 18-**án segítséget nyújtott a Bojana torkolatában megfeneklett Ungaro-Croata Társaság *Skodra* nevű gőzösének a leszabadításához. **07. 19-23.** Meljine. **07. 23-27.** Cattaro. **07. 27. – 08. 2.** Bojana torkolat. **08. 2-**án befutott a Cattarói-öbölbe. **08. 13-**án elindult és befutott Brenoba. **08. 14-**én Gravosába érkezett. **08. 26-**án elindult, majd a Curzola-csatornában tartózkodott. **08. 28. – 09. 2.** Spalato. **09. 3-4.** Sebenico. **09. 04-**én befutott Abbáziába. **09.09-**én megérkezett Polába. **09. 11-**én elindult Polából. **09. 12-**én befutott Brguljéba. **09. 13-**án elindult és Polába érkezett. **09. 18-**án kifutott Polából. **09. 20-**án visszatért Polába. **11. 12-**én átment Daila kikötőjébe. **11. 18-**án visszatért Polába. **11. 19-**én áthajózott Fasanába. **11. 21-**én és **27-**én kifutott egy-egy napra. **12. 10-**én Fasanából visszatért Polába.

1914. 01. 13-án elindult Polából és befutott Fiumébe. **01. 19-**én Fiuméből visszahajózott Polába. **02. 4-**én egy napra kifutott Polából. **02. 17. – 03. 4.** között dokkban állt. **03. 26-**án

Polából Miramarhoz hajózott. 03. 28-án visszatért Miramarból Polába. 03. 30-án egy földközi-tengeri útra indult Polából. 03. 31-én érintette Kumbort. 04. 4-16. Szmirna. 04. 17-20. Adalia. 04. 20-22. Mersine. 04. 23-24. Alexandretta. 04. 25. – 05. 4. Beirut. 05. 6-18. Alexandria. 05. 22-28. Málta. 05. 30. – 06. 1. Valona. 06. 1-6. Durazzo. 06. 7-én megérkezett Polába. 06. 15-én lögyakorlatra futott ki Polából. 06. 17-én visszatért Polába. 06. 23-án Polából Triesztbe ment. 06. 24-én Ferenc Ferdinánd főherceggel a fedélzetén kifutott Triesztből. 06. 25-30. Narenta (ma Neretva) torkolat. A visszaúton a trónörökös és felesége holttesteit szállította. 07. 1-én Triesztbe érkezett. 07. 2-án elindult és befutott Polába. 07. 6-án és 7-én kifutott egy-egy napra. 07. 8-án kifutott Polából. 07. 10-én Piranóba érkezett. 07. 13-án és 15-én egy-egy napra kifutott. 07. 17-én Piranóból átment Gradoba. 07. 20-án visszatért Piranóba. 07. 22-én elindult Piranóból és Parenzo érintésével Polába érkezett. A Flotta zászlóshajója lett. 08. 7-én kifutott a GOEBEN elé, de a Planka Foknál a németek megváltozott terve miatt visszafordult. 08. 8-án befutott Polába. 09. 5-én egynapos harcászati gyakorlatra futott ki a tengerre. 10. 6-án Polából átment Fasanába. 10. 14-én visszatért Polába. 10. 18-án megint Fasanába hajózott Polából. 10. 23-án Karl Franz Josef főherceg a hajóra látogatott. 11. 21-én Fasanából visszatért Polába. 11. 23-án újból Fasanába ment. 11. 26-án Fasanából Polába hajózott.

1915. 03. 12-én egy napra kifutott Polából. 03. 29-én átment Fasanába. 04. 2-án visszatért Polába. 05. 24-25. az olasz partokat lőtte Ancona térségében. 09. 6-27. között dokkban állt. A Flottaparancsnokság a kidokkolás idejére átköltözött a LACROMÁ-ra. Megváltoztatták a lőrések zárószervezetét, kiegészítették a fényszórókat és a kéményeire bombavédő hálót kapott.

1916. 05. 29-én Polából áthajózott Fasanába. 06. 3-án visszatért Polába. 12. 15-én Károly császár a hajóra látogatott.

1917. 02. 08-án a hajón meghalt tüdőgyulladásban Anton Haus vezértengernagy és a tatfedélzeten ravatalozták fel. 02. 10-én eltemették mely alkalomból Károly császár a hajóra látogatott. A temetésen jelen olt a császár és Karl Stefan főherceg. 02. 24. – 03. 5. között dokkban volt. 03. 20-án kifutott Polából torpedóvetési gyakorlatra, majd Fasanába ment. 04. 28-án lögyakorlatot tartott a Fasana-csatornában, egyébként Polában tartózkodott. 10. 27-én Károly császár a hajóra látogatott. 11. 15-én (11. 12-én?) II. Vilmos német császár látogatta meg a hajót.

