

In nomine Dei !



H „Kaiser-Karl-Seeächtnisjahrbuch“ 1932., ill. 1933. Évfolyamából.
(Wien, 1., Riemergasse 5.)

I. Ferenc József király.



A „Kaiser-Karl-Bedächtnisjahrbuch“ 1932., III. 1033. évfolyamából.
(Wien, I., Riemergasse 5.)

IV. Károly király.

A CSÁSZÁRI ES KIRÁLYI
HADITENGERÉSZET
BÉKÉBEN ÉS HÁBORÚBAN

ÍRTA:
GYŐRI LAJOS
NY. Á. TENGERÉSZETI
SZÁLLÁSMESTER.

DEBRECEN,

1935.

Nagy Károly és Társai grafikai műintézete

„Légy hű Istenedhez, hazádhoz,
tiszteld fel-
jebbvalóidat s mindig szemeid előtt
legyen
nemzedet múltja, jövője.“

Minden jog fenntartva; még a filmesítés joga is.

Vitéz nagybányai HORTHY MIKLÓS Őfőméltóságának,
Magyarország kormányzójának tiszteletteljes hódolattal
ajánlja

a szerző.

Előszó.

A szomorú végű világháború befejezése óta immár 16 év pergett le az idő homokóráján. Ez idő alatt nagyon sok háborús katonai munka látott napvilágot az arra hivatott írók és szak-tudósok tollából, de ezek között kevés a haditengerészetünkkel foglalkozó.

Én, aki a cs. és kir. haditengerészet kötelékében végigéltem a nagy idők nagy eseményeit, haditengerész életemből és bajtársaimtól szerzett adatokból gyűjteményt állítottam össze egyszerű elbeszélések alakjában, azért, hogy az olvasó megismerje ennek útján azokat az adatokat, amelyek a cs. és kir. haditengerészet dicsőségeiben gazdag életét jellemzik.

Ezúton mondok hálás köszönetet volt bajtársaimnak, akik ebben a munkámban egyes események közlésével, – amelyben maguk is résztvettek – továbbá fényképfelvételekkel szívesek voltak támogatni.

Hiszem, hogy nem végeztem hiábavaló munkát és ebben a reményben bocsátom útnak könyvemet.

Debrecen, 1935. május havában.

Szerző.

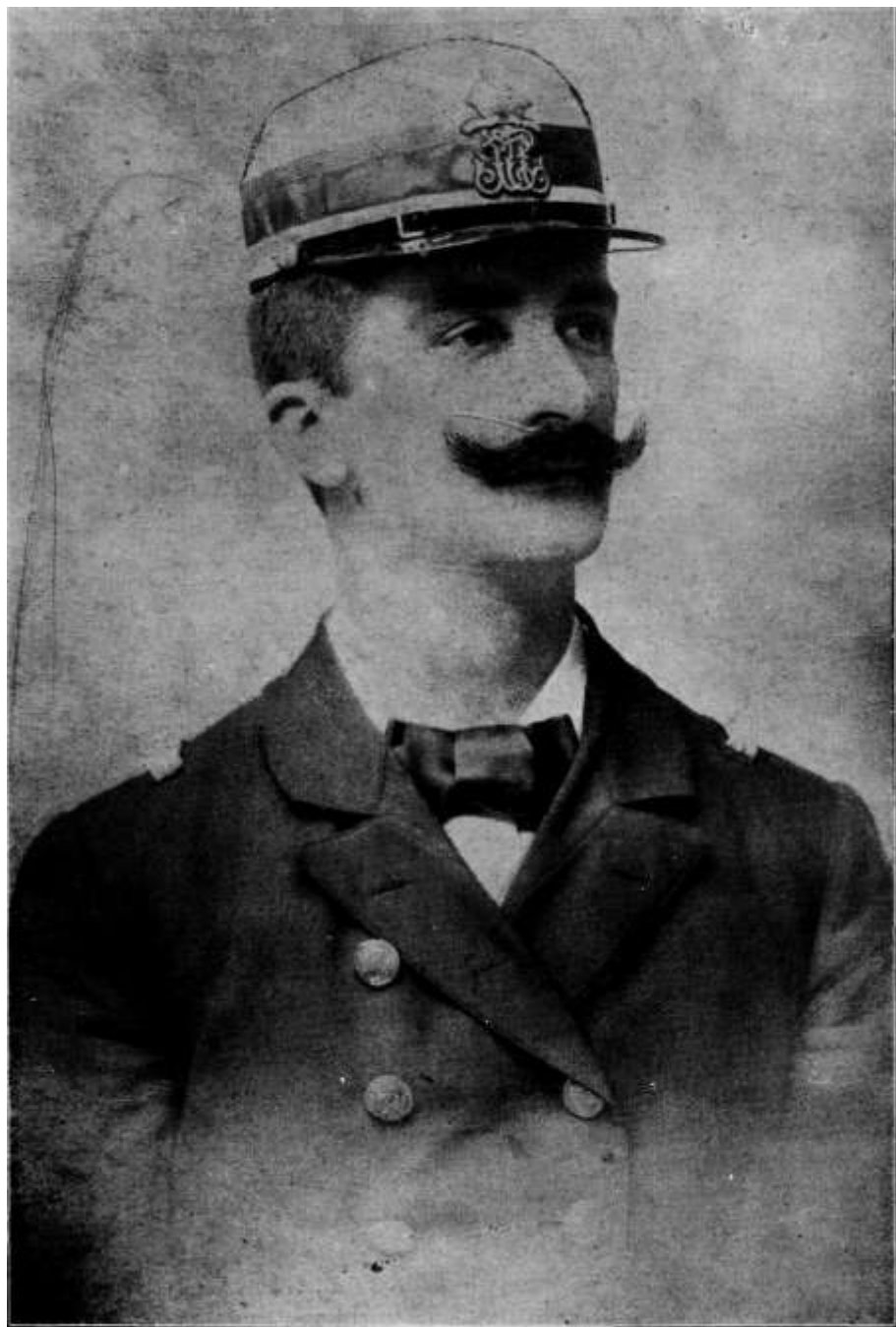
Vitéz nagybányai Horthy Miklós

Vitéz nagybányai Horthy Miklós, Magyarország kormányzója, a vitézek főkapitánya, cs. és kir. altengernagy, cs. és kir. kamarás, 1868. június hó 18-án Kenderesen született. Iskoláit a debreceni ref. Kollégiumban, majd Sopronban végezte. A fiumei tengerészeti akadémia elvégzése után, 18 éves korában, a cs. és kir. haditengerészet szolgálatába lépett. A fiatal tengerész hadapród gyorsan haladt előre. 1908-ban már az S. M. S. „Taurus“ cirkáló parancsnoka, 1909-ben korvettkapitányi rangban mint királyi szárnysegéd teljesített szolgálatot.

Az 1912-13. balkáni válság idején önként kérte beosztását a flottához, ahol az S. M. S. „Budapest“ sorhajó parancsnokságát vette át.

Rendjelei és kitüntetései: a katonai Mária Terézia-rend lovagkeresztje, a Magyar Érdemkereszt a kardokkal, a hadidíszítményes Lipót-rend lovagkeresztje a kardokkal, a hadidíszítményes III. oszt. Vaskoronarend a kardokkal, a hadidíszítményes III. oszt. Katonai Érdemkereszt a kardokkal, bronz Katonai Érdemérem a katonai érdemkereszt szalagján a kardokkal, bronz Katonai Érdemérem piros szalagon, Károly csapatkereszt, sebesülési érem egy sávval, II. oszt. tisztii katonai szolgálatijel, Jubileumi emlékérem a fegyveres erők számára, katonai jubileumi kereszt, 1912-13. emlékkereszt, a Souverain máltai katonai lovagrend nagykeresztje, a Johannita-rend díszkommandátora, I. oszt. porosz királyi Vaskereszt, II. oszt. porosz királyi Vaskereszt, II. oszt. porosz királyi Vörös Sas-rend a kardokkal, III. oszt. porosz királyi Koronarend, II. oszt. bajor Szent Mihály-rend, Ottoman császári Imtiáz-érem a kardokkal, Ottoman császári Vassfélhold, II. és III. oszt Medjidjeh-rend, II. oszt. belga Korona-rend, II. oszt. montenegrói Daniló-rend a csillaggal, montenegrói jubileumi érem és az észti Szabadság-kereszt I. osztálya.

A háború kitörésekor sorhajókapitány s az S. M. S. „Habsburg“ csatahajó parancsnoka volt, majd csakhamar az S. M. S. „Novara“ parancsnoka lett s ezzel megkezdődött diadalmas győzelmeinek sorozata.



(B. Boniuento felvétele, Póla.

Vitéz nagybányai Horthy Miklós
cs. és kir. sorhajóhadnagy korában (1904.



(Breliszky felvétele.)

Vitéz nagybányai Horthy Miklós
cs. és kir. altengernagy.

1915. májusában az U. VIII. jelzésű tengeralattjárót Cephalónia szigetéig vontatja le, a nagyszámú egyesült francia-angol ellenséges flotta minden örököse dacára.

Ugyanezen év május 23-án a Novarával Porto Corsini kikötőjét bombázta.

1915. decemberében 4 torpedórombolóból és 3 torpedónaszádból álló hajórajával San Giovanni di Medua kikötőjét támadja meg és éjszakai várat^Tan támadásával az ott horgonyzó 15 nagyobb és 14 kisebb hajót megsemmisítette s ezzel lehetővé tette a Levesen elfoglalását.

Legnagyobb haditette s egyúttal a monarchia legfényesebb tengeri diadala az otrantci ütközet volt, amikor 5 hajójrval az ellenség 17 hajóból álló ilettségét megtámadta és egy teljes napig tartó küzdelem után visszavetette s belőle 2 cirkálót és 2 torpedórombolót megsemmisített.

Ebben az ütközetben egyéni hősiességének s a vezér példát mutató bátorságának nagyszerű tanújelét adta akkor, amikor gránát-szilánktól megsebesülve, sebének bekötözése után ismét visszavitette magát a parancsnoki hídra s tovább vezette a küzdelmet, míg eszméletet el nem vesztette.

Mikor magához tért, a parancsnokságot ismét átvette s a győzelmet az ellenségtől kicsikarta. Itt a magyarázata annak, hogy miért szerették őt annyira s oly bámuló csodálattal tengerészei.

Nagyszerű képességeit s kiváló érdemeit a király sem hagyta jutalmazás nélkül s 1918. februárjában altengernaggyá és a flotta parancsnokává nevezte ki.

Ő volt a császári és királyi haditengerészet utolsó parancsnoka.

Haus Antal

(1851-1917.)

cs. és kir. vezértengernagy.

Haus Antal cs. és kir. vezértengernagy, es. és kir. belső titkos tanácsos, az osztrák-magyar haditengerészet parancsnoka 1851-ben, Tolmeinban született. A haditengerészet szolgálatába 1869-ben lépett.



Mint a fiumei haditengerészeti akadémia tanára, kiadta az „Océanographie und maritime Meteorologie“ című értékes tankönyvét.

a csillagokkal, Lipót lovagrend, katonai érdemkereszt háborús jelvényekkel, I. oszt. katonai érdemkereszt, 3. oszt. katonai kitüntetés tisztek részére, 2. oszt. katonai jubileumi aranyérem, katonai jubileumi kereszt, katonai emlékérem 1912-13., vöröskereszt szolgálati csillag háborús jelvényekkel, német vaskereszt I. és II. oszt., porosz vörös sasrend nagykeresztje, porosz koronarend, 1. oszt. spanyol tengerészeti érdemrend, 3. oszt. montenegrói Daniló-rend, I. oszt. hollandiai emlékérem.

1907. májustól októberig már mint altengernagy, a hágai második békekonferencián mint a monarchia kiküldötte szerepel.

Haus Antal nagy volt mint ember, nagy volt mint katona. Átérezve a közösség nagy horderejét, 50 éves korában megtanult magyarul, hogy magyar származású tengerészeivel is saját anyanyelvükön beszélhessen. Szerette is minden magyar tengerész, annyira, hogy mindegyik a jóságos szívű nagy admirális fényképét magával hordozta. Ő mutatta meg nekünk, hogy szigorú katonai fegyelem közé is lehet lelket vinni.

1913. február hó 22-én a király a hadügyminisztérium haditengerészeti csoportjának főnökévé és egyúttal a haditengerészet parancsnokává nevezte ki.

Fényes haditette volt az olasz hadüzenet napján, 1915. év május 23-án, az olasz tengerpart megtámadása. Az egész támadás irányítását az S. M. S. „Habsburg“ hajóról maga vezette. A „Habsburg“ sorhajó Ancona kikötőjét bombázta, amely az olasz keleti tengerpart legnagyobb erődtímeje volt. 1916. május 12-én a király vezértengernaggyá nevezte ki.

1917-ben halála híre nagy szomorúságot keltett a haditengerészetnél, Pólában temették el. Holttestét 1925-ben Bécsbe szállították és ott a családi sírboltban helyezték örök nyugalomra.

Halála után 17 évvel a hála és a kegyelet hangján emlékezem meg e nagy férfúró, az igazi ember mintaképéről.

Még életében hallottuk, hogy Őfelsége, a király, bárói rangra akarta emelni, de Haus Antal szerényen kitért előle.

Nyugodjon békében a császári és királyi haditengerészet aranyszívű,
galamblelkű
parancsnoka.

A es. és kir. haditengerészet történeti ismertetése.

Az osztrák-magyar monarchiának legnagyobb és legdrágább katonai alakulata volt a haditengerészet. Legnagyobb volt, mert tag-

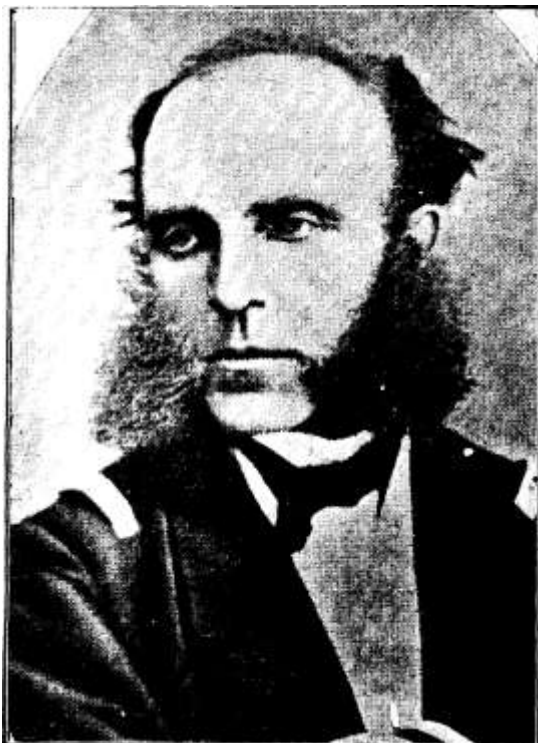


Nándor Miksa főherceg.

létszáma meghaladta a 70,000-et, legdrágább, mert egy-egy csatahajó teljes felszerelése millió és millió aranykoronába került.

A császári és királyi haditengerészet a császári királyi tengereiből fejlődött ki, ennek ideje 1814-től 1867-ig tartott.

Az 1867-iki kiegyezés után a cs. és kir. hadiflotta állandóan fejlődött; tetőfokát közvetlen a világháború kitörése előtt érte el. Az állandóan készült újabb hajók építési költsége igen tekintélyes összegre rúgott, amelynek 43%-át a magyar nemzet adófizető polgárai fizették; ebből következik, hogy a császári és királyi haditengerészet s a vele szorosan összefüggő arzenál és kikötőberendezések 43% -a a magyar nemzet tulajdona is volt.



Tegretthoff Vilmos cs. és kir. tengernagy.

A cs. és kir. haditengerészet fejlődésén és nagyra emelésén kiváló emberek munkálkodtak, akiknek tettei örökké fennmaradnak. Nándor Miksa főherceg, a későbbi mexikói császár, Tegetthoff Vilmos, a helgolandi és lissai tengeri csaták hőse, báró Wüllerstorff-Urbair Bernát, a Novara vitorlás s fregattá világkörüli útjának vezetője.

A három nagy férfiú munkásságát egybefoglalva:

Nándor Miksa főherceget joggal nevezik a cs. és kir. haditengerészet megalapítójának;

Tegetthoff Vilmos a hadipályán volt annak úttörője;

báró Wüllerstorff pedig a tudomány és nemzetgazdaság területén annak útmutatója, amely utóbbi oly szorosan függ össze a tengerészettel.



Báró Wüllerstorff-Urbair Bernát cs. cs. kir. altengernagy.

Kiemelkedő nagy ember még gróf Montecuccoli Rudolf, ki a Kína elleni szövetséges tengeri haderők egyik fővezetője volt és a modernebb hajók építésének lelkes apostola. Az ő buzdítására szavazta meg a magyar képviselőház tengeri haderőnk fejlesztéséhez a költségvetést. A gyűlésen személyesen megjelent és „Tengerre magyar!” elhangzott szava nagy lelkesedést váltott ki a magyar képviselők között.

Haus Antal vezértengernagy, ki az olasz part megtámadása és sikeres végigbombázása által tette nevét a történelem lapjain nevezetessé.



Gróf Montecuccoli Rudolf cs. és kir. tengernagy.

Vitéz nagybányai Horthy Miklós cs. és kir. kamarás., altengernagy, a flotta utolsó parancsnoka. Az önálló cirkálóharc megteremtője, az otrantói tengeri csaták legendás hőse.



Gyalogos tengerész 1820-ban.



Tengerész mérnök és tengerész tüzértiszt 1820-ban.



Tengerésztiszt a hajón szolgálatban és díszruhában 1820-ban.



Gyalogos tengerész, tengerésztüzér és tengerésztüzér altiszt 1856-ban,



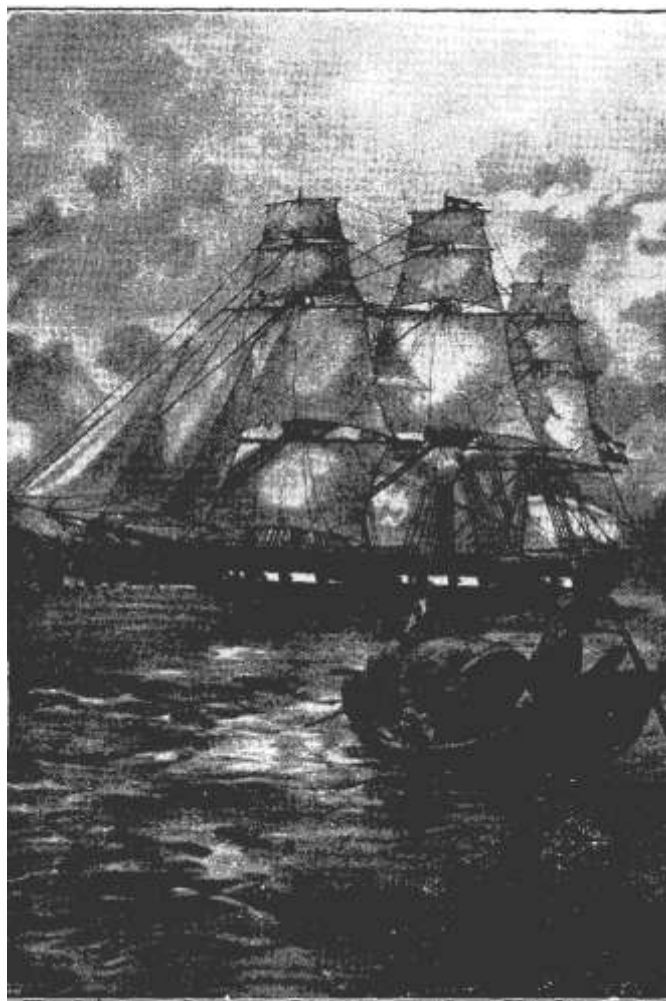
Tengerész és tengerész-kürtös 1856-ban.



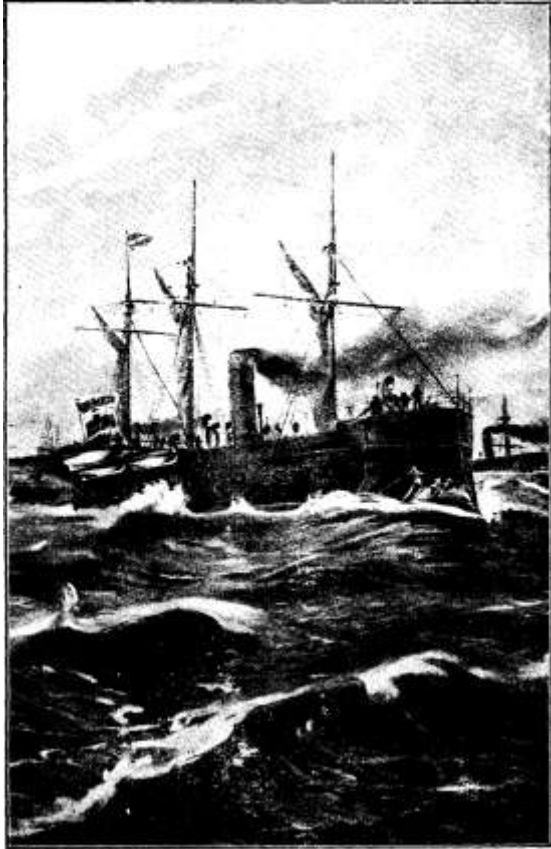
Hajókormányos, hajókalauz és szállásmester 1856-ban.



Tengerésztörzstiszt díszben és tengerésztiszt a fedélzeten 1858-ban.



S. M. fregatta „Novara“ 1858-ban.



„S. M. Panzerfregatta „Erzh. Ferdinand Max“ 1866-ban.

Régi magyar tengerészek.

A monarchia tengerészetéhez az 1820-as években nagyon kevés magyar származású tengerész került. Ezek is többnyire önkéntes jelentkezés folytán jutottak oda, A haditengerészet történetírói a nagyobb események alkalmával hősiiesen viselkedő tengerészek neveit sok helyen megnevezik. Ennek alapján állítottam össze 1827. évtől ezeknek a hős magyar tengerészeknek a névsorát, valamint cselekedeteik rövid leírását. Bizonyára voltak többen is, de nevük ismeretlen maradt.

Legelőször Simon József magyar tengerész nevével találkozunk, aki a „Sofia“ goelett két görög kalózhajóval való harcában 1827. november hó 16-án rettenthetetlen bátorsága és az ágyú biztos kezelése által hozzájárult a nap sikeréhez. A goelett kétárbócos megfigyelő kosarakkal ellátott fürgé vitorlánhajó. Ferdén állított árbocai közül a hátsó főárboca nem hord keresztvitorlafát.

Később, 1848. június hó 2-án és 13-án, a Cacrlé ütegsánc ellen intézett támadások visszaverése alkalmával a hivatalos jelentés szerint a mesterlövést Károlyi tengerésztüzér adta le; hidegvérű bátorságát és sikeres ügyességét arany vitézségi erem jutalmazta. Abban az időben óriási örömet okozott a tengerpartunk ellen intézett újbóli támadás sikeres visszaverése. így például egy Badenben nyaraló bécsi társaság, mikor a lapok hírért hozták, gyűjtést rendezett, amelynek 576 forint lett az eredménye. Ezt az összeget, mely elég tekintélyes volt, elismerő köszönetnyilvánításuk kíséretében Károlyi tengerésztüzérnek és bajtársainak küldték meg.

1849. év augusztus hó 25-én gróf Hadik János sorhajóhadnagyot a „Mária Anna“ kerekas gőzessel Tuniszba rendelték.

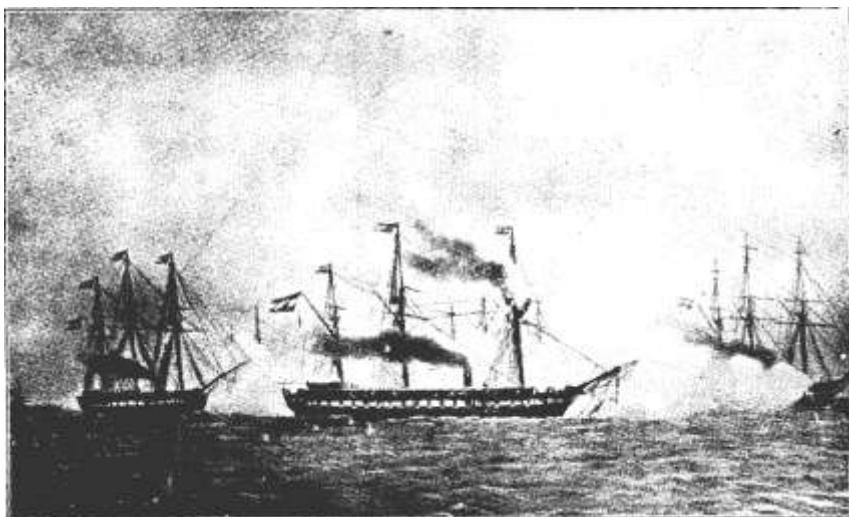
1857-59-ben a „Novara“ vitorlás fregattá földkerületi útján résztvett magyarok:

Gyulai Gaál Béla sorhajóhadnagy,
 Jakobi Ernő sorhajózászlós,
 Semsey Semsey Qusztáv fregattzászlós,
 Kalmár Sándor fregattzászlós,
 batizfalvy Máriássy Mihály fregattzászlós,
 báró Ráth József tengerész hadapród.

Az „Impétueuse“ francia császári fregatta Zára ellen intézett és visszavert támadása (1859 július 7.) leírásában is találkozunk magyar névvel. Bár nem tengerész volt, mivel azonban katonai beosztása szorosan összefüggött a tengerészettel, azért megemlítem.

Dalmácia császári királyi kormányzója a fent jelzett időben báró Nagy altábornagy volt.

1864. május 9-én a helgolandi híres tengeri csata leírásában is találkozunk magyar tengerész hőssel. A helgolandi tengeri csatában részt vett az osztrák-magyar flotta Tegetthoff Vilmos tengernagy vezénylete alatt. A Schwartzberg-fregattán a távolságok mérésére



A helgolandi tengeri csata 1864 május 9-én.

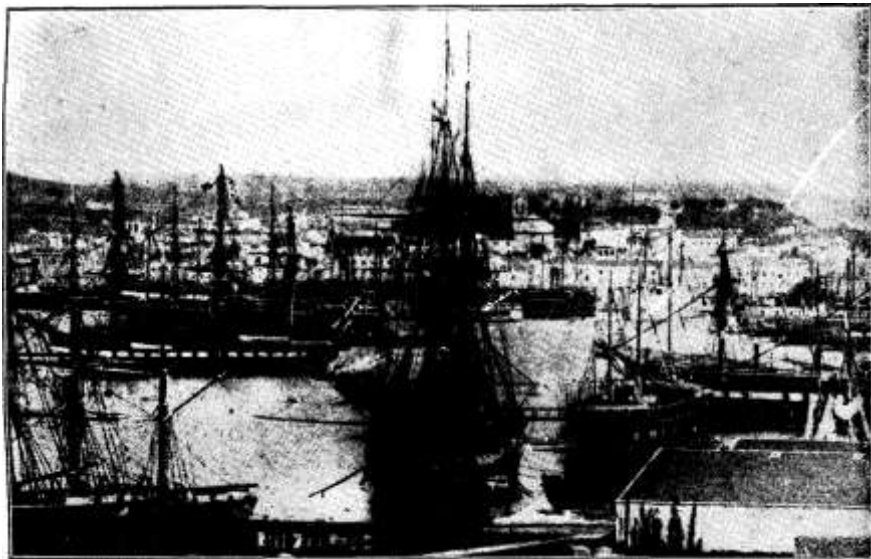
az árbockosárba beosztott Kalmár Sándor sorhajózáslós vette észre, hogy a vitorla meglazult csomójából lángok törnek elő. Ugyanis a száraz vászon meggyulladt s miután az árbockosárban nem volt víz, Kalmár lekiáltott, de a harci zajban a kiáltást a hajón nem hallották meg. Az égés átterjedt az árbocra is és a lángoló árbócfáról utolsónak jött le Kalmár Sándor. Ez a tette példa gyanánt szerepelt hosszú éveken keresztül a haditengerészet katonái előtt

Bennünket, magyarokat, érdekel I. Ferenc József királyunk első tengeri útja 1869-ben, melyen résztvett gróf Andrássy Gyula m.

kir. miniszterelnök is. Ez volt az első tengeri út, melyet a király Magyarország miniszterelnökével együtt tett meg.

1872-74-ben az osztrák és magyar északsarki expedíció részvett dr. Képes Gyula, mint az expedíció orvosa.

Ez az expedíció az északi sarkon felfedezte és birtokba vette a „Ferenc József-földet“ 1873. november 2-án. A hivatalos jelentés a birtokbavételt a következőképpen írja le:



A pólai hadikikötő 1870-ben.

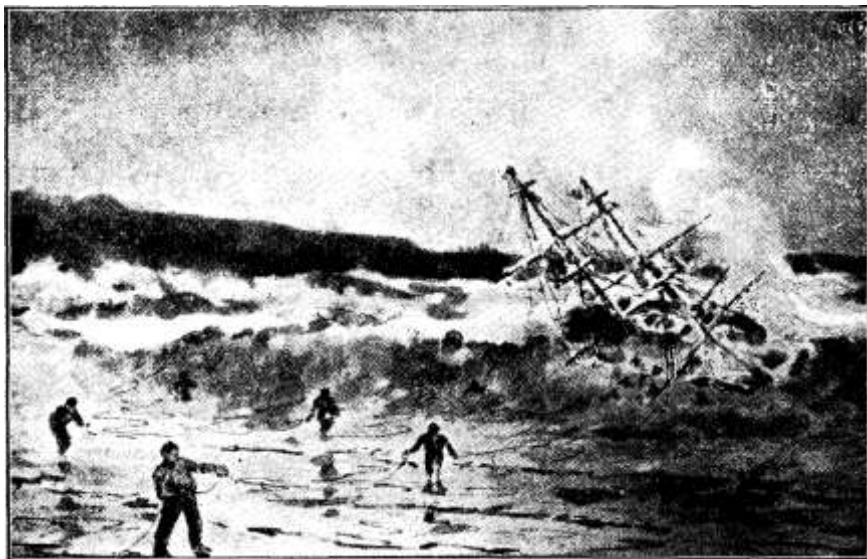
Egyik kinyúló földcsúcson nagy kőhalmot emeltek, amelybe a föld felderítésére és elfoglalására vonatkozó okmányt, az expedíció rövid történetét, Őfelsége képmását, a monarchia különféle pénzeit, újságokat, stb. helyezték. A kőhalom tetejébe zászlórudat erősítettek és a monarchia lobogóját felvonták.

1874. november 20-án a „Saida“ brigg hajótörésénél találkozunk újra magyar tengerésszel.

A brigg a tengerészek és különösen a kormánylegénység kiképzésére szolgált és a hajózásra kiválóan alkalmas volt.

A brigg kétárbócos keresztvitorlás hajó volt. Ágyúi a fődélzeten voltak. A hajó törzsszemélyzete között volt a hajótörés alkalomával andaházi Andaházy Sándor tengerész hadapródjelölt, magyar származású tiszt is.

A brigg a Vaticano fok és Scylla között elterülő tágas Gioja öbölben szél alá került és Farazziana előtt zátonyra futott.



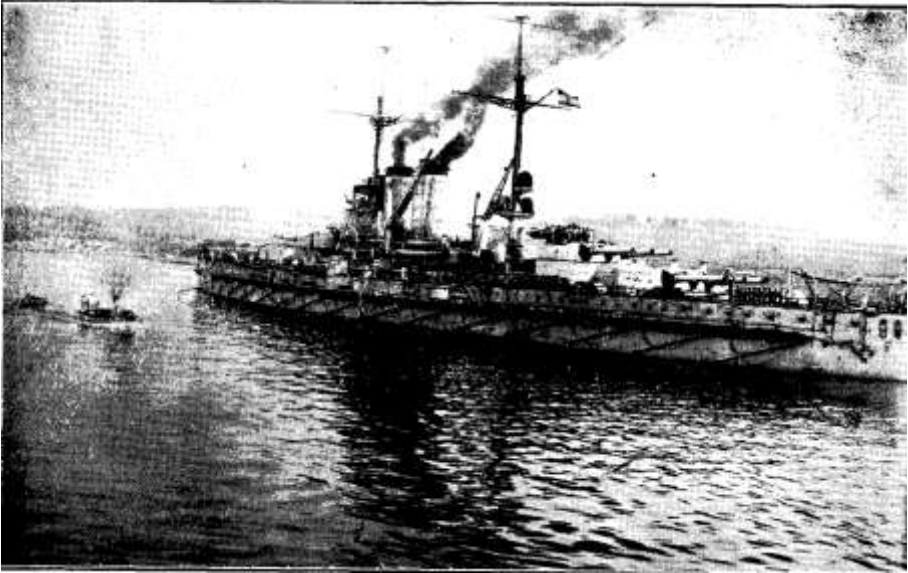
A „Saida“ brigg hajótörése.

Ezekből láthatjuk, hogy a magyar ember, mint mindenütt, a haditengerészetnél is alkalmazkodni tudó, tanulékony, bátor magatartású, feljebbvalóját szeretve tisztelő katona volt.

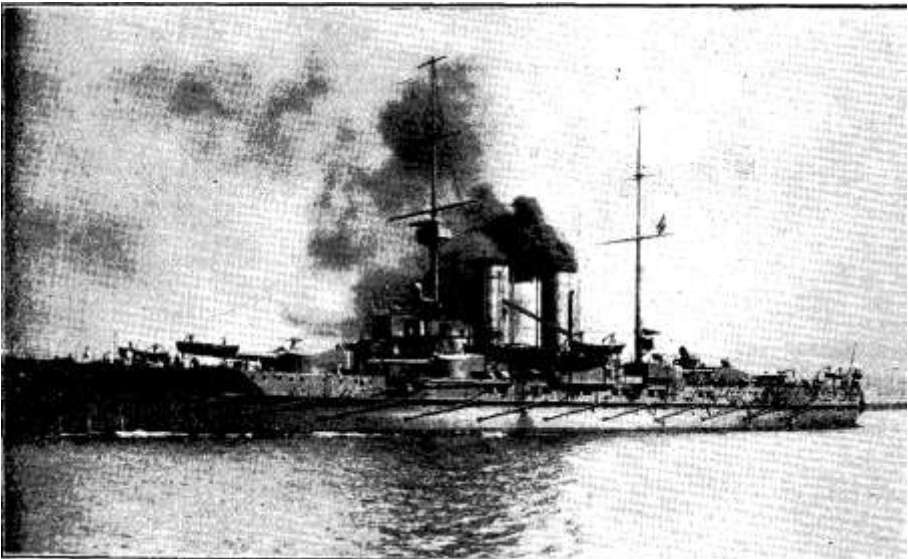
A császári és királyi haditengerészet hajói.