1918. 04. 12-én lögyakorlatot tartott a Fasana-csatornában, egyébként Polában állomásozott. 06. 8-án kifutott Polából, majd 18.00-kor Fasanában a 4. számú bójára kötött. 22.00-kor kifutott Fasanából az Otrantói-szoros elleni hadműveletre, és 15 cs sebességgel hajózott. 06. 9-én 05.30-kor befutott Porto Tajerbe. 21.15-kor továbbindult. 06. 10-én Slanoba érkezett. 21.30-kor kifutott és visszafordult Pola felé. 06. 11-én a korai órákban a Fiumei-öbölben, a Cherso-sziget (ma Cres) északi csúcsánál járt. 16.00-kor közölték a legénységgel a SZENT ISTVÁN elsüllyesztését. 18.30-kor a 28 hajóegységből (torpedónaszádok és rombolók) álló kíséretével befutott Polába, és rákötött a 31. számú bójára. 08. 26. – 09. 5. között dokkban állt. 10. 22-én futópróbát és torpedóvetési gyakorlatot tartott Pola előkikötőjében. 10. 28-án kevéssel dél előtt a hajó elsőtisztje, Milošević korvettkapitány a nemzetiségi zavargások miatt föbe lőtte magát. A Matróztanács Dr. Jug törzsrósvost választotta meg hajóparancsnoknak(!). Horthy altengernagy hajóról-hajóra ment és beszédet tartott. 10. 31-én 16.45-kor Horthy Miklós altengernagy egyidejűleg átadta a Polában tartózkodó Flottát a délszláv Nemzeti Tanácsnak, és örökre bevonták a cs. és kir. hadilobogót. Horthy a más nemzetiségű legénységgel együtt, a díszlobogójával a hóna alatt elhagyta a hajót. A hajót éjszakára hosszú idő után első ízben fényesen kivilágították. Ez a nap, október 31. később a királyi jugoszláv haditengerészet megalakításának napja lett, és mint ilyet minden évben megünnepelték. Utoljára 1940. 10. 31-én.

A VIRIBUS UNITIS október 31-én az új jugoszláv flotta zászlóshajója lett, de az osztrák-magyar haditengerészetben nem voltak szerbek, és száz fő közül csak három volt szlovén. A horvát nemzetiségű haditengerészek azt javasolták, hogy a hajót a korábbi századokban Horvátország függetlenségéért küzdő híres család után, FRANKOPAN-ra (Frangepánra) kereszteljék át. Más források szerint a JUGOSLAVIJA névre akarták átnevezni. Arra azonban már nem maradt idő, hogy az új zászlóshajónak hivatalosan is nevet adjanak. 11. 1-én két olasz könnyűbúvár, Raffaele Rosetti és Raffaele Paolucci behatolt a védtelenül hagyott kikötőbe és aknákat helyezett el a hajó testén. A hajón tartózkodott Janko Vukovics de Podkapelski sorhajókapitány, a jugoszláv Flotta ideiglenes parancsnoka is, amikor az aknák felrobbantak. A hajó 14 percen belül elsüllyedt és 300-400 főnyi legénységet vitt magával a hullámsírba, valamint Vukovics sorhajókapitányt. Ugyanekkor elsüllyesztették még a lakóhajóként használt Wien Lloyd gőzöst is. A polai rádióállomás a FRANKOPÁN-t ért támadásról tájékoztatta a szövetségeseket, amely immár egy baráti kikötőben történt, és angol-franci (nem olasz) megszálló egységek odaküldését kérték. A *La Marina Italiana Nella Guerra Mondiale* VIII. kötete egy rádiótávírat hibás dekódolásával igyekezett megmagyarázni ennek a névnek a használatát, amely az azon a napon a part mentén közlekedő kis kereskedelmi gőzös, a FRANKOPAN (KANONENBOOT II.) elsüllyesztéséről számolt be. Mindamellet semmilyen adat nem támasztja alá ennek a másik FRANKOPÁN-nak akna vagy torpedó általi elsüllyesztését. Valójában ez a kis hajó 1941-ig a jugoszláv kereskedelmi tengerészetnél szolgált. A két olasz búvárt elfogták és a HABSBURG valamint a RADETZKY csatahajókon tartották fogva 11. 05-ig, amikor is befutott Polába a SAINT BON olasz csatahajó és kiszabadította őket. Mivel az elsüllyesztés időpontjában Olaszország és Ausztria-Magyarország között még hadiállapot állt fenn, az olaszok szerint a szövetséges Jugoszláv állam még nem létezett. 1920-ban és a rákövetkező években Isztria olasz megszállása alatt a mintegy 20-30 m mélyre merült és három részre tört hajót részlegesen szétbontották. A megtalált holttestekről nem adtak ki semmiféle beszámolót. Egy ilyen sír vitathatatlanul a jugoszláv Haditengerészet emlékhelyévé válhatott volna. A hajó elsüllyedésekor elpusztult matrózok számát 300-350 főre valószínűsítik, ami bizonyára túlzás, hiszen a tengerészeknek elegendő idejük volt a hajó elhagyására.