1. Csatahajók

Neve és vízrebocsátási évszáma	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Ürtartalma	Legvastagabb	Legvékonyabb	Fegyverzete	Lőerő	Óránk. seb. tengeri mértf.	Személyzet száma hajónként
	m e t e r			tonna	pánc. mm.					
Szent István (14) Prinz Eugén (12) Tegetthoff (12) Viribus Unitis (11)	151	27·3	8·2	20000	280	48	¹² 30·5, ¹² 15, ¹² 7 ² 4·7, ² 7, ¹ M. lr.	25000	20	1376
Zrinyi (10) Radetzky (09) Erzherzog Franz Ferdinand (08)	131	25	8·1	14500	250	48	⁴ 30·5, ⁴ 24, ¹⁰ 10 ⁴ 7, ² 4·7, ³ M. lr.	20000	20	970
Erzherzog Ferdinand Max (05) Erzherzog Friedrich (04) Erzherz. Karl (03)	119	22	7·5	10600	240	75	² 24, ¹² 19, ¹² 7 ⁴ 4·7, ² 7, ² M. lr.	18000	20	748
Babenberg (02) Árpád (01) Habsburg (00)	108	20	7·1	8300	220	66	⁸ 24, ¹² 15, ¹⁰ 7, ⁹ 4·7 ² 7, ² M. lr.	15000	19	653
Budapest (96) Monarch (95) Wien (95)	93	17	6·4	5600	270	60	⁴ 24, ⁶ 15, ¹² 4·7 ³ 7, ¹ M. lr.	8000	17	441



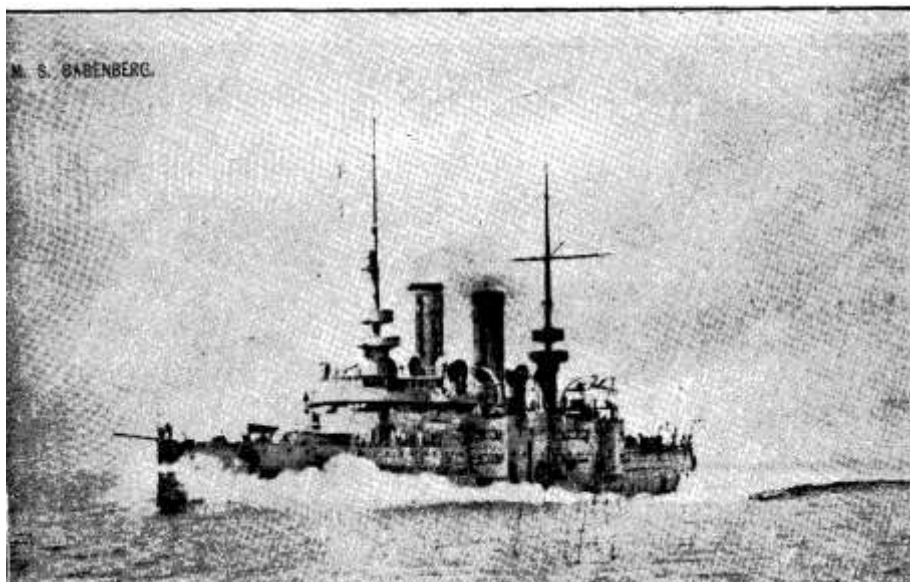
Az S. M. S. „Tegetthoff”.



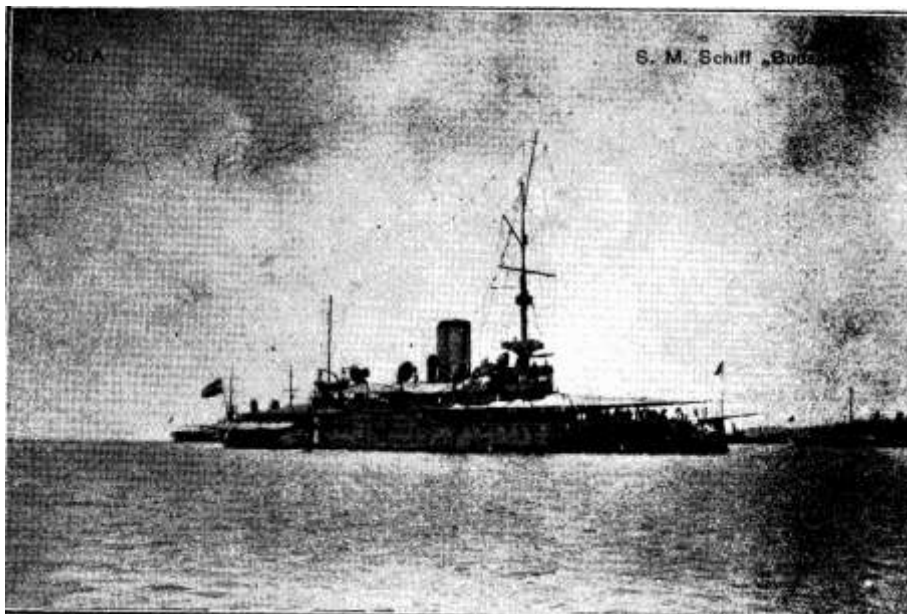
Az S. M. S. „Zrínyi”



Az S. M. S. „Erzherzog Karl”



Az S. M. S. „Babenberg”



Az S. M. S. „Budapest.”



Az S. M. S. „Kaiser Franz Joseph I.

II. Cirkálók. (14.)

Neve és vízrebocsátási évszáma	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Ürtartalma	Legnagyobb	Legvékonyabb	Fegyverzete	Lőerő	Óráskanti seb. tengeri mértf.	Személyzet száma
	m	n	t	e	r	tonna				
Sankt Georg (03)	117	18·8	6·5	7300	210	65	$\begin{matrix} 24, & 319, & 415, & 7 \\ 10, & 47, & 27, & 2 \end{matrix}$ M. lr.	15000	22	628
Kaiser Karl VI. (98)	112	17·2	6·2	6300	220	60	$\begin{matrix} 24, & 815, & 104, & 7, & 27 \\ 2 \end{matrix}$ M. lr.	12300	20	546
Kaiserin und Königin Mária Theresia (93)	107	16	6·5	5200	100	57	$\begin{matrix} 219, & 815, & 104, & 7, & 27 \\ 2 \end{matrix}$ M. lr.	9000	19	504
Novara (13)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$\begin{matrix} 9, & 10 \\ 2 \end{matrix}$ M. lr.	25000	27	464
Helgoland (12)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$\begin{matrix} 9, & 10 \\ 2 \end{matrix}$ M. lr.	25600	27	464
Saida (12)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$\begin{matrix} 9, & 10 \\ 2 \end{matrix}$ M. lr.	25600	27	464
Admiral Spaun (09)	125	12·8	4·6	3500	60	20	$\begin{matrix} 7, & 10 \\ 2 \end{matrix}$ M. lr.	20000	26	464
Kaiserin Elizabeth (90)	98	15	5·7	4000	90	57	$\begin{matrix} 215, & 615, & 104, & 7 \\ 27 \end{matrix}$ M. lr.	8000	19	425
Kaiser Franz Joseph I. (89)	98	15	5·6	4000	90	57	$\begin{matrix} 15, & 104, & 7, & 7 \\ 3 \end{matrix}$ M. lr.	8000	19	441
Szigetvár (00)	92	12	4·3	2300		50	$\begin{matrix} 8, & 12, & 104, & 7 \\ 1 \end{matrix}$ M. lr.	7200	20	305
Aspern (99)	92	12	4·3	2400		50	$\begin{matrix} 8, & 12, & 104, & 7 \\ 1 \end{matrix}$ M. lr.	7200	20	305
Zenta (97)	92	12	4·3	2300		50	$\begin{matrix} 8, & 12, & 104, & 7 \\ 1 \end{matrix}$ M. lr.	7200	20	305
Panther (85)	69	10	4·3	1530			$\begin{matrix} 4, & 7, & 104, & 7 \end{matrix}$	6000	18	187
Leopard (85)	69	10	4·3	1530			$\begin{matrix} 4, & 7, & 104, & 7 \end{matrix}$	6000	18	183

III. Torpedó járművek.

Neve és vízrebocsátási évszáma	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Úrtartalma tonna	Fegyverzete	Lőerő	Óránkénti seb. tengeri mf.	Személyzet száma hajónként
	m é t e r							
1. Varasdiner (13)	67	6-2	1-7	386	27,7 lr.			
Tátra (12)	83,5	7-8	2-5	850	210,7 lr.	20600	32	99
Triglav (13)							32	
Orjen (13)							33	
6. Lika (13)							32	
Csepel (12)							32	
Balaton (12)	32							
12. Csikós (09)	67	6-2	1-8	400	7 lr.	6000	28	65
Réka (09)								
Velebit (09)								
Turul (08)								
Uskoke (07)								
Huszár (05)								
Dinara (09)								
Pandur (08)								
Scharfschütze (07)								
Uian (06)								
Streiter (06)								
Wildfang (06)								
Magnet (96)	67	8-2	3-3	510	7 lr.	5000	26	80
Satellit (92)	67	8-1	2-8	540	7,47 lr.	4000	23	84
Trabant (90)	67	8-0	2-4	540	7,47 lr.	3500	20	84
Pianet (89)	64	7-0	2-5	480	7,4 / lr	3500	20	84
Blitz (88)	59	6-8	2-1	360	7,47 lr.	2600	21	61
Komet (88)	59	6-8	2-1	360	47 lr	2600	21	61
Meteor (87)	57	6-8	2-5	350	47 M	2600	21	61

Ezen a hajókon kívül volt még száz torpedózó hajó, melyek számokkal voltak 1-től 100-ig jelezve. Kevés eltéréssel majdnem mindenben egyformák voltak, így csak számszerűen említem meg őket: hossza 57,4, szélessége 5,7, mélyjárata 1,5, úrtartalma 250, fegyverzete 27 lr, lőerő 5000, óránkénti sebesség 28, személyzet 29.

Ez mind a tengeri hadiflotta állományához tartozott; ezenkívül voltak még a monarchiának folyami hajói is.



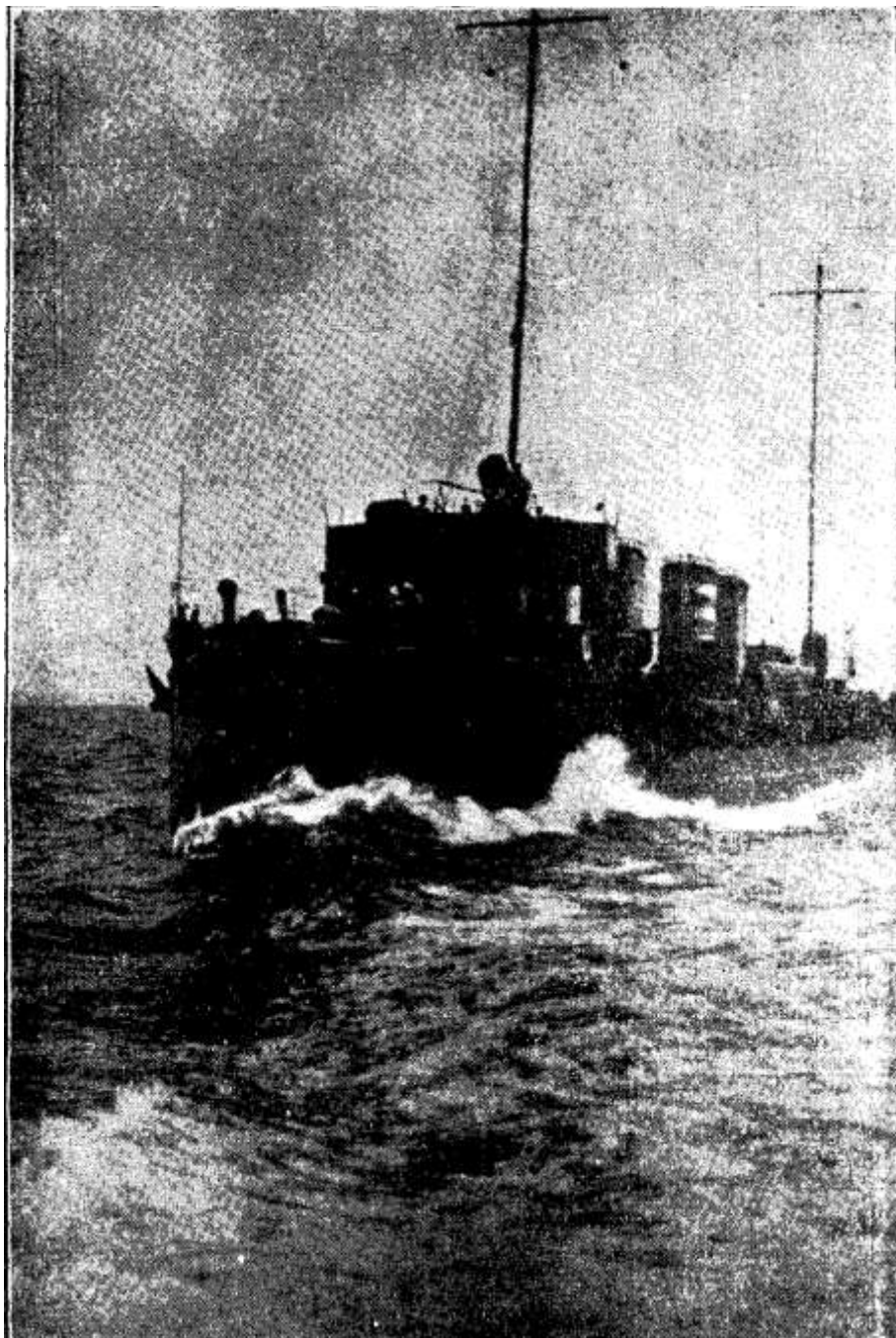
Az S. M. S. „Csepel”.



Az S. M. „Wildfang” torpedójármű .



Az S. M. „Wal” torpedó jármű .



Az S. M. S. „Triglav”.

Monitorok.

Neve és vízrebocsátási évszáma	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Ürtartalma	Vastag	Vékony	Fegyverzet:	Lőerő	Óránkénti seb. tengeri mf.	Személyzet száma
Száva										
Temes										
Enns (14)	58	10·3	1·3	536	50	25	12, 12 Hab, 7, M.	1500	12	85
Inn (15)										
Bodrog (04)	56	9·5	1·2	440	75	25	12, 12, Hab, 7, M.	1400	13	77
Temes (04)										
Körös (92)	54	9·0	1·2	448	75	19	12, 7, M.	1200	10	78
Szamos (92)	50									76
Leitha (71, 94)	50	8·0	1·1	310	50	25	12, M.	700	8	57
Maros (71, 94)										

Hajók különleges hadicélokra.

Név és vízrebocsátási évszám	Hossza	Szélessége	Mélyjárata	Ürtartalma	Fegyverzete	Lőerő	Óránkénti sebesség	Személyzet	Megjegyzés
Kronprinz Erzhergog Rudolf [87]	90	19	7·4	6900	30·5, 12, 4·7, 3·7, 7, M. lr.	6500	16	454	Helyi védelemre
Mars [93]	87	19	7·6	7500	24, 15, 4·7, 7, M. lr.	8000	16	574	
Pola Teodo [14] [15]	131	17·4	7·7	13200	4·7, M.	6200	14		Szénzállító gőzösök
Lussin [83]	71	8	3·7	1000	4·7	1800	14	154	Torpedó szállító hajó
Taurus Miramar [04] [72]	67 82	6·9 10	4·0 4·3	1300 1830	4·7, 3·7	2000	17	159	
Lacroma Dalmat [87] [96]	71 41	10 6·1	4·7 2·1	1680 260	4·7	6000 325	18 12	177 22	Csavaros gőzös
Cyclop [71]	70	9	5	2150	9	850	11	93	Műszaki hajó
Gäa [91]	153	17·5	7·3	13000	12, 7	16000	19	331	Torpedó raktárhajó
Pelikán [91]	85	12·6	4·7	2430	7, 4·7	4000	18	196	Tengerelátjáró raktárhajó

Név év vízrebocsátási évszám	Hossza	Szélessége	Méllysége	Ürtartalom	Fegyverzete	Lj.10	Órántéti sebessége	Személyzet	Megjegyzés
Vesta (92)	88	11.4	5	2130		1200	10	57	Petroleum szállító hajó
Herkules (10)	64	10.3	4	1500	2.47, M.	2500	10	81	
Delta Aurora (71) (73)	59	10	4.4	1340	1. M	800	11		Aknaraktár hajók
Chamäiron (13)	88	9.2	2.7	1100	1.9	5500	21		Aknalera kó
Dromedar Salamander (91) (91)	32 39	5.4 8.1	1.9 1.5	175 268	2.47	350 300	10 10	28 28	Aknaszállító szerhajók
Basiisk (02)	46	7.9	1.5	314	2.47, M.	550	11	40	Aknaszállító szerhajó
Nixe Najade Nymphe (04) (91) (94)	27 48 27	6.7 7.8 6.7	2.2 2.7 1.9	250 554 230	2.47	120 500 95	11 9 9	11 29 11	Vízfordó szerhajók
Gigent Pluto (89) (97)	33 25	6.4 5.3	2.8 2.3	260 99	1.47	400 200	11 11	25 18	Szivattyú szerhajók
Hippos Büffel (88) (86)	30	4.7	2.0	97	1.37	250	12	19	Vontató szerhajók

Tüzérségi iskolai főhajó az S. M. S. „Adria“ volt. Az S. M. S. „Feuerspeier“, az S. M. S. „Spalato“ és az S. M. S. „Sebenico“ mint mellékhajó, a tüzérségi oktatás céljaira voltak beosztva a következőképpen: Az S. M. S. „Adria“ 1854-ben épült csavarfregatta 3430 tonna ürtartalommal mint állomáshajó volt a móló Adriánál. Az S. M. S. „Feuerspeier“ a tüzérségi legénység szállóhajója volt, míg az S. M. S. „Spalato“ és az S. M. S. „Sebenico“ hajókkal a tengerre mentek ki a tüzérségi növendékek levési gyakorlatokat végezni.

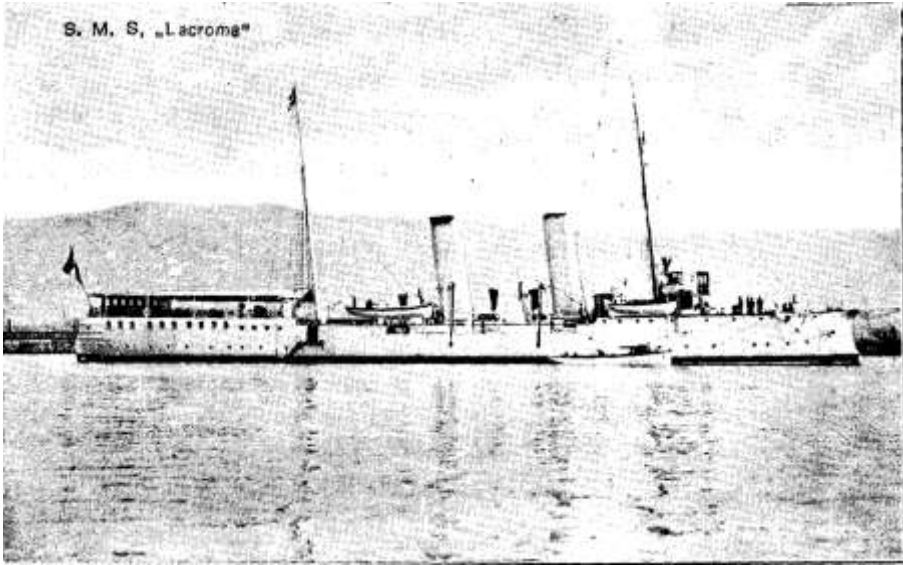
Az „Adria“ és a „Feuerspeier“ hajók együttes fegyverzete: 615.57, 84.7, 13.7.

„Spalato“ (840 tonnás) 212, 110, 17, 84.7, 23.7.

„Sebenico“ (890 tonnás) ¹⁵, ¹², ¹⁰, ⁷, ⁸4.7, ²3.7.

Torpedkezelők főhajója az S. M. S. „Alpha“ (1350 tonnás) és az S. M. S. „Gamma“. A tengeri gyakorlatokra kijáró mellék-torpedókilövő hajó az S. M. S. „Zára.“ volt.

Tengeri aknavetők iskolahajója volt az S. M. S. „Kronprincesin Erzherzogin Stephanie“ (5100 .tonnás).



Az S. M. S. „Lacronia“.

A tengerész-zászlós tanfolyam iskolahajója az S. M. S. „Cus-tova“ volt 7100 tonna űrtartalommal.

A tengerésznöveirdékek főhajója az S. M. S. „Schwarzenberg“ (3400 tonnás), mellékhajója az S. M. S. „Donau“ korvett volt (2340 tonnás). Mindkettő Sebenico kikötőjében állomásozott., A tengeri ki-járó gyakorlatozó mellékhajók az S. M. S. „Albatros“ _és az S. M. S. „Nautilus“ voltak, egyenként 570 tonna űrtartalommal.

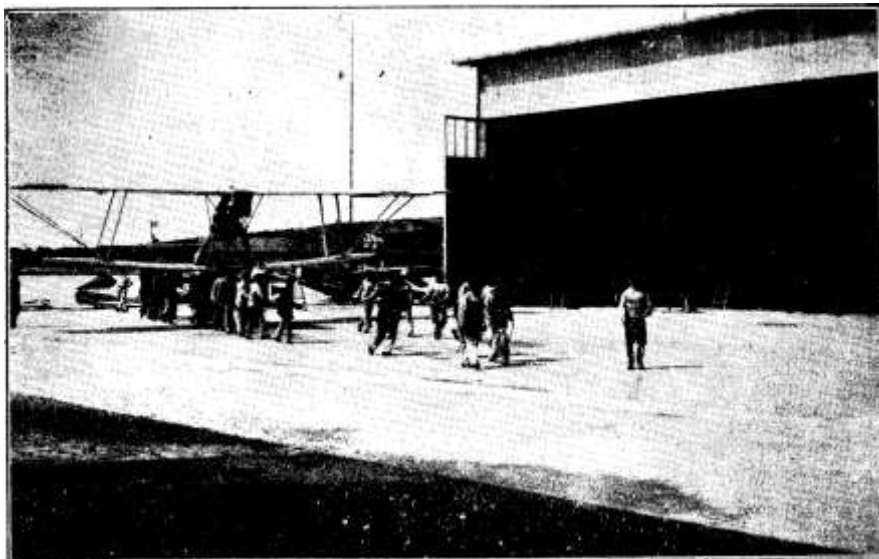
Az S. M. S. „Don Juan d'Austria“ volt a torpedóhajók parancs-nokságának székhelyé,

Ezeken kívül voltak még:

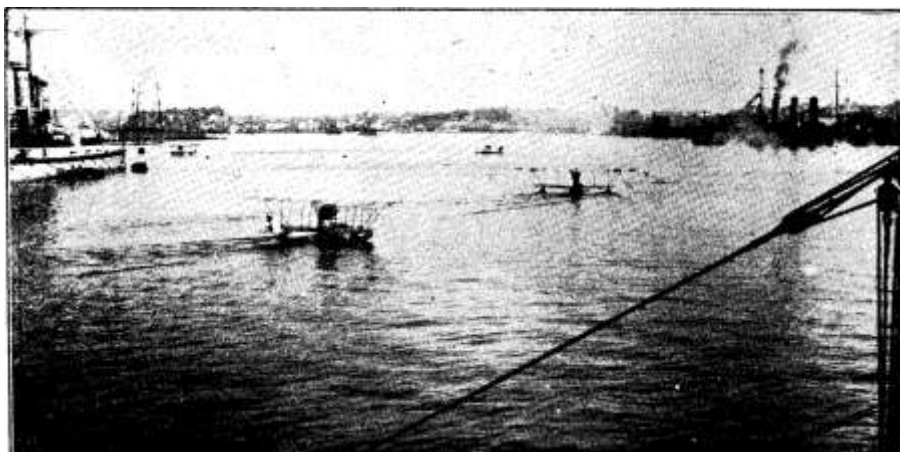
az S. M. S. „Bellona“ (5800 tonnás),

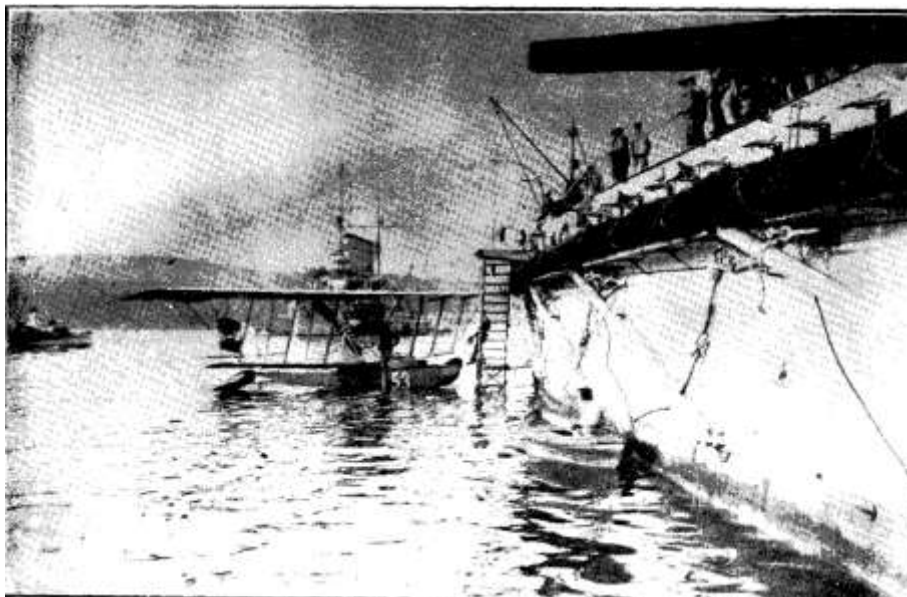
az S. M. S. „Minerva“ és az S. M. S. „Frundsberg“ mint tengeri akna-raktárak,

az S. M. S. „Gela“ és az S. M. S. „Eta“.

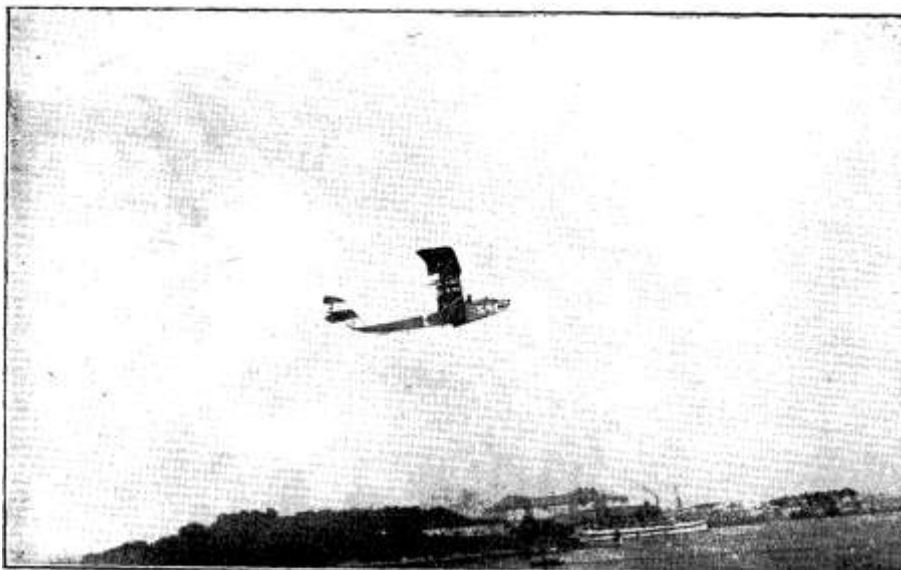


A pólai repülőállomás hangárja.





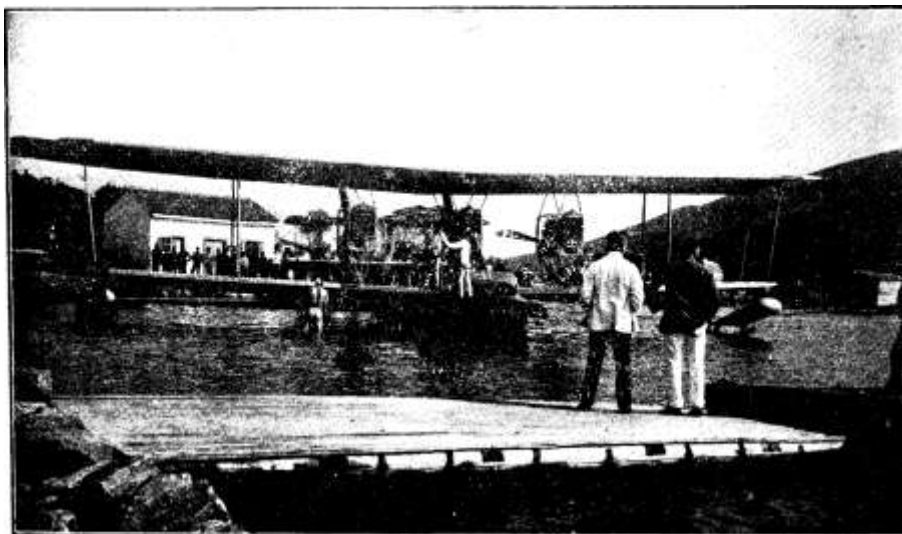
A repülőtiszt átszáll a hajóról a repülőgépre .



Repülőgép a kikötő telett .



IV. Károly király megtekinti a pólai repülő-állomást.



Nagy harci vízi repülőgép a cattaroi öbölben.

Csász. és kir. haditengerészet.

Rangsor.

Tiszti:

Vezértengernagy
Tengernagy
Altengernagy
Ellentengernagy
Sorhajókapitány
Fregattkapitány
Korvetkapitány
Sorhajóhadnagy
Fregatthadnagy
Tengerész zászlós
Tengerész hadapród
Tengerész tisztjelölt.

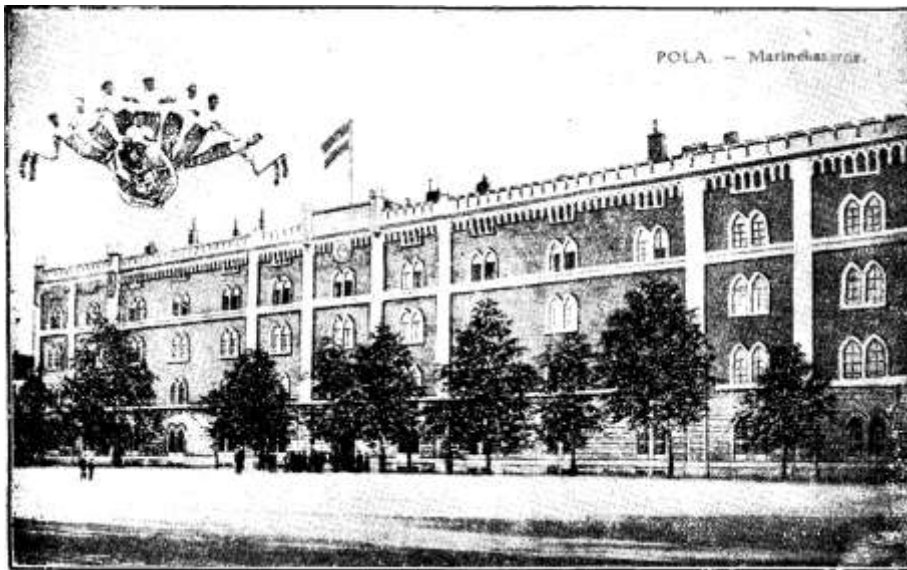
Legénységi:

Überstabsbootsmann
Stabsbootsn arm
Bootsmann
Boots mannsnaat
Quartiermeister
Marsgast
Tengerész 1. osztályos
Tengerész 2. osztályos
Tengerész 3. osztályos
Tengerész 4. osztályos.

A tengerész élete.

Bevonulás a tengerészethez.

A császári és királyi haditengerészetnek nem volt kijelölt sorozási helye, mint a szárazföldi ezredeknek, hanem a monarchia minden részéből soroztak a tengerészethez és a besorozottakat Pólába irányították.



Tengerész-kaszárnya Pólában.

Nagyon sokan, hogy a tengerészethez kerülhessenek, önként vontak be és kérvényükben kérték a tengerészethez való vezénylésüket.

A rendes szolgálati idő 4 év volt, amelynek leteltével eleget tett a tengerész katonai szolgálatának és aztán mint tartalékos tengerészt tartották nyilván illetőségi helyén.

A bevonult újoncnak a kiképzése szárazföldön történt a rendes katonai kiképzés szei int és négy hétig tartott. Az újoncnak polgári ruháját egy csomagban postára feladva haza kellett küldeni, mert

minden ruhát a tengerész parancsnoksága adott. Az első ruha és a teljes felszerelés árát, 102 koronát, az a város fizette, ahova a bevonult illetősége szerint tartozott.

Ruháit és cipőit a tengerész a ruhás zsákban tartotta. Ez 120 cm. magas, erős barna vitorlavászonból készült. A ruhákat négy-szögletesre hajtogatva, világtérképpel nyomtatott kék, sárga és piros színű kendőbe kötötték össze és így helyezték egymásra a zsákba. A cipőket külön kis vászonzsákba rakták, hogy a ruhákat kíméljék.



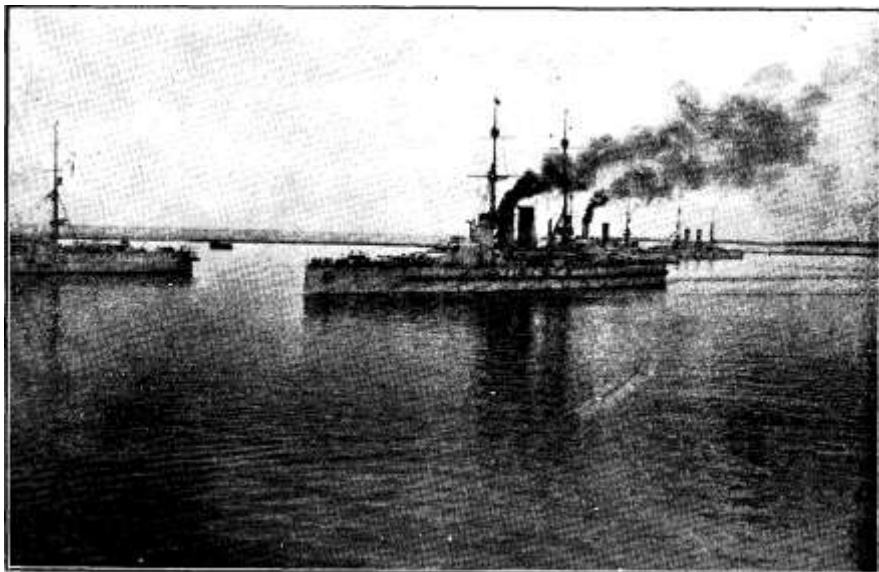
Gépészeti iskola Pólában.

A zsák oldalán volt felírva a tengerész neve, alatta pedig a bevonulás évszáma. A zsák alsó részén 8 rézkarikával ellátott, felső nyílásán pedig 12 nagyobb rézkarikával ellátott lyuk volt. Az alsó lyukakba volt erősítve a számot jelző névtábla, a felsőkbe pedig lakatot tett, vagy kötelet fűzött a tengerész. Minden hajón más és más számot kapott a tengerész, így a zsák száma mindig változott. A régi számot a régi helyén tartozott hagyni.

A kiképzés után kiválogatták az embereket és beosztották a különleges (speciális) századokhoz. A beosztás előtt minden tengerésznek külön, névre szóló szolgálati könyvet állítottak ki, amely a tengerész hű kísérője volt katonai ideje alatt. Ebbe írták be a ten-

gerész ruháinak számát, munkájának minőségét, magaviseletét, esetleges betegségi állapotát, előléptetését, kitüntetését, lövési minősítését és büntetését. A tengerész szolgálati könyve megmutatta tulajdonosának egész jellemét. Bárhova került a tengerész, a könyvét magával vitte.

Az egész tengerészet tizenhétféle különleges kiképző századra volt felosztva. A századok más és más helyen voltak elhelyezve,



Hadihajók a pólai kikötőben.