TEGETTHOFF - dreadnought

| | | |
|------------------------|-----------------------|--------------------------|
| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
| 1910. 09. 24. | 1912. 03. 21. | 1913. 07. 14. |

| | |
|--------------------------|--|
| Építés helye: | STT, Trieste - San Marco |
| Építési költség: | 60 000 000 Korona |
| Testvérhajója: | VIRIBUS UNITIS, PRINZ EUGEN, a SZENT ISTVÁN (hasonló) |
| Víz kiszorítás: | 20 013,55 t építési 21 595,00 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 143,00 m (pp) / 151,00 m (vv) / 152,18 m (lh) |
| Szélesség: | 27,99 m |
| Merülés: | 8,23 m építési 8,86 m maximális |
| Merülés változás: | 1 cm = 29,38 t |

| | |
|----------------------------|--|
| Szabadoldal mag.: | 6, 04 m |
| Hajtómű: | 4 db Parsons turbina (2 magas- és 2 alacsonynyomású) 12 db Yarrow széntüzelésű kazán olaj befecskendezéssel, üzemi nyomás 18,5 atm 4 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 2,75 m átmérővel |
| Üzemanyag készlet: | 1871 t szén, vagy 1536 t brikett és 126,64 t fűtőolaj |
| Üza. fogyasztás: | Teljes erőnél 20,25 t szén/óra, 13 cs sebességnél 6,273 t szén/óra |
| Hatótávolság: | 4200 tmf 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 25 638 TLE |
| Sebesség: | 20,31 cs |
| Fegyverzet: | 12 db 30,5 cm/L45 Skoda löveg, 4 db hármascsővű lövegtoronyban (csőhossz:13,75 m, csősúly: 52,65 t, závarzat súlya: 1,6 t, lövedék súlya: 450 kg, kilövőtöltet súlya: 136 kg, lövedék kezdősebessége: 800 m/sec, a háromcsővű torony súlya: 630 t, lőtávolság: 18 km. Lőszer kiszabat csőenként: 76 db lövedék.) 12 db 15 cm/L50 Skoda löveg a kazamatákban (vízszintes irányzási szög: 120°, emelkedési szög: -6° + 15°, lövedék súlya: 45,5 kg. Lőszer kiszabat: csőenként: 180 db lövedék.) 18 db 7 cm/L50 Skoda torpedónaszád-elhárító löveg. (Lőszer kiszabat csőenként: 400 db 4,5 kg-os lövedék) 2 db 4,7 cm/L44 Skoda légvédelmi löveg 2 db 7 cm/L18 partraszálló löveg 2 db 4,7 cm/L44 gyorstűzelő löveg 4 db 45 cm-es rögzített, vízvonaltól alatti TCS, 4 db L/5,2 torpedóval 3 db 8 mm-es Schwarzlose géppuska 20db C /10-es akna 2 db 8 mm-es géppuska, 382 db 8 mm-es M95ös puska, 133 db 8 mm-es M07-es pisztoly |
| Páncélvédettség: | Övpáncél: 150-280 mm (orr-tat 150 mm) 8 cm-es teakfaalátétén, Fedélzet: 30-48 mm Vezérlőtornyok függőleges lemezei: 280 mm Fő lövegtornyok függőleges lemezei: 280 mm Kazamata ütegek: 180 mm |
| Egyebek: | 1 db motorcsónak 13 t, 1 db motorcsónak 8,5 t, 1 db motorcsónak 5 t, 1 db motoros-vitorlás bárka 12, 8 t, 1 db I. oszt. nagybárka, 1 db I. oszt. mentőkutter, 4 db I. oszt. kutter, 2 db evezős csónak, 2 db I. oszt. gígg, 2 db. jollboot, 2 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónak versenylobogó: "T". 3 db Tyszak típusú horgony: 8200 kg, 8280 kg, 8240 kg. 3 db Admiralitás típusú horgony: 3040 kg, 1500 kg, 750 kg. A korábban épült hajókkal ellentétben két, különálló pörgettyűs tájoló berendezést kapott. |
| Személyzet: | 37 tiszt + 16 altiszt + 993 fő legénység. |

Pályafutása:

1912. 02. 9-én megkapta a nevét. **03. 21-én** 10.00-kor vízrebocsátották. Keresztanya, Blanka főhercegnő, Leopold Salvator főherceg, Ferenc Ferdinánd trónörökös és több főherceg jelenlétében. A Mária – Terézia - Rend egy a hajót ábrázoló olajfestményt adományozott az ellentengernagynak. **04. 3-án** a *Herkules* Polába vontatta, azután pedig vissza Triesztbe.

1913-ban Marburgs/Maribors asszony, Gabriele Schönborn-Chotek grófnő patronálásával egy 424 x 460 cm-es selyem díszlobogót adományozott a hajónak. **03. 20-án** kifutott Triesztből az első próbaútjára, és Polába érkezett, ahol azonnal kidokkolták **03. 29-ig. 04. 3.** Kifutott Polából próbaútra. **04. 4-én** visszatért. **04. 9-10.** próbaút. **04. 15-én** kifutott majd visszatért. **04. 19-én** kifutott, majd visszatért. **04. 25-én** kifutott, majd visszatért, és első ízben haladt teljes erővel. **04. 29.** egy napos próbaút. **06. 23-án** egy napos próbaút, és meghatározták a mágneses tájoló eltéréseit. Egynapos próbautakat hajtott végre: **06. 24-én, 27-én és 30-án,** majd **07. 1-én, 3-án, 11-én, 12-én. 07. 14-én** szolgálatba állt a Hajórajban. **07. 16-án** kifutott, majd visszatért a kikötőbe. **08. 1-én** ismét kifutott és visszatért, majd elindult Polából. **08. 20-26.** Gravosa. **08. 27-28.** a Curzola-csatornában hajózott. **08. 28. – 09. 2.** Spalato. **09. 3-4.** Sebenico. **09. 4-9.** Abbázia. **09. 12-én** átment Brguljébe. **09. 13-án** elindult Brguljéből és befutott Polába. **10. 29-én** kifutott Polából. **10. 29. – 11. 12.** Rovignoban, a Daila kikötőben. **11. 18-22.** Fasana. **11. 24-én** befutott Polába. **12. 9-én** három óra alatt 900 t szenet hajózott be. **12. 15-én** áthajózott Rovignóba. **12. 19-én** visszatért Polába.

1914. 01. 2-án kifutott Polából, mint a Hajóraj 1. Divíziójának zászlóshajója. **01. 3-7.** Zára és Veglia. **01. 13-19.** Fiume, Cherso. **01. 24-én** visszatért Polába. **01. 26-29.** Fasana. **01. 30-án** befutott Polába. **02. 4-én** áthajózott Rovignóba. **02. 10-én** átment Piranóba. **02. 18-án** kifutott és **02. 19-én** Triesztbe érkezett. **02. 26-án** kifutott. **02. 27-én** az odalátogató brit Hajórajjal együtt befutott Triesztbe. **03. 6-án** átment Quietóba. **03. 13-án** áthajózott Polába. **03. 23-án** Polából Miramarba ment. **03. 28-án** visszatért Polába. **03. 30-án** elindult Polából. **03. 31-én** befutott Kumborba, majd tovább indult. **04. 4-16.** Szmirna. **04. 17-20.** Adalia. **04. 20-22.** Messina. **04. 23-24.** Alexandretta. **04. 25. – 05. 4.** Beirut. **05. 6-18.** Alexandria. **05. 22-28.** Málta. **05. 30 – 06. 1.** Valona. **06. 1-6.** Durazzo. **06. 7-én** befutott Polába. **06. 8-12.** hosszabb utakra képesnek nyilvánították. **06. 29-én** elindult Polából. **06. 30-án** pár órára betért a Narenta torkolatába, majd tovább indult. **07. 1-én** átkelt a Fasana-csatornán és befutott Triesztbe. **07. 2-án** Triesztből áthajózott Piranóba. **07. 3-án** befutott Polába. **07. 7-én** átment Rovignóba. **07. 10.** elhagyta Piranót, majd visszatért. **07. 13-án** egy napos utat tett. **07. 17-én** áthajózott Gradoba. **07. 20-án** visszatért Piranóba. **07. 22-én** kifutott Piranóból és Parenzo érintésével Polába érkezett. Itt az 1. Hajóraj zászlóshajója lett. **08. 7-én** kifutott Polából a GOEBEN elé a Planka Fokig. **08. 8-án** visszatért. **09. 5-én** kifutott Polából egynapos tengeri harcászati gyakorlatra. **10. 6.** Fasana-csatorna. **10. 14.** Befutott Polába. **10. 18.** áthajózott Fasanába. **10. 23-án** látogatást tett a hajón Karl Franz Josef főherceg. **11. 26-án** behajózott Polába.

1915. 02. 5-én 6 napra kidokkolták. **03. 12.** egy napos útra kifutott Polából. **03. 29.** Fasanába érkezett. **04. 2-án** visszatért Polába. **05. 23-án** részt vett az olasz partok elleni harci bevetésben. Anconánál tüzet kapott, majd egy tengeralattjáró hajtott végre ellene sikertelen torpedótámadást. **05. 24-én** visszatért Polába.

1916. 02. 24-én Friedrich főherceg megsemmisítette a hajót. **08. 30-án** áthajózott Fasanába. **08. 14-én** visszatért Polába. **08. 9. - 09. 6.** dokkban állt.

1917. 03. 7-én Polából áthajózott Fasanába. **03. 10-én** visszament Polába. **06. 5-én** lögyakorlatot hajtott végre. **07. 7-én** kifutott a Fasana-csatornába. **07. 14-én** visszatért Polába. **07. 16-án** még egyszer megjárta Fasanát és visszament Polába.

1918. 4. 22-én kifutott Polából a Fasana-csatornába lögyakorlatra, közben légitámadás érte, majd visszatért Polába. **06. 9-én** 22.15-kor elindult Polából az Otrantói-szoros elleni bevetésre, Porertól délre a sebességet 16 csomóról 12 csomóra csökkentették a SZENT ISTVÁN lelassulása miatt. Hajnalban 03.31-kor 800 m távolságból fényvillanást és robbanást észleltek a SZENT ISTVÁN mellett. Úgy vélték, hogy a TEGETTHOFF ellen is kilöttek torpedókat, de ezekről és az ún. periszkóp észlelésekről jóval később kiderült, hogy mind vakláрма volt. A megtorpedózott SZENT ISTVÁN-t megpróbálta vontatókötélre venni, de az ekkor felborult és elsüllyedt. A TEGETTHOFF csónakjai részt vettek az emberek mentésében. A mentés befejezése után a torpedónaszádok egy részének kíséretében elindult Porto Tajer felé, ahol délelőtt 10.38-kor horgonyt vetett. A bevetést lefűjták, így 21.00-kor visszaindult Polába. **06. 11-én** 04.45-kor meg is érkezett oda. **07. 29. – 08. 21.** dokkban állt. **11. 05- 12. 1.** olasz lobogót viselt. **11. 10.** felvonták rá a brit és az olasz lobogót, másnap már csak az olaszt. A hajó az Arzenálban látszólag a Bellona móló közelében állt és nem a saját kikötőbójájánál.