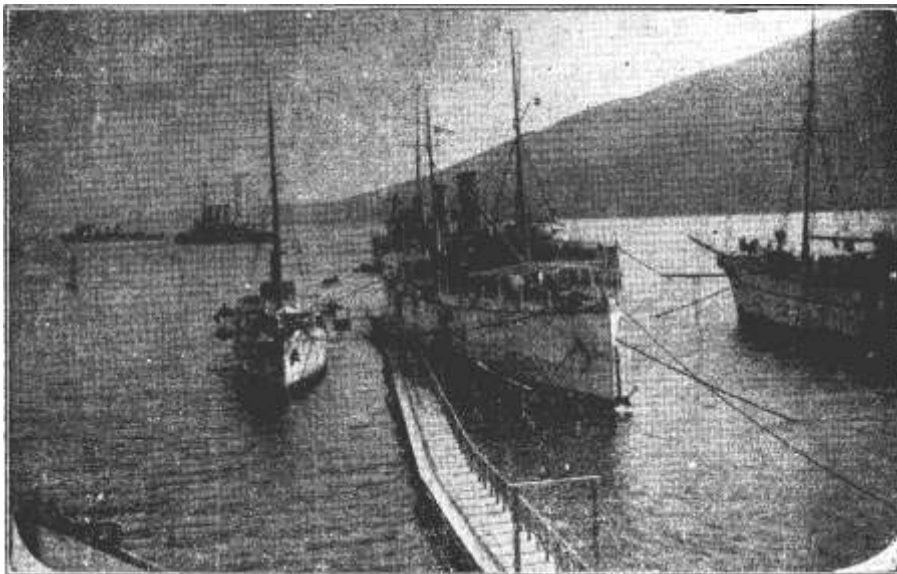
részint szárazföldi épületekben, részint a partok mellett lévő régi hajókon. Minden századnak külön oktató és vezénylő parancsnoksága volt. A századoknál kiképzett tengerész torzskönyvileg mindig ugyanazon századhoz tartozott, bárhova is került, ahol kiképzését nyerte. A munkabeosztás helyén alvásról, ételmezéséről, fizetéséről gondoskodtak; ha számfeletti lett, akkor visszakerült a kiképző anya-századhoz.

Ezeknél a századoknál képezték ki a hajó különféle munkáira a legénységet. A kiképzés után, mely 3 hónaptól 6 hónapig tartott, kerültek a kiképzettek a csatahajókra és torpedózúzókra.

Élet a hajón.

A hajóra került tengerész szolgálati könyvével és ruhás zsákjával jelentkezett a hajón szolgálatot teljesítő tisztnél és szolgálati könyvét leadta a hajó fegyvermesterénél, aki a hajó személyzeti ügyeit intézte.

A fegyvermester kiadta számára a hajón végzendő munka be-



Hadihajóink a cattaroi öbölben.

osztását, ágyának, zsákjának számát (amely ugyanazon szám volt) és kijelölte a hajón az étkezési helyét. Ezzel a tengerész a hajó létszámába fel volt véve. Ettől a perctől fogva a hajórendet szem előtt kellett tartania.

A tengerész ágya a hajón függőágy volt, amely két részből állt. A külső erős vitorlavázaszon volt, egyik felől kampóval, másik felől a lábnál kötéllel ellátva. Ezt kötötték fel a megjelölt helyre este, lefekvés előtt. A másik része 5.30 méter hosszú és 1.60 méter széles vastag szűrpochróc volt, melyet a tengerész többszörösen összehajtvá, matracnak és takarónak használt egyszerre.

Nappal a tengerész ágyát összecsavarva, kötéllel összekötötte és az ágytartóba (relingbe) tette. Az összecsavart ágyat brandának nevezték.

Foglalkozás.

A napok munkabeosztása a hajón hétről-hétre kevés eltéréssel egyforma volt.

A felkelés reggel 6 órakor történt. A hajó kürtöse adta tudtára az embereknek a felkelés idejét, bejárva kürtszóval a hajó összes helyeit.

A kürtös nagyon fontos személyiség volt a hajó; mert minden



A legénység alvásközben a fődélzetén.

parancsot kürtjellel adtak tudtára a legénységnek s így 308-féle kürtjel volt. A kürtjeleket mindenkinek ismerni kellett, hogy a kürtjel által adott parancsot teljesíteni tudja. A szolgálatban lévő kürtösnek állandó tartózkodási helye a hajó ügyeletes tisztje mellett volt.

A kürtösnek a parancsadásban segítőitársai voltak a fedélközben szolgálatot teljesítő marsgastok és ütegvezetők, akik sípval továbbították a kürtjelet.

A felkelés után, 6-7 éráig, történt az ágy összerakása, a mosdás és öltözködés.

Télen és nyáron fél 7 órakor történt a hajó hátsó árbócrúdjára a zászló felvonása. A kürtös „Ima a csata előtt“-et fúj és a hátulsó fedélzetén szolgálatban lévő őr fegyveréből egy lövést ad le, erre

a zászlót lassan felhúzzák az árbocra lévő helyére. Amelyik hajón zenekar volt, az osztrák himnuszot játszotta. Ilyen zászló fel- és lehúzás alkalmával a fedélzeten lévő tengerészeknek munkájukat abba kellett hagyni és a zászló felé fordulva, vigyázz állásban tisztelegni mindaddig, amíg a lefúvás meg nem történt.

Mindjárt utána volt a reggeli: feketekávé, két darab kenyérral. A kenyeret panetlinek hívták. A kávéét csajkában osztották ki, amit kamellának neveztek.

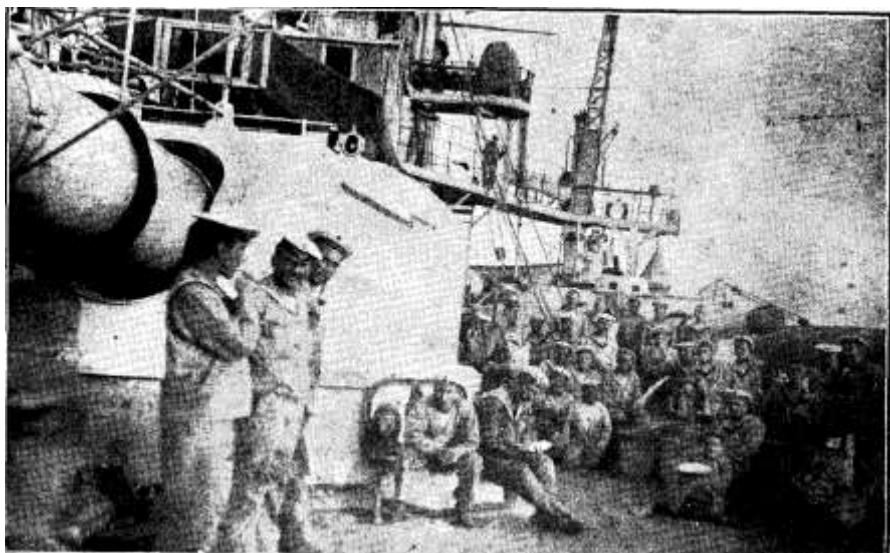


Felkelés a hajón.

Ruhamosás, szárítás.

Hetenként kétszer volt ruhamosás és szárítás a hajón. Minden tengerész maga mosta ruháit. A mosás kevés édes vízzel történt, amelyből azonban mindenki csak annyit kapott, hogy éppen csak be lehetett vele szappanozni a ruhát. A beszappanozott ruhát erősen dörzsölve, a szappanhab kivitte a piszkot belőle. Az öblítés aztán a tenger vizében történt. A ruhamosást jókor reggel meg kellett kezdeni, mert a szárításhoz való kötelet egy meghatározott időben húzták fel az elülső árbocra. Erre a kötélre a kimosott ruhák fel-függesztése egyszerre történt. A ruhákat a kötélre felhúzás előtt erősítették

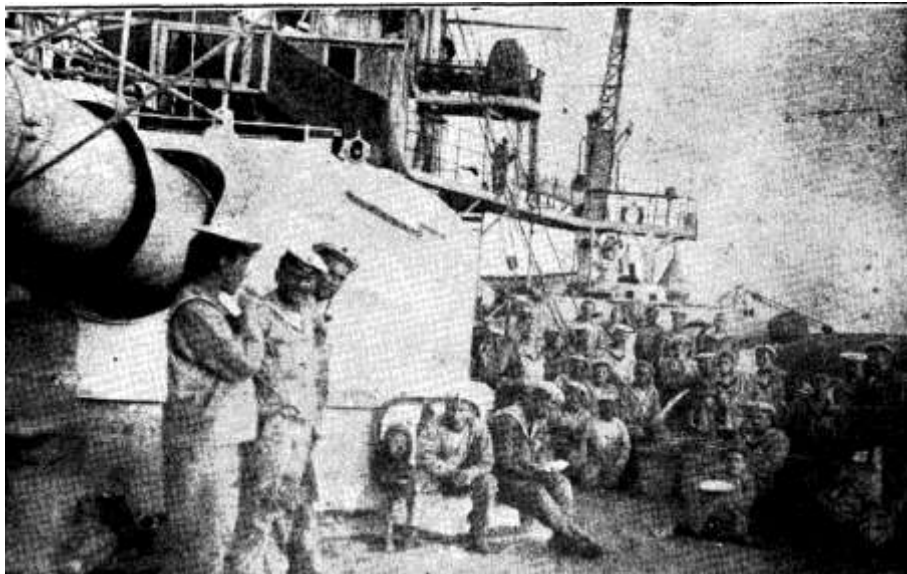
rá.



Édesvíz kiosztás.



Ruhamosás



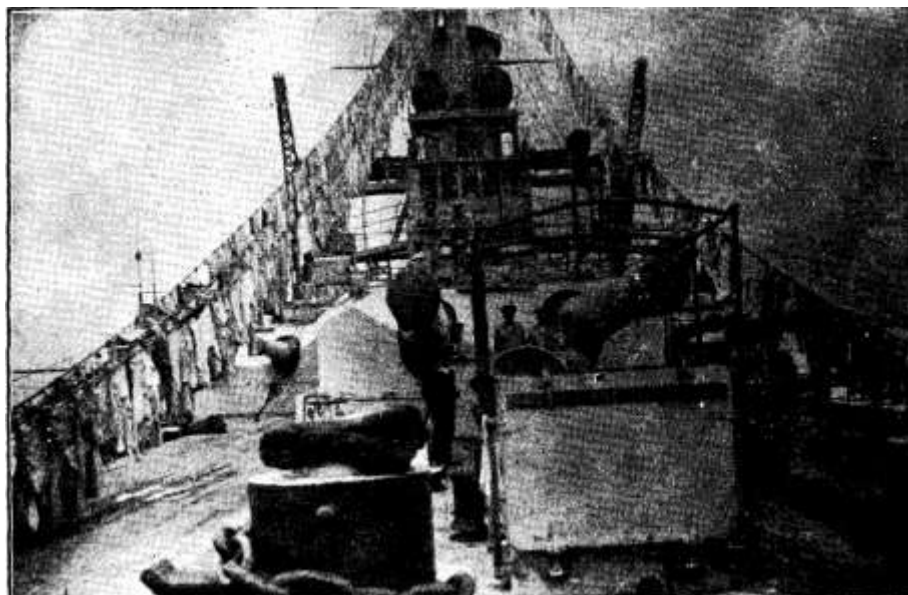
A függőágytakaró kimosása.



Ruhaszárítás.



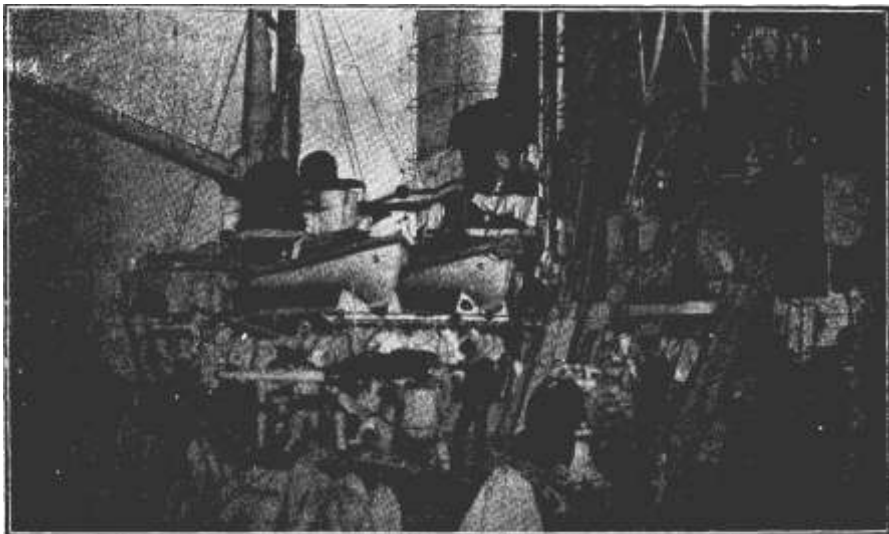
A függőágytakaró kimosása.



Ruhaszárítás.

A függőágy (alsó) külső részét négyhétenként mosták, erős kefével súrolva. Szárítása ugyanúgy történt, mint a rendes ruháké.

Minden héten egyszer volt ágyszellőztetés, még pedig szombaton reggel 6 órától délelőtt 9 óráig. Ilyenkor mindenkinek az ágyát szétnyitva, a fedélzeten és a hajó korlátjain ki kellett teríteni szellőzés végett. Ez volt a „branda lüften“.



A függőágy szellőztetése.

Fedélzetmosás.

Minden nap fél 8 órától 9 óráig történt a fedélzet és a fedélköz mosása. Az egész mosási-súrolási műveletet három csoport végezte.

Az első csoport nagy dézsákban hordta a tengervizet a távolabbi helyekre és hosszú nyeles kefével (bruski) súrolta sorban haladva a fedélzet és fedélköz padlóját,

A másik csoport a felsúrolt helyről hosszú nyelű deszkalapokkal, melyeknek alsó végén gummibetét volt, tolta a fedélzetről le a vizet (sugador).

A deszkalapba erősített gummilapok szorosan tapadtak az erős nyomás következtében a fedélzet padlójához s maguk előtt tolták a vizet.

Ezek után jött a harmadik csoport a szárítóval (radáea). A szá-



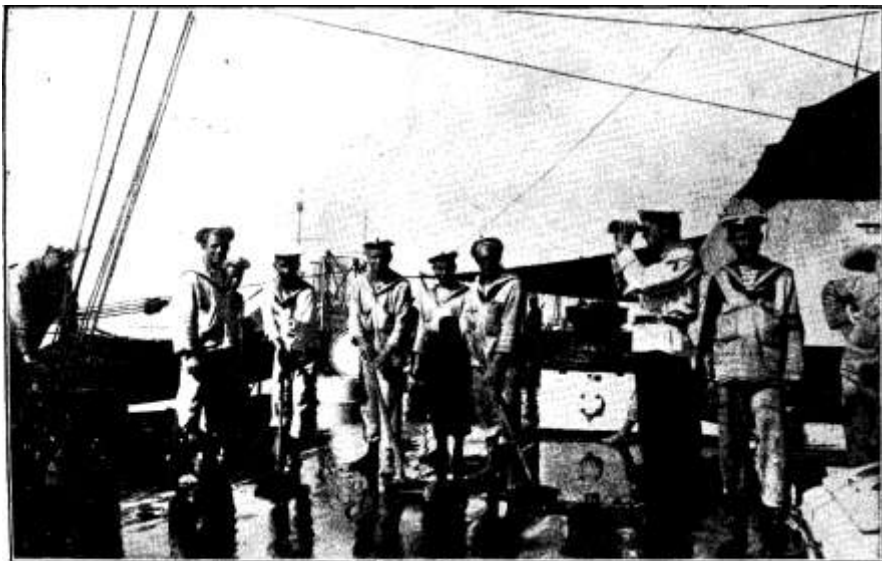
A függőágy összepakolása.



Fedézetmosás . — A fedélzetre vizet öntenek

rító szétbontott kötélből volt készítve, felső részén egy kör alakú kötélfogantyúval. Ezzel a szétbontott kendercsomóval szedték fel és szárították fel a fedélzet padlójáról a még ottmaradt nedvességet.

A takarítás minden nap így folyt le, szombaton azonban 11 óráig tartott, amikor is a hajó összes belső falát szódás vízzel mosták le.

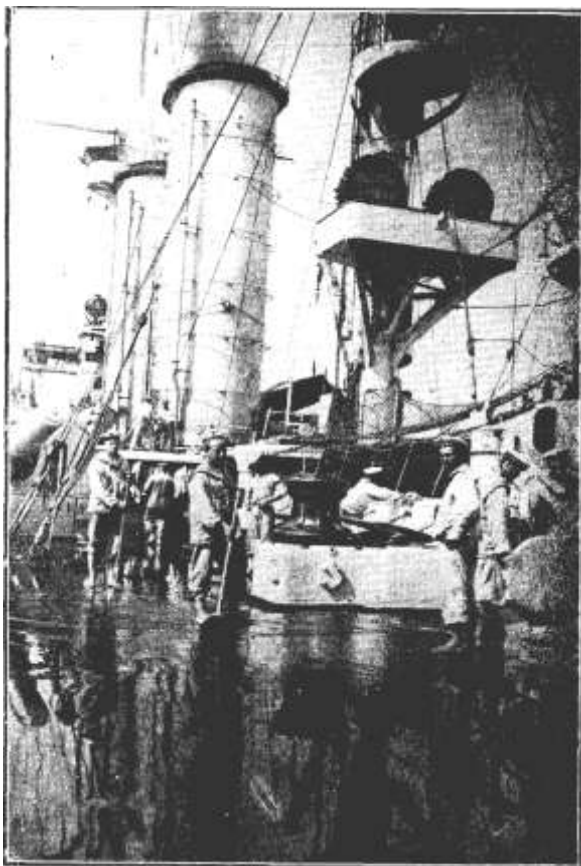


Fedélzetmosás (kefével).

Orvosi vizsgálat.