1919. 03. 24-én délután olasz személyzettel, lobogó nélkül Velencébe vitték, és Giardini előtt kötötték ki. Az olasz Rodolfo Claudius tengeri festő 1953-ban egy 200 x 300 cm-es olajfestményen megörökítette ezt az átkelést, melynek "Az osztrák flotta kapitulációja" címet adta. A festmény a velencei Arsenal Múzeumban átható.

1920 szeptemberében az olaszok azt mondták, hogy a hajó lefegyverzéséhez 18 hónapra van szükségük, a lebontására pedig 5 évre. Luigi Rizzo addig, mint díszletet használta a SZENT ISTVÁN elsüllyesztése című filmjéhez.

1922 májusában a velencei Konferencián nem csak a meglévőket, hanem még az újabbakat is törölték a megtarthatók jegyzékéről.

1924-ben a szövetségesek sürgetésére lebontották.

PRINZ EUGEN - dreadnought

| | | |
|-------------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
| 1912. 01. 16. | 1912. 11. 30. | 1914. 07. 08. |

| | |
|--------------------------|--|
| Építés helye: | STT, Trieste - San Marco |
| Építési költség: | 60 600 000 Korona |
| Testvérhajója: | VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF, a SZENT ISTVÁN (hasonló) |
| Víz kiszorítás: | 20 013,55 t építési 19 501,00 t üzemenként, egyébként üres állapotban 21 595,00 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 143,00 m (pp) / 151,00 m (vv) / 152,18 m (lh) |
| Szélesség: | 27,34 m |
| Merülés: | 8,23 m építési 8,86 m maximális |
| Merülés változás: | 1 cm = 29,38 t |
| Szabadoldal mag.: | 6,04 m |
| Hajtómű: | 4 db Parsons turbina (2 magas- és 2 alacsonynyomású) 12 db Yarrow széntüzelésű kazán olaj befecskendezéssel, üzemi nyomás 18,5 atm 4 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 2,75 m átmérővel |

| | |
|----------------------------|---|
| Üzemanyag készlet: | 1871 t szén, vagy 1536 t brikett és 126,64 t fűtőolaj |
| Üza. fogyasztás: | Teljes erőnél 20,25 t szén/óra, 13 cs sebességnél 6,273 t szén/óra |
| Hatótávolság: | 4200 tmf 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 27 183 TLE |
| Sebesség: | 20,41 cs |
| Fegyverzet: | 12 db 30,5 cm/L45 Skoda löveg, 4 db hármascsővű lövegtoronyban (csőhossz: 13,75 m, csősúly: 52,65 t, závarzat súlya: 1,6 t, lövedék súlya: 450 kg, kilövőtöltet súlya: 136 kg, lövedék kezdősebessége: 800 m/sec, a háromcsövű torony súlya: 630 t, lőtávolság: 18 km. Lőszer kiszabat csövenként: 76 db lövedék.) 12 db 15 cm/L50 Skoda löveg a kazamatákban (vízszintes irányzási szög: 120°, emelkedési szög: -6° + 15°, lövedék súlya: 45,5 kg. Lőszer kiszabat: csövenként: 180 db lövedék.) 18 db 7 cm/L50 Skoda torpedónaszád-elhárító löveg. (Lőszer kiszabat csövenként: 400 db 4,5 kg-os lövedék) 2 db 4,7 cm/L44 Skoda légvédelmi löveg 2 db 7 cm/L18 partraszálló löveg 2 db 4,7 cm/L44 gyorstüzelő löveg 4 db 53,3 cm-es rögzített, vízvonal alatti TCS (14 db L/6,3-as torpedóval, melyekből kettő gyakorlótorpedó) 3 db 8 mm-es Schwarzlose géppuska 20db C /10-es akna 2 db 8 mm-es géppuska, 392 db 8 mm-es M95ös puska, 133 db 8 mm-es M07-es pisztoly |
| Páncélvédettség: | Övpáncél: 150-280 mm (orr-tat 150 mm) 8 cm-es teakfaalátétén, Fedélzet: 30-48 mm Vezérlőtorony függőleges lemezei: 280 mm Fő lövegtornyok függőleges lemezei: 280 mm Kazamata ütegek: 180 mm |
| Egyebek: | 1 db motorcsónak 13 t, 1 db motorcsónak 9,5 t, 1 db motorcsónak 5 t, 1 db motoros-vitorlás bárka 12, 8 t, 1 db vitorlásbárka, 1 db I. oszt. mentőkutter, 4 db I. oszt. kutter, 2 db evezős csónak, 2 db I. oszt. gígg, 2 db. jollboot, 2 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónak versenylobogó: "P". 4 db Tyszak típusú horgony: 8200 kg, 8280 kg, 8240 kg, 3040 kg. 2 db Admiralitás típusú horgony: 1500 kg, 750 kg. 11 db 110 cm átmérőjű fényszóró. |
| Ismertető jegyek: | 2 árboc, 2 kémény. A főtüzérség háromcsövű, egymás felett tüzelő lövegtornyokban. Torpedók elleni védőhálók. |
| Személyzet: | 37 tiszt + 16 altiszt + 993 fő legénység. |

Pályafutása:

1912. 01. 16-án megtörtént a gerincfektetés. **10. 5-én** I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét. **11. 30-án** 11.30-kor vízrebocsátották. A keresztanya Marie Christine főhercegnő volt, és az eseményen jelen volt még Peter Ferdinand főherceg és más főhercegnő.