Reggel 8 órától 9 óráig az orvosi rendelőben, mely a hajó kórháza mellett külön fülkében volt, tartott az orvosi vizit. Aki a hajón betegnek érezte magát, jelentkezett a hajó fegyvermesterénél, aki mint beteget nyilvántartásba vette és csak azután mehetett az orvosi rendelőbe. A hajó orvosa megállapította a bajt és ha könnyűnek találta, úgy felvette a hajó kórházába; ha azonban a betegséget súlyosnak látta, úgy a beteg tengerészt egy kiutaló levél kíséretében kiküldte a tengerészeti kórházba. A nagyobb hadihajókon a rendes kórház mellett volt egy kétágyas kabin is a járványos betegek részére. Amint egy tengerész gyanús körülmények között megbetegedett, azonnal elkülönítették a többitől és megfigyelés alá helyezték. Ruháját, fekvőhelyét és evőeszközeit a legszigorúbban

fertőtlenítették. Ezután karbollal leöntötték azokat a helyeket, ahol utoljára tartózkodott, hogy ezáltal is elejét vegyék egy nagyobb fertőzésnek. A beteg tengerészt a pólai járványkórházba vitték ki, a hajó járvány kórházát pedig utána fertőtlenítették.

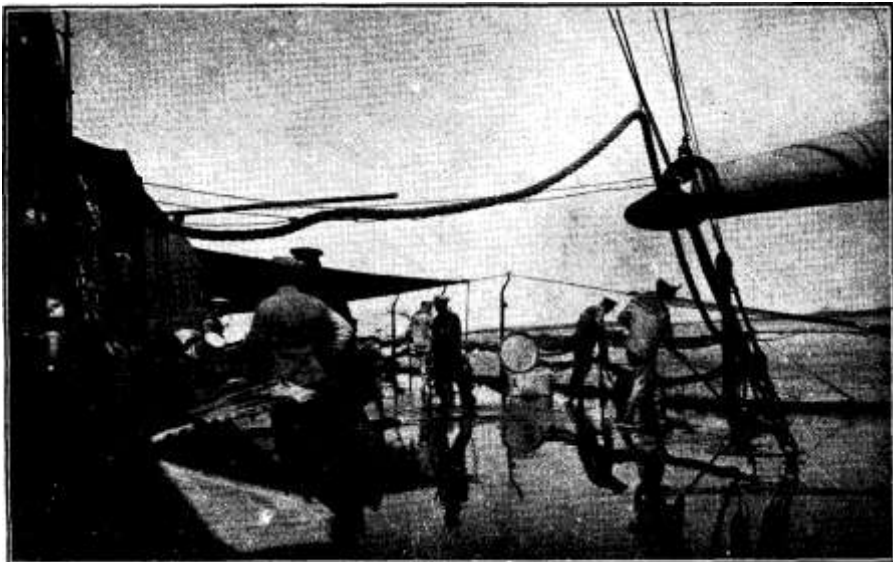


Fedézetmosás. (A vizet a fedélzetről sugadonal letolják.)

A mindennapi orvosi vizsgálat mellett minden vasárnap fél 12 órakor az egész legénység részére nagy orvosi vizit volt, amelyen mindenkinek meg kellett jelenni.

A hajókórház.

Minden hadihajón a kórház részére külön helyiséget építettek. Nagyobb hadihajón két kórház van, az egyik a rendes, a másik a



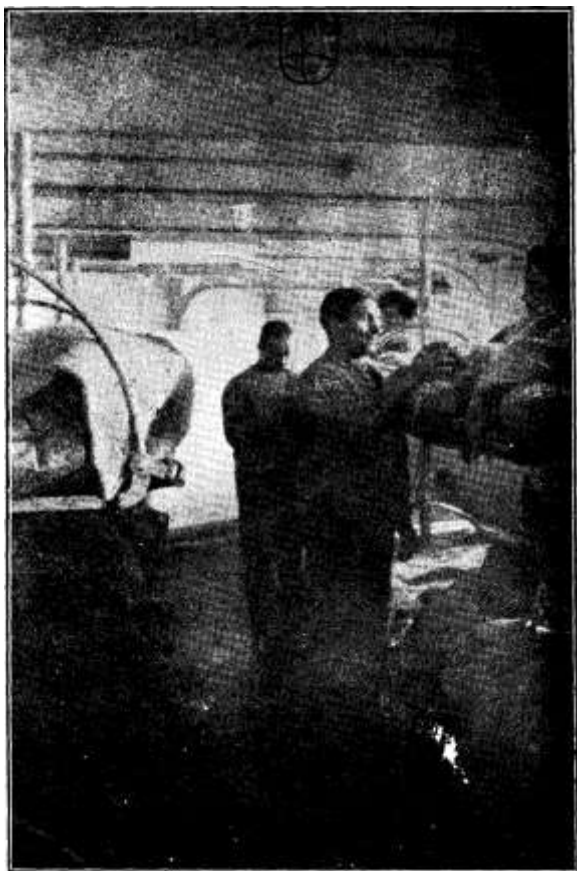
Fedélzetmosás. (A szennyes víz leeresztése a csatornába.)



(Dr. Hickl Sotffrieâ törzsorvos felvétele.)

Dr. Blechsteiner Antal hajóorvos vizsgálatot tart a hajón.

járványos betegek számára. A kórház 16-28 függőágygal van ellátva. A járványkórház csak kétágyas. Mind a két kórház el van látva fürdő-, mosdó- és mellékhelyiségekkel. A betegek ruháinak



(Dr. Hickl Gottfried törzsorvos felvétele.)

A hajó kórháza.

fertőtlenítésére egy külön erre a célra készült nagy gőzfertőtlenítő készülék állott.

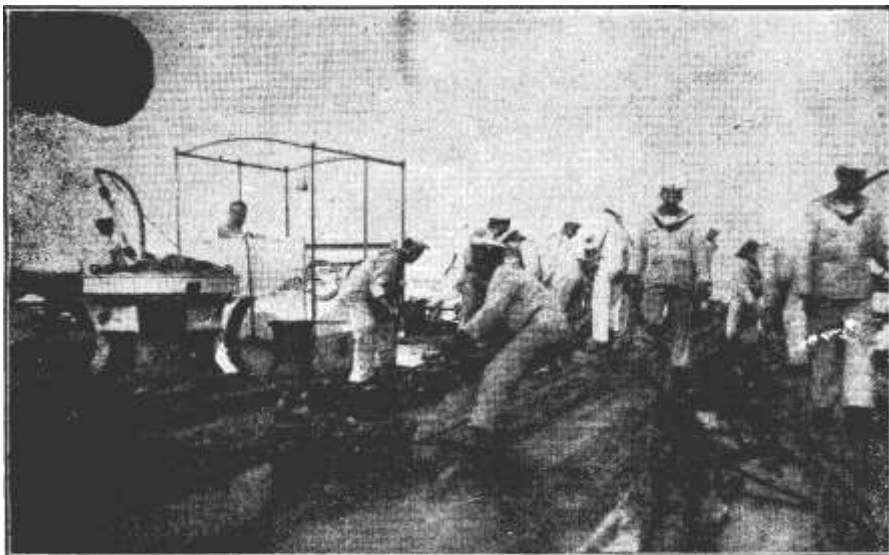
Délelőtt 9 órától kezdve különféle gyakorlat volt a hajón.

Horgonyállítás.

Kétféle horgonyállítás volt: az egyik a bójához való lehorgonyozás, a másik a horgonyeresztés.

A kikötőkben lévő, erős vaslemezből készült, mir den oldalon zárt üres hengereket, a bójákat, három horgonnyal a tengerfenékhez erősítették. A bóják a vízen egy helyben állottak. Az ilyen bójának a felső részén kovácsolt vaskarika volt, amelybe a hajó kikötéséhez használatos lánc végét akasztották be.

Ha a kürtös horgonyállást fűj, ez azt jelenti, hogy a hajót kikötve tartó vastag láncot a bójától szabaddá kell tenni és a fedélzetre felhúzni. Ilyenkor két fedélzeti tengerész és egy altiszt a hajó

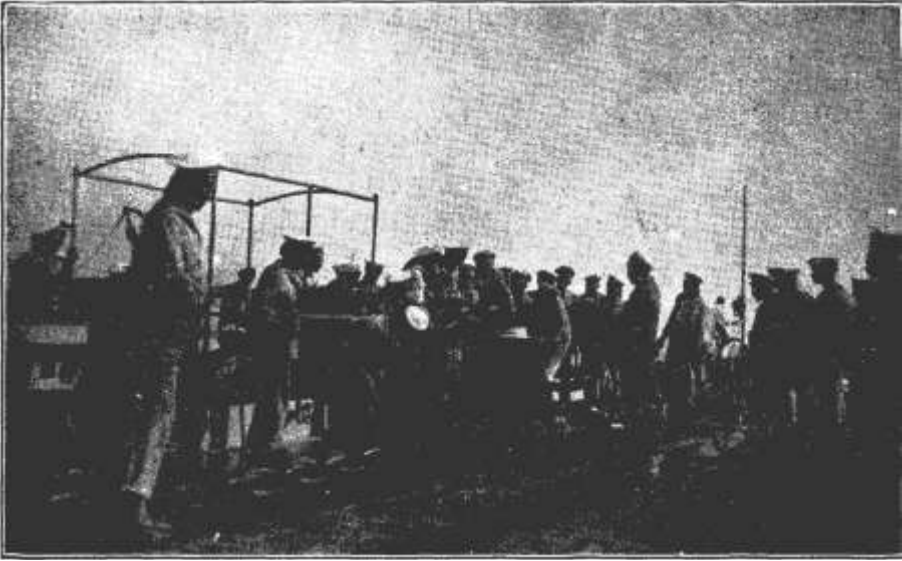


Előkészület horgonyálláshoz. (A láncot meglazítják.)

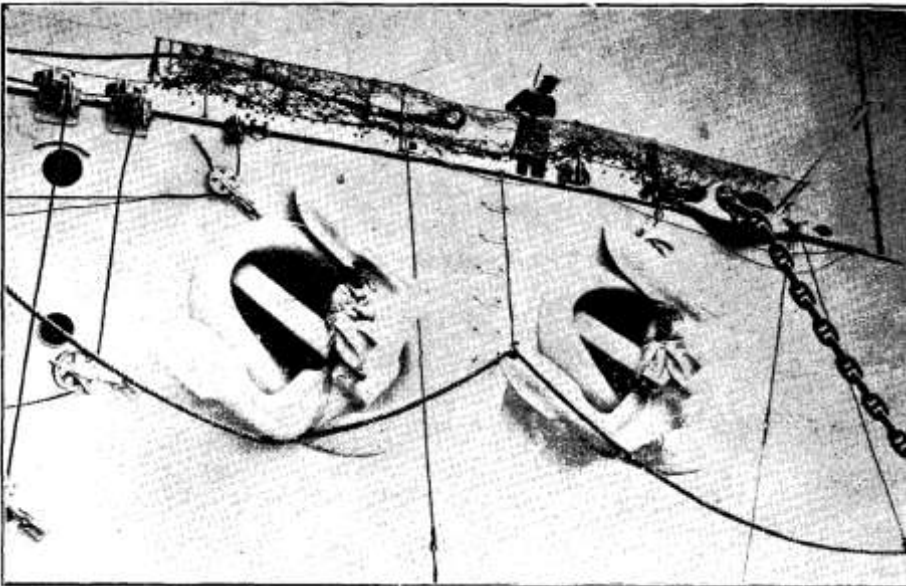
elején lévő felhúzó csigákon függő csónakba száll. A csónakot leeresztik a víz színéig, ott a csiga kötelékétől a csónakot eloldják és a bójához eveznek, ahol a hajó kikötéséhez használt láncot kiakasztják a bója karikájából. Erre a súlyos, nehéz láncot a hajóra villamos emelővel a fedélzetre vonják. így szabaddá van téve a hajó és útra kelhet. A bójához való kikötése a hajónak már nehezebb munka, ezért többen is végzik, de ez is így megy végbe.

Amikor nyílt tengeren, vagy olyan kikötőben, ahol bója nincs, a hajónak horgonyt kell vetni, ez a másik horgonyállás. Minden nagyobb csatahajón 5 darab horgony volt, még pedig a hajó elején balról 2, jobbról 1, a hajó hátulsó részének mindkét oldalán 1-1.

Egy-egy horgony súlya 80 mázsa volt. Mielőtt a hajó a parancs-

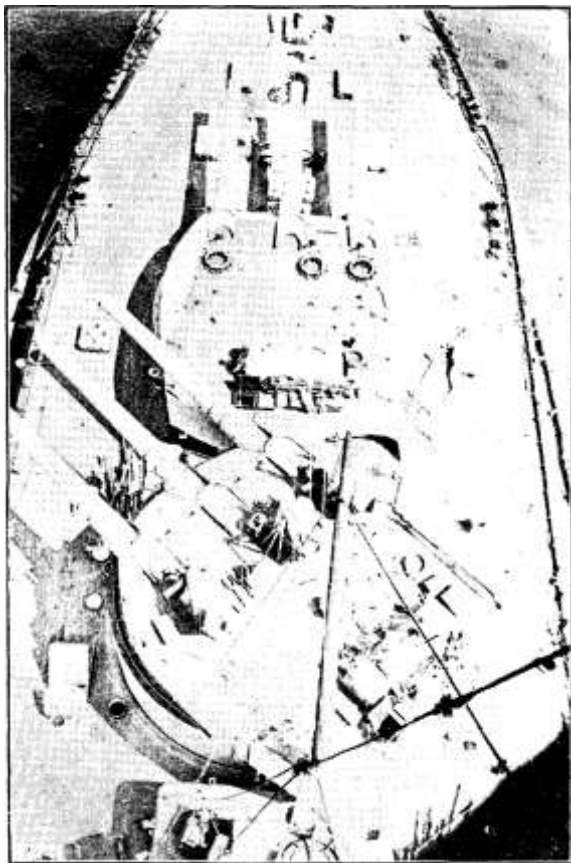


Előkészület horgonyálláshoz. (A láncot a felvonóra emelik.)



Két horgony a hajó elején .

nok által kijelölt helyet elérte volna, már 300 méterrel előbb tengerfenékmérést végzett a hajókormányos segédszemélyzete. A mérést a hajó elején végezték, nem messze a horgonyállás főbb munkálataitól. A lemért mélységek méterszámait oly hangosan mondták be, hogy azt a horgonyállást vezető fedélzeti mester és a hajóparancs-



Ütközet-állás (az árbócosárból felvéve).

nok egyformán hallhatta. Amikor a kívánt mélység a hajó mély járatának, valamint a vihar által előidézett hullámvásznak megfelelő volt és a parthoz is elég közel esett, történt a horgonyvetés.

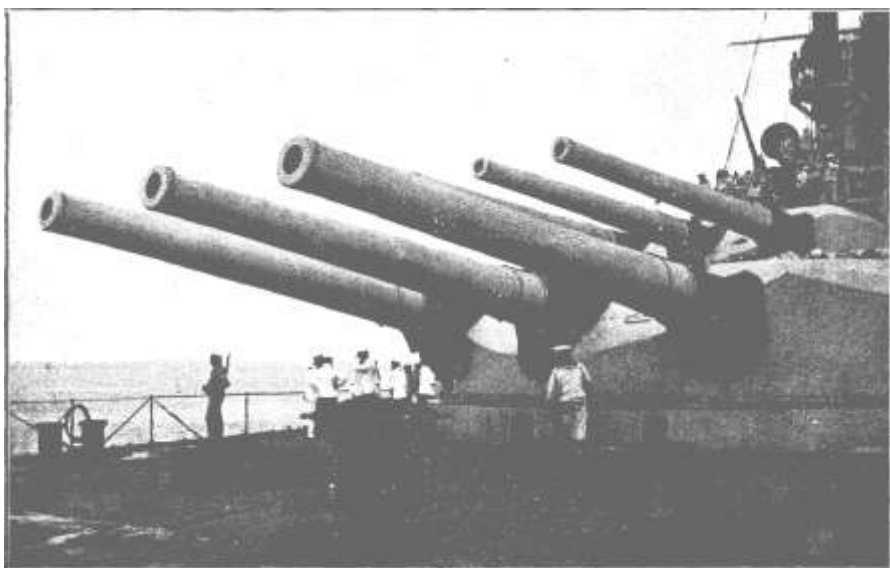
A fedélzeti mester „Horgonyt ereszd!” vezényszavára a súlyos horgony elszabadul a hajó oldaláról, iszonyú robajjal rántva maga után a súlyos láncot. A láncszemek a hajó elején egy öntöttvas

lyukon, amely ferdén néz a tenger felszínére, futnak le a horgony után. A gyors lefutás és az erős súrlódás következtében az öntöttvas lyuk egészen áttüzesedik. Ezért hűtés céljából a lyukra vízsugárt szivattyúztak.

Mikor így a hajó biztosítva volt, lett vége a horgonyállásnak, amit a hajó kürtöse jellel tudatott.

Ütközet-állás.

A háború alatt a horgonyállás után a kürtös ütközetálláshoz fűjt



Hat darab 30 és feles a „Viribus Unitis“ fedélzetén.

A kürt jelzése után mindenki futott a hajón részére kijelölt helyre. A folyosókon a nagy záróajtókat lezárták és csak nehezen lehetett közlekedni. Ilyenkor az ágyútoronyokba is bevonult a legénység és a fedőajtót maga után zárta. Mindenkinek a beosztott munkáját kellett végezni és helyét senki el nem hagyhatta.

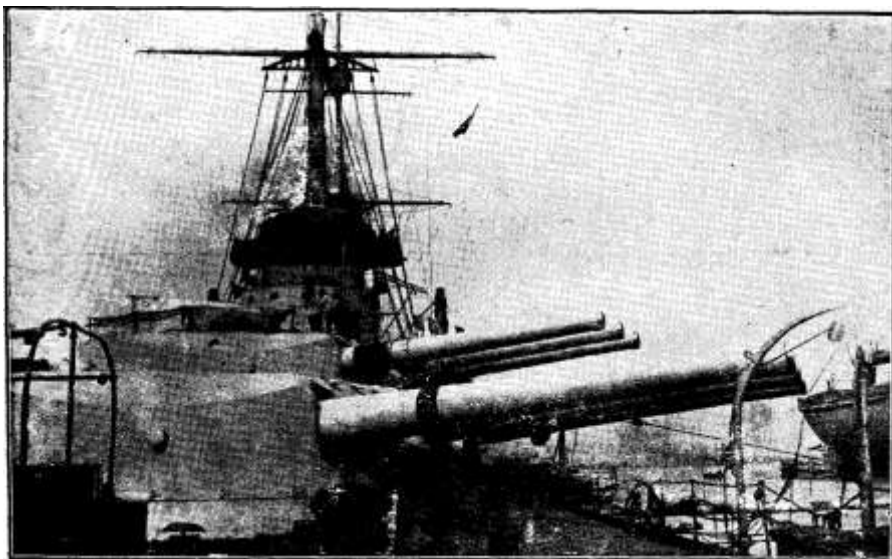
Kötözőhelyek ütközet-állás idején.