1914. 04. 9-én Triesztből áthajózott Polába. **04. 9-18.** között dokkban állt. **07. 8-án** (07. 17-én) szolgálatba állt. **07. 18-tól** a Hajóraj kötelékéhez tartozott. **07. 27-én** Fasana. **08. 7-én** kifutott

Polából a GOEBEN elé. 08. 8-án visszatért Polába. 09. 5-én egynapos harcászati gyakorlatra futott ki Polából. 10. 6-án Fasana. 10. 14-én befutott Polába. 11. 8. Fasana. 11. 26-án visszament Polába.

1915. 03. 12-én egy napra kifutott Polából. 03. 29. Fasana. 03. 31-én lövészeti próbát hajtott végre az összekapcsolt (egységes tűzvezetésű) lövegtornyokkal. 04. 2-án befutott Polába. 05. 23-án az Ancona környéki olasz partokat lőtte. 05. 24-én visszaérkezett Polába. 10. 21-én egy hétre kidokkolták.

1916. 04. 26-án kifutott Fasanából. 05. 6-án Fasanából áthajózott Polába. 08. 22-én Polából visszatért Fasanába. 08. 31-én befutott Polába.

1917. 02. 22-én Polából átment Fasanába. 03. 1-én befutott Polába. 03. 19-28. között dokkban állt. 06. 5-én harcászati lögyakorlatot tartott a közepes tüzérségével a Fasana-csatornában. 07. 7-én Polából Fasanába ment. 07. 14-én visszatért Fasanából Polába.

1918. 04. 20-án Polából áthajózott Fasanába. 04. 26-án befutott Polába. 06. 8-án kifutott Polából a dél-adriai bevetésre. 06. 10-én megérkezett Slanoba. 06. 11-én visszaérkezett Polába. 09. 9. – 10. 1. között dokkban állt. 10. 22-én futópróbát és torpedóvetési gyakorlatot hajtott végre Pola előkikötőjében. 10. 30. – 11. 1. között a hajót fényesen kivilágították. 11. 5. – 12. 1. között a hajó olasz lobogó alatt volt. 11. 10-én felvonták rá a brit és az olasz lobogót, de másnap már csak az olaszt. A hajó az arzenálban állt, látszólag a Bellona móló mellett és nem a saját bójájánál.

1920-ban Franciaországnak ítélték lebontásra. 08. 25-én lobogó nélkül, három francia vontató vontájában Toulonba vitték. Repülőgépek és hajók célhajójaként használták. A lövegeit kiszereelték és átadták a touloni Arzenálnak, majd később beépítették a partvédelmi ütegekbe.

1922. 07. 28-án (06. 28-án?) Toulontól délre egy nagytávolságú lögyakorlat alkalmával a FRANCE, JEAN BART, PARIS és a BRETAGNE francia csatahajók elsüllyesztették.

SZENT ISTVÁN - dreadnought

| <u>Gerincfektetés:</u> | <u>Vízrebocsátás:</u> | <u>Szolgálatba állt:</u> |
|------------------------|-----------------------|--------------------------|
|------------------------|-----------------------|--------------------------|

1912. 01. 29.

1914. 01. 18.

1915. 11. 17.

| | |
|------------------------------|--|
| Építés helye: | Danubius, Fiume – Bergudi |
| Építési költség: | 60 600 000 Korona |
| Testvérhajója: | VIRIBUS UNITIS, TEGETTHOFF, PRINZ EUGEN hasonlók |
| Vízkesztorítás: | 20 008,30 t építési 21 689,00 t teljes felszereléssel |
| Hossz: | 143,00 m (pp) / 151,00 m (vv) / 152,18 m (lh) |
| Szélesség: | 27,998 m |
| Merülés: | 8,23 m építési 8,588 m teljes felszereléssel |
| Merülés változás: | 1 cm = 29,46 t |
| Metacentrikus magsg.: | 1,344 m |
| Szabadoldal mag.: | 6,04 m |
| Hajtómű: | 2 db AEG-Curtis turbina (1 magas- és 1 alacsonynyomású, beépített hátrameneti turbinákkal) 12 db Babcock & Wilcox széntüzelésű kazán olaj befecskendezéssel, 2 db 3 szárnyú, kifelé forgó hajócsavar, 4,00 m átmérővel |