Nagyobb hadihajókon két helyen volt felállítva kötözőhely. A két torony között, a börtön folyosóján volt a főhely a sebészettel. A hátsó kötöző a gőzfürdőben volt berendezve, olajfürdővel ellátva

az esetleg gőzzel leforrázottak számára. A sebesülteket japán sebesültszállító készüléken vitték a hajó bármely részéből a segélyhelyre.

A japán sebesültszállító egy 2.5 négyzetméter nagyságú paplanból állott, melynek a külső oldalára 2 méter hosszú, felében elhasított bambusznádak voltak erősítve, félgömbölyű oldalakkal kifelé.

Nyitott állapotában belefektették a sebesültet, alsó részét fel-

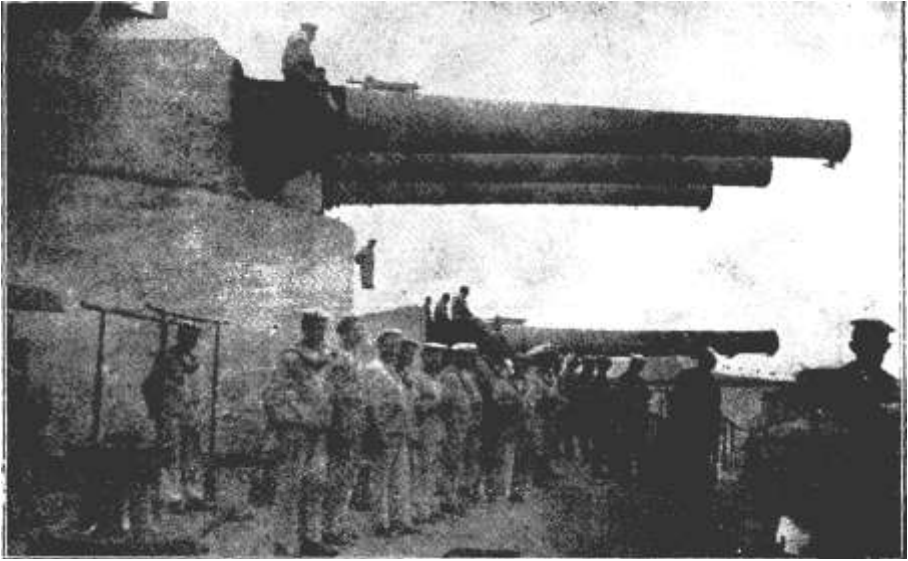


A 30 és felesek oldalra fordítva.

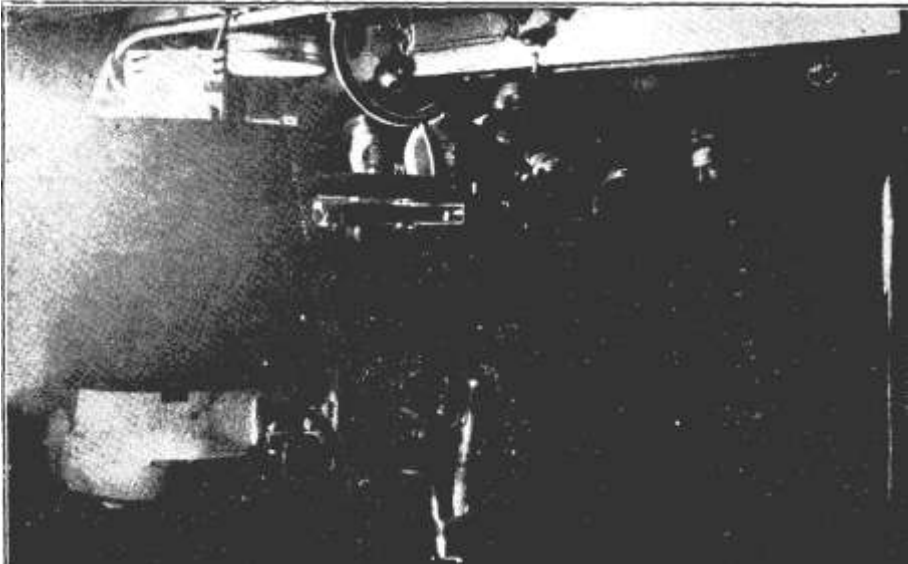
kapcsolták annyira, hogy csak az orra látszott ki, ekkor a fejénél lévő kötélsomóval hozták a folyosókon és emelték csigával a kötőhelyre. A beteg nem érzett benne semmiféle rázkódtatást.

Gyakorlat lékponyvával.

Ütközetállás alatt a gyakorlatok folyamán a hajó képzelt sérülést szenvedett. A parancs megjelölte a sérülés helyét. Ilyenkor a lékponyvát a fedélzethez tartozó legénység a megjelölt helyre vitte és a hajó fenekén keresztül a képzelt sérülésre erősítette. A lékponyva gyakorlathoz bűvárok is voltak beosztva.



Lőgyakorlat a kikötőben .



Az ágyú elsütése.

A lékponyva 3 négyzetméter vastag, paplanszerű olajos kóccal töltött vitorlavászon volt, erős drótkötelekkel átszőve. A lékponyvával a hajó kisebb sérüléseit lehetett eldugaszolni.

Ágyúkkal való lövési gyakorlat a kikötőben.

A hajó tüzérsége lögyakorlatait úgy végezte, hogy a nagy hajó-

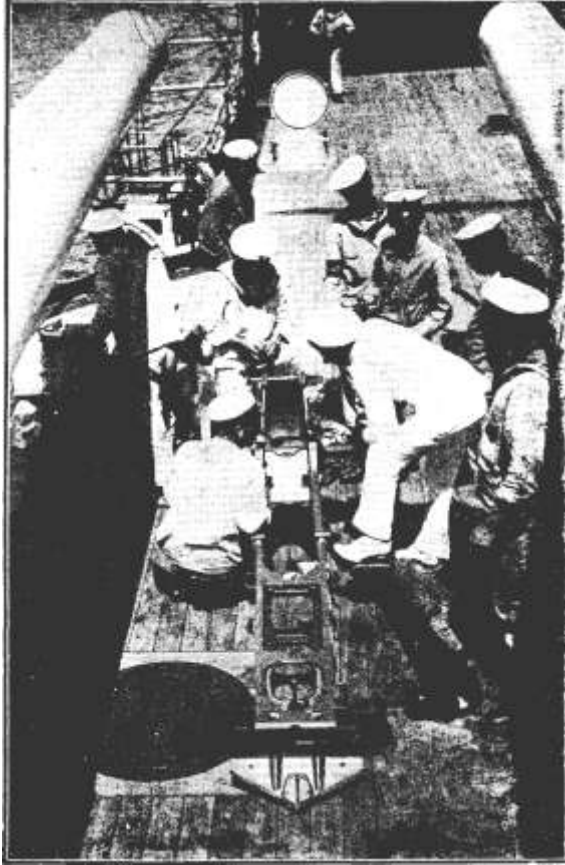


Az ágyúcső tisztítása.

ágyúcsövekre flobert fegyvert szereltek, amelynek a zárjárja az ágyú zárjárójához volt erősítve. A célzás a nagy ágyúcsővel történt. Ez nem volt veszélyes, s ezért a kikötőben is végeztek lövési gyakorlatot.

Lövések után minden ágyúcsövei villamos gépekkel, kötelekre

erősített olajos kócdugókkal tisztították át. Az ágyúcsövet kissé leengedték, hogy belőle az olaj és zsiradék kifolyjon, a cső nyílása alá pedig dézsát tettek, hogy a kifolyó olajat felfogják. Az ágyúcső belseje a takarítás után tükörfényes lett.



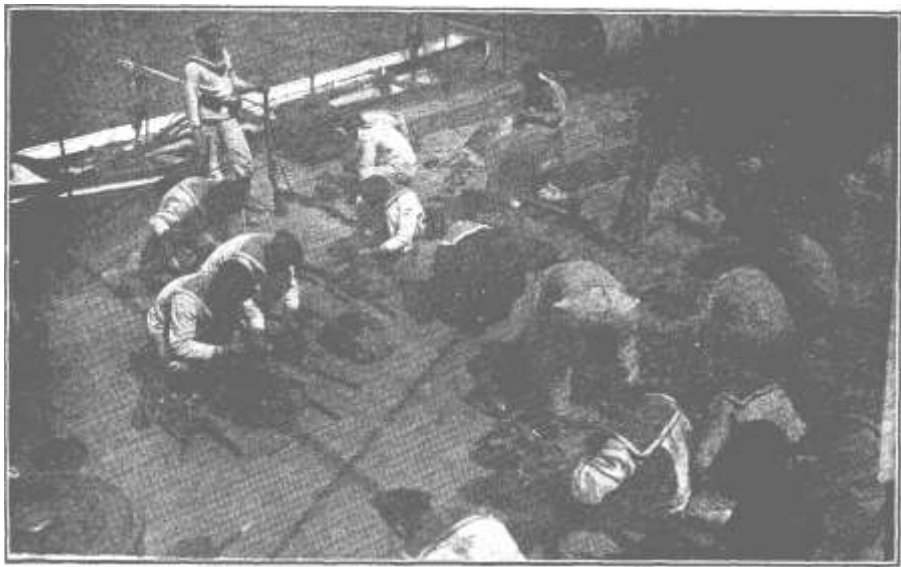
Szárazföldi ágyú összerakása a hajón partraszállás előtt.

Kivonulás szárazföldi gyakorlatra.

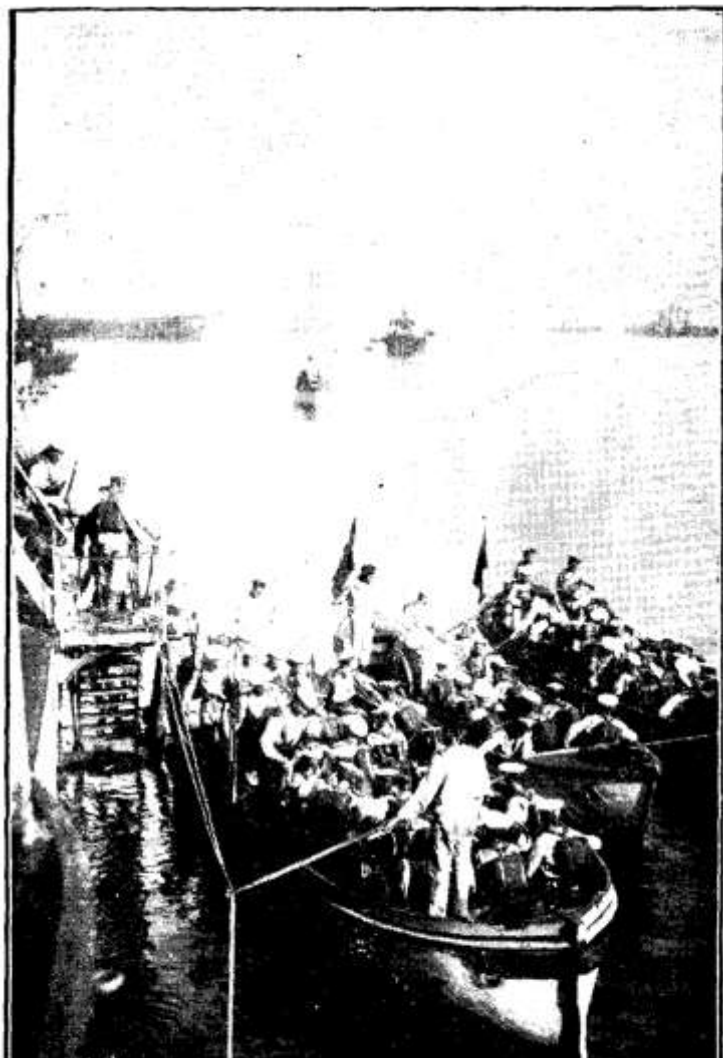
Minden hajó legénységét a szárazföldi katonaság gyakorlataira is kiképezték. Hetenként egyszer csónakokba szállt a hajó tisztkara és legénysége teljes katonai felszereléssel, ágyúkkal és sebesültvivő hordágyakkal és kivezett a tengerpartra gyakorlatozni. A hajón

csak a kezelőszemélyzet és a betegek maradtak. A gyakorlat reggel 9 órától fél 12 óráig tartott.

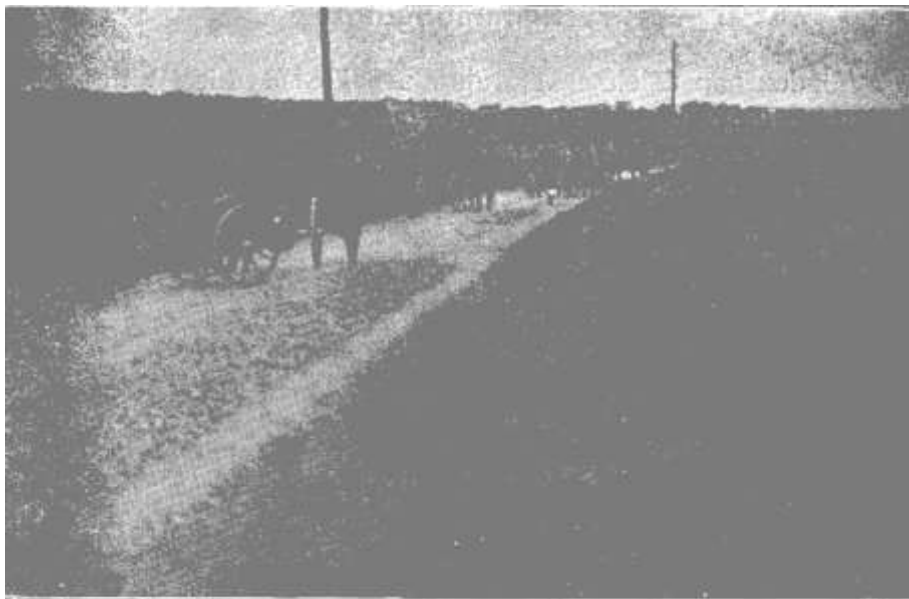
A kiképzés egy partvidék esetleges megszállása céljából történt. A hajó tisztjei a szárazföldön a gyalogsági és tüzérségi előírások szerint vezették a gyakorlatot.



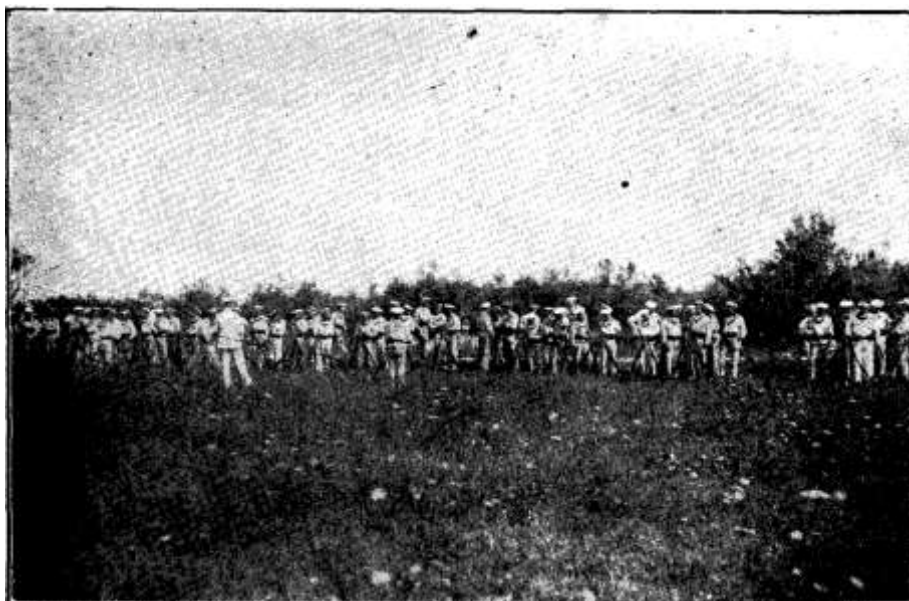
Legénységi előkészület szárazföldi kiszálláshoz.



Csónakokban való elhelyezkedés partraszálláskor az ellenséges partvidéken.



Tengerész-tüzérség szárazföldön



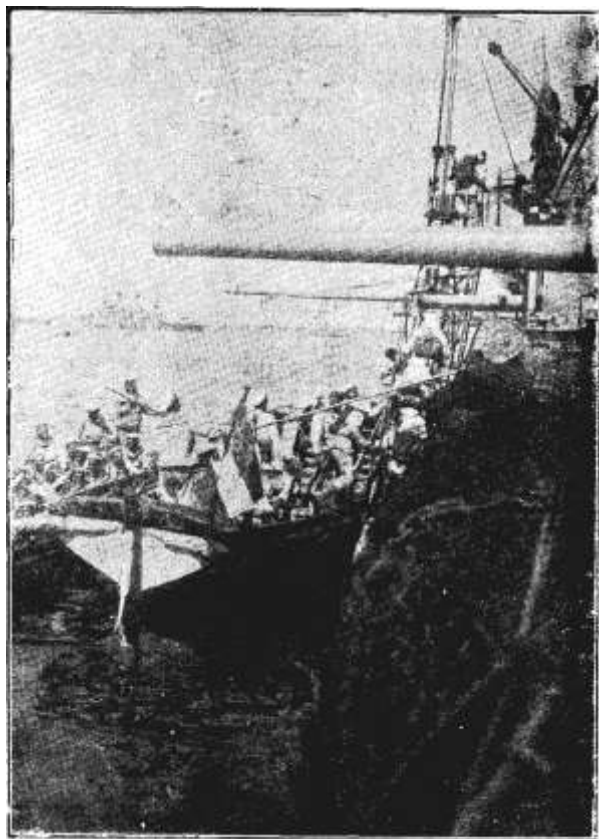
Tengerész-gyalogság szárazföldön.