| | |
|----------------------------|--|
| Üzemanyag készlet: | 1844,5 t szén, vagy 1519 t brikett és 267,20 t fűtőolaj |
| Hatótávolság: | 4200 tmf 10 cs sebességgel |
| Főgép teljesítmény: | 26 400 TLE |
| Sebesség: | 21,00 cs |
| Fegyverzet: | 12 db 30,5 cm/L45 Skoda löveg, 4 db hármascsővű lövegtoronyban (csőhossz:13,75 m, csősúly: 52,65 t, závarzat súlya: 1,6 t, lövedék súlya: 450 kg, kilövőtöltet súlya: 136 kg, lövedék kezdősebessége: 800 m/sec, a hármascsővű torony súlya: 630 t, lőtávolság: 18 km. Lőszer kiszabat csövenként: 76 db lövedék.) 12 db 15 cm/L50 Skoda löveg a kazamatákban (vízszintes irányzási szög: 120°, emelkedési szög: -6° + 15°, lövedék súlya: 45,5 kg. Lőszer kiszabat: csövenként: 180 db lövedék.) 14 db 7 cm/L50 Skoda torpedónaszád-elhárító löveg. (Lőszer kiszabat csövenként: 400 db 4,5 kg-os lövedék) 4 db 7 cm/L50 Skoda légvédelmi löveg 2 db 7 cm/L18 partraszálló löveg 4 db 53,3 cm-es rögzített, vízvonal alatti TCS (14 db L/6,3-as torpedóval, melyekből kettő gyakorlótorpedó) 4 db 8 mm-es Schwarzlose géppuska 20db C /10-es akna 2 db 8 mm-es géppuska, 392 db 8 mm-es M95ös puska, 133 db 8 mm-es M07-es pisztoly |
| Páncélvédettség: | Övpáncél: 150-280 mm (orr-tat 150 mm) 8 cm-es teakfaalátéten, Fedélzet: 30-48 mm Vezérlőtorony függőleges lemezei: 280 mm Fő lövegtornyok függőleges lemezei: 280 mm Kazamata ütegek: 180 mm |
| Egyebek: | 1 db motorcsónak 13 t, 1 db motorcsónak 9,5 t, 1 db motorcsónak 5 t, 1 db I. oszt. bárka segédmotorral, 1 db vitorlásbárka, 1 db I. oszt. mentőkutter, 4 db I. oszt. kutter, 3-4 db evezős csónak, 2 db I. oszt. gigg, 2 db. jollboot, 2 db jolle, 2 db kiscsónak. Csónak versenylobogó: "S". 4 db Tyszak típusú horgony: 8101 kg, 8115 kg, 8004 kg, 3055 kg. 2 db Admiralitás típusú horgony: 1500 kg, 750 kg. |
| Ismertető jegyek: | A testvérhajóival ellentétben a SZENT ISTVÁN kéményei magasabbak voltak és már kezdetől fogva rendelkeztek bombák elleni védőhálókkal, nagyobb volt a parancsnoki híd mögötti fényszóró-állás, szélesebb volt a parancsnoki hídja, az ütegparancsnoki állást 90 fokban el lehetett fordítani, nagy szellőzőkürtök a hátsó árboc előtt, nem volt torpedók elleni védőhálója, és csak két hajócsavar hajtotta. |
| Személyzet: | 38 + 1056 fő. |

Pályafutása:

1912. 01. 29-én megkezdődött az építése. Ez volt az első (és egyben az utolsó) csatahajó, amelyet magyar felségterületen és legnagyobb részt magyar anyagból építettek.

1913. 06. 28-án I. Ferenc József császár rendeletben meghatározta a nevét. Előzőleg más nevek is szóba kerültek: Corvin Mátyás, Erzsébet Királyné, Hunyadi, Rákóczy és Laudon.

1914. 01. 17-én 11.00-kor megtörtént a vízrebocsátás. A keresztanya Maria Theresia főhercegnő volt. A magyarokkal nem különösebben rokonszenvező Ferenc Ferdinánd trónörökös, aki a ZRÍNYI vízrebocsátásáról is tüntetőleg távolmaradt, nem volt hajlandó részt venni az ünnepségen. Az eseményre Fiume elé érkezett az új csatahajóosztály két, már elkészült egysege, a VIRIBUS UNITIS és a TEGETTHOFF. A vízrebocsátás utáni ünnepi ebéden Magyarországot gróf Tisza István miniszterelnök, báró harkányi János kereskedelmi miniszter, gróf Teleszky István pénzügyminiszter, az osztrák kormányt báró rajeczi Burián István közös pénzügyminiszter képviselte. 02. 9-én a *Herkules* és a *Pluto* dokkolásra Polába vontatta. 02. 17-én a *Herkules* visszavontatta Fiumébe. 08. 2-án annak ellenére, hogy még nem készült el, a háború kitörése miatt a *Herkules* elvontatta Polába.

1915. 10. 2-19. között dokkban állt. 11. 17-én szolgálatba állt az 1. Csatahajóraj kötelékében. 11. 20-án végrehajtotta az első próbaútját. 11. 22-én sor került a főgépek futópróbájára és a torpedólövészetre. 12. 13-án lögyakorlatot hajtott végre a Fasana-csatornában. 12. 23-án bizonyos kikötésekkel megtörtént az átvétel.

1916. 01. 6-án ünnepélyes keretek között Anton Haus tengernagy jelenlétében Rákosi Jenő a Budapesti Hírlap főszerkesztője átadta a hajó díszlobogóját (amelybe egy 48-as zászló darabját is beledolgozták), illetve a Szent Istvánt ábrázoló (Szödy Szilárd által készített) bronzplakettet (63 x 27 cm). 03. 15-én a hajó kifutott lögyakorlatra a Quarnerolóba, majd Pagohoz. 03. 16-án befutott Polába. 08. 31-én Polából áthajózott Fasanába. 09. 9-én Polába érkezett, Tűz támad az elülső lövegközpontban, melyet látszólag a fából készült falburkolat mögött hagyott tisztítórongyok öngyulladás okozott. 12. 15-én Károly császár meglátogatta a hajót.

1917. 2. 14-én kifutott Polából, majd Fasanába tért vissza. 02. 22-én befutott Polába. 03. 7-17. között dokkban állt. 03. 21-én lögyakorlatot tartott a Quarnerolóban, melynek során egy tengeralattjáró követte, de nem lőtt rá. 06. 5-én újabb lögyakorlatot hajtott végre. 07. 7-én Polából áthajózott Fasanába. 07. 14-én visszatért Polába. 11. 22-én II. Vilmos német császár látogatást tett a hajón.

1918. 04. 12-én lögyakorlatot hajtott végre. A hajó parancsnokságát Heinrich von Seitz sorhajókapitány vette át. 06. 9-én 22.15-kor elindult Polából az Otrantói-szoros ellen tervezett összetett hadműveletre. A kihajózást egy órával késleltette az, hogy késve nyitották ki a polai kikötőt biztosító zárrendszert. A hajót a VELEBIT romboló, valamint 76-os, 77-es, 78-as, 79-es, 81-es és a 87-es torpedónaszád biztosította. A Porer világítótornynál végrehajtott forduló után a sebességet 16, majd 17,5 csomó sebességre fokozták. Alig egy fél óra múlva a SZENT ISTVÁN egyik tengelycsapágyának túlhevülése miatt 12 csomóra kellett csökkenteni a sebességet. Később fokozatosan növelték de mégis 15 csomó alatt maradt. A kötelék Gruiza magasságáig nyugodt tengeren, szélcsendben haladt, a láthatóságot némileg korlátozta az enyhe párásság. 03.31-kor a Luigi Rizzo korvettkapitány parancsnoksága alatt a Premuda-sziget közelében, egy éjszakai felderítést követően várakozó MAS 15-ös és a MAS 21-es észrevette a közeledő hajóalakzatot. A láthatóság kelet felé megfelelő volt a számukra, míg nyugat felé, ahol az olasz torpedónaszádok várakoztak, a párásság megnehezítette a látást. A MAS 15-ös 2 torpedóval eltalálta a SZENT ISTVÁN jobboldalát. Az egyik az elülső kazántér magasságában, míg a második valamivel hátrébb csapódott be. A torpedótalálatok után a hajó gépeit leállították, és a hajót balra fordították. A vízbetörés miatt a SZENT ISTVÁN hamarosan 10°-ot jobbra dőlt, melyet az ellenkező oldali rekeszek elárasztásával 7°-ra sikerült csökkenteni. A lövegtoronyokat kifordították balra, hogy ezzel is csökkentsék a dőlés mértékét. Azután a hajó kb. 4,5 cs sebességgel újból megindult és 100°-os útirányban Brgulje felé tartott. A kazánházba betört víz miatt a hajót hamarosan újból meg kellett állítani, és megpróbálták lékponyvákat

húzni a lékekre, de ez nehézségekbe ütközött. A szivattyúk a gőznyomás csökkenése miatt lassabban dolgoztak, és a hajó dőlése állandóan nőtt. Ekkor kiadták a parancsot a hajó elhagyására. A SZENT ISTVÁN 06.05-kor felborult, majd 06.12-kor elsüllyedt. 4 tiszt és 85 főnyi legénység szállt vele együtt a hullámsírba. A torpedónaszádok, valamint a TEGETTHOFF bárkái és csónakjai 32 tisztet és 945 fő legénységet mentettek ki a vízből. A TEGETTHOFF-on később csak a tisztek és a sebesültek maradtak, akiket a hajó Polába szállított, míg a járóképes legénységet a torpedónaszádok Sebenicoba vitték. Itt a *Pola* nevű szénszállító hajóra zsúfolták össze őket embertelen körülmények közé, és két napig étlen-szomjan tartották. Kétnapi éhezés után egy torpedónaszád hozott élelmet, melyből 12,5 dkg. Marhahúskonzerv jutott fejenként. 06. 17-én a HELGOLAND könnyűcirkáló Sebenicoba érkezett és Polába szállította őket. A cirkáló fedélzetén – hét nappal a tragédia után - kaptak először meleg levest és kenyeret. Később az átélt megpróbáltatásokért mindenki 30 nap szabadságot, 300 Korona segélyt és 3 napi élelmet kapott. A hajó elsüllyesztése után Horthy ellentengernagy leállította az Otrantói-szoros elleni hadműveletet, hiszen az ellenség tudomást szerzett a hajóegységek adriai jelenlétéről, és a hajók visszatértek az állomáshelyeikre.