Hajókihallgatás.

Minden nap délelőtt 11 órakor a hajó másodtisztje tartotta. Itt kellett jelentést tenni a fontosabb eseményekről. A bűnösök itt kapták meg a büntetést, de itt dicsérték meg azt is, aki valami munkában kitüntette magát. Az előléptetéseket itt adták tudtára a legénységnek. A kihallgatáson a tengerész szolgálati könyvével jelent meg



Haditengerészek, elsősegélynyújtási gyakorlata szárazföldön.



Hazatérés a hajóra szárazföldi gyakorlatról

Ebéd-vacsora.

Fél 12 órakor pihenő volt rendelve a legénységnek. Ekkor már előkészítették a bakgasztok az asztalokat és borért mentek a borraktárba. Minden nap úgy az ebédet, mint a vacsorát a legénységnek való kiosztás előtt a hajó vezetőtiszteje, sok esetben a hajóparancsnok megkóstolta. A szolgálatot teljesítő napos egy adagot vitt a legénységi élelemből a parancsnok elé s jelentette, hogy a



Az S. M. S. „Zrínyi”hajó egészségügyi altisztjei.

mai ebéd-vacsora készen van és elhozta bemutatásra. A parancsnok megkóstolta s ha jónak találta, kiadta az engedélyt a kiosztásra.

Az ebéd és vacsora elfogyasztása békében függő asztaloknál történt. A háború kitörésekor a hajóról minden mozgatható és felesleges dolgot kiszállítottak a pólai arzenálba, így az asztalokat és a hozzávaló lócákat is. Ettől kezdve a bak egy, a padlóra leterített asztalnagyságú viaszkos vászomból állott.

Az étkezési helyet (asztalt) baknak nevezték. Minden bak számmal volt megjelölve. Egy bakban 14-16-an étkeztek. Minden baknak volt egy felügyelője, aki rendes havidíjért (2 korona személyenként) az egész bak evőeszközeit tisztán tartotta, hozta a

kenyeret, ételt és a bort. Neve bakaszt volt. Ő tartotta nyilván a baknál lévőket és beosztottak létszámát, élelmet mindig annyit véve át, ahány személy volt beosztva a bakhoz.

Hetenként többször kellett a bakasztnak baksúrolást végezni,



Ebédkóstoló.

tengeri fővénnyel, mert nem tudhatta előre, mikor történik a bakvizsgálat. A bakvizsgálatot a szolgálatvezető tiszt végzi, megnézőn a bak minden részét.



Ebéd a hajón (békében).



Ebéd a hajón (háborúban).



Bak-takarítás

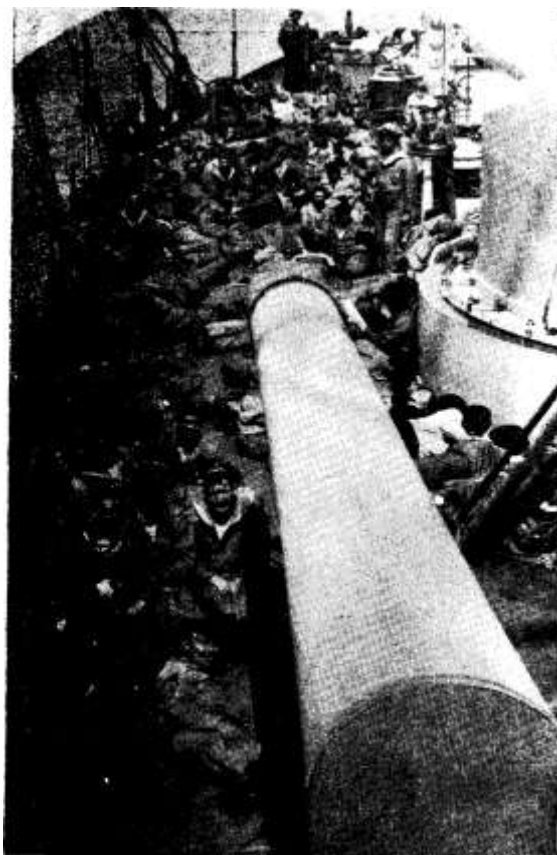


Bak-vizgálat.

Étkezés.

Reggeli: feketekávé, 2 darab kenyér.

Ebéd: húsleves,
marhahús,
rizsottó, vagy
raszrafisol (bab) és tészta,

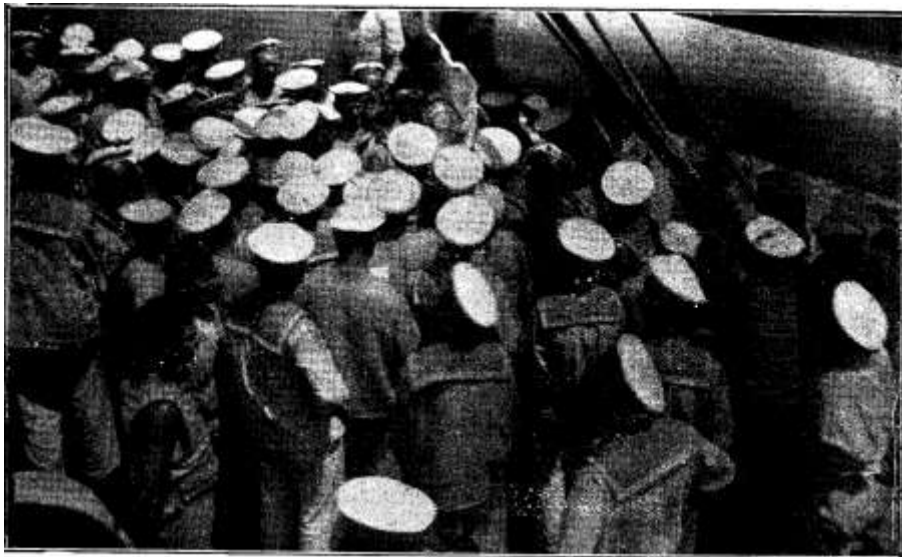


Ebédutáni pihenő a hajón.

rizsi-bizsi (rizs és borsó),
burgonya káposztával,
bab káposztával,
tarhonya, – 1 kenyér, – 2 dec. bor,
fehér répa főzelék.

Vacsora: gulyás, vagy
sajt, tea,
polenta, 1 kenyér, 2 del. bor.

A háború harmadik évében a kenyér őrölt tengeriliszttel volt keverve. Az ebéd utáni pihenés hideg évszakokban 2 óráig, meleg évszakokban 3 óráig tartott. Az ebéd után ¹A órákor történt a posta felolvasása.



Postafelolvasás.

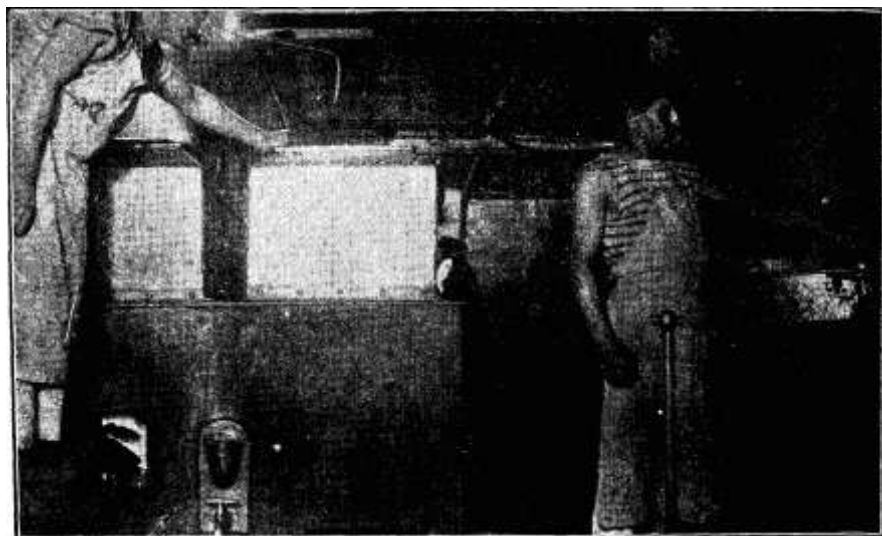
Posta.

Úgy, békében, mint háborúban leveleztek a tengerészek. A szabad délutánokon írogatták leveleiket a szülőknek és a kislányoknak. Volt a hajón postaláda és abba bedobták. A leveleket, csomagokat a háború alatt cenzorok olvasták, vizsgálták át. Minden reggel 9 órákor vitték ki a postát a hajóról és 11 órákor jött be a postaaltiszt, magával hozta az érkezett leveleket és csomagokat. A postafelolvasásnál, mely 10 percig is eltartott, izgult a tengerész-csoport; akiknek jött valami, azok örültek, de akik vártak és nem jött meg a várt levél, azok hosszú orral távoztak.

A hajó külföldi útján a postát mindig vagy egy torpedózúzó, vagy valamely kereskedelmi gőzös hozta utána.



Újságolvasás.



A legénységi konyha.

Konyha.

Nagyobb hadihajókon két konyha volt, az egyik a tisztí konyha, amely a tisztí étkezde részére, a másik a legénységi konyha, amely a legénység részére főzött. Mind a két konyhán fényes tisztaság volt, a szakácsok hófehér ruhában, köténnyel előttük dolgoztak.



A pékműhely.

Kantin.

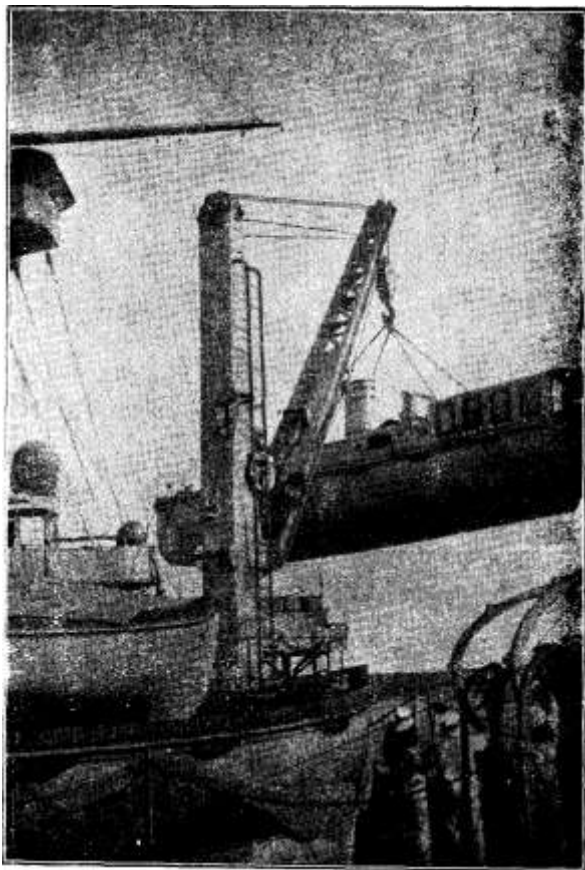
Minden hajón volt kantin, ahol a tengerész úgy ételt, mint italt vásárolhatott. A kantin a nap meghatározott idejében volt nyitva, még pedig reggel $\frac{1}{2}$ 8 óráig, délelőtt 11 órától 1 óráig és este 5 órától 9 óráig. Bort, sört, pezsgőt lehetett kapni, az ételek hideg ételek és konzerv-élelmek voltak.

Pazarettagyár.

A nagyobb hadihajókon a kantin mellett volt a pazarettagyár. A pazaretta szénsavval telített málnaszörpös víz, melyet zárt üvegben hoztak forgalomba. Mint a kantin, úgy a pazarettagyár is csak a nap megjelölt idejében lehetett nyitva. Egy üveg ára 10 fillér volt. Borral vegyítve kitűnő italt adott.

Összeköttetés a szárazfölddel.

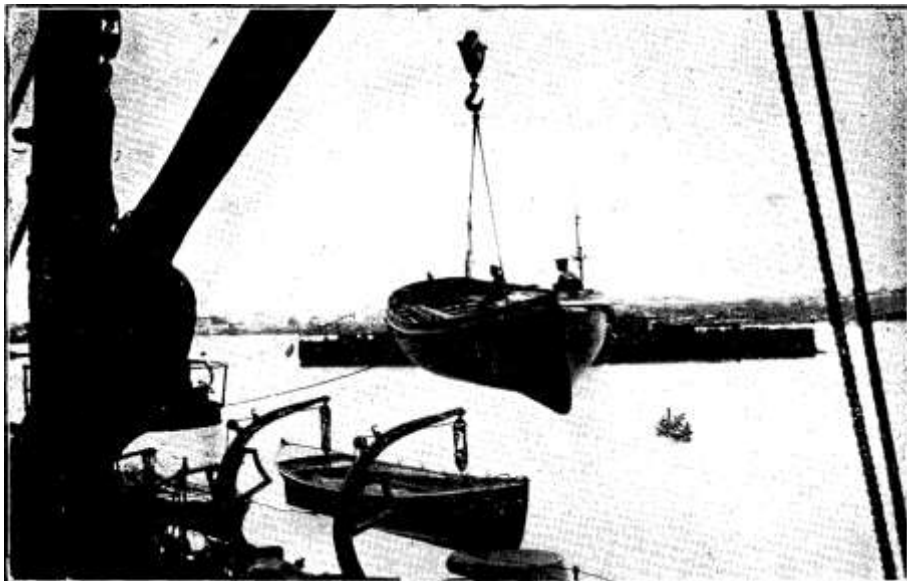
Minden hajó tüzelőanyagát, élelmiszerét, ivóvizét és a különféle hadianyagot a szárazföldről szerezte be. Ezeket a hiányzó anyagokat kisebb vontatógőzösökön, pinicseken szállították a hajó oldala



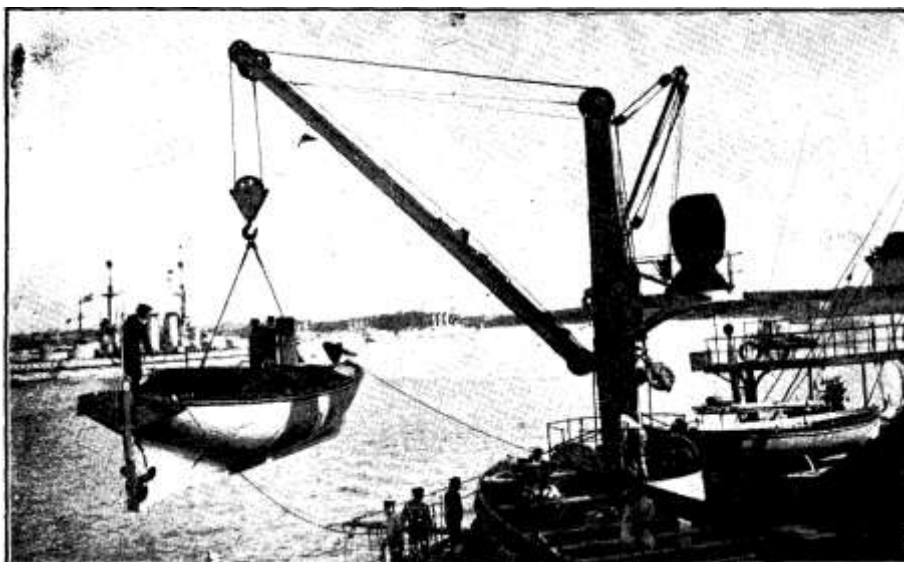
Motoresónak vízrebocsátása.

mellé és onnan emelődaru emelte fel a hajó fedélzetére. A fedélzetről tengerészek szállították be a megfelelő kamarákba. A tisztikar és a legénység partraszállítása is többféleképpen történt. Gőzbárkval, motorcsónakkal, vitorlás csónakkal, vagy evezős csónakkal.

Szabadságra menéskor nagyobb számú tengerész kiszállítását a gőzbárka végezte, 3-4 nagy csónakot húzva kötélen maga után.



A csónak vízrebocsátása.



Gőzbárka vízrebocsátása.



Emelődaru.



Élelem-behajózás.



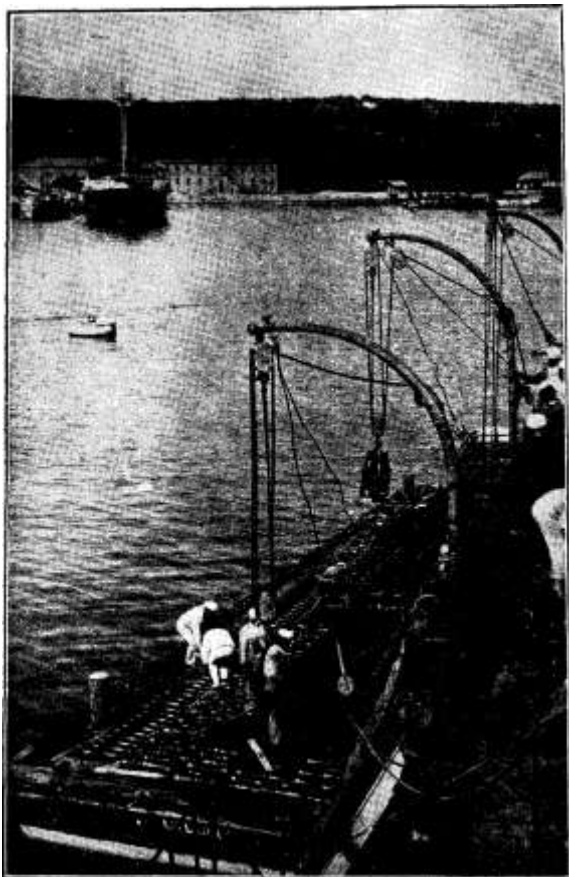
A szenes pinics.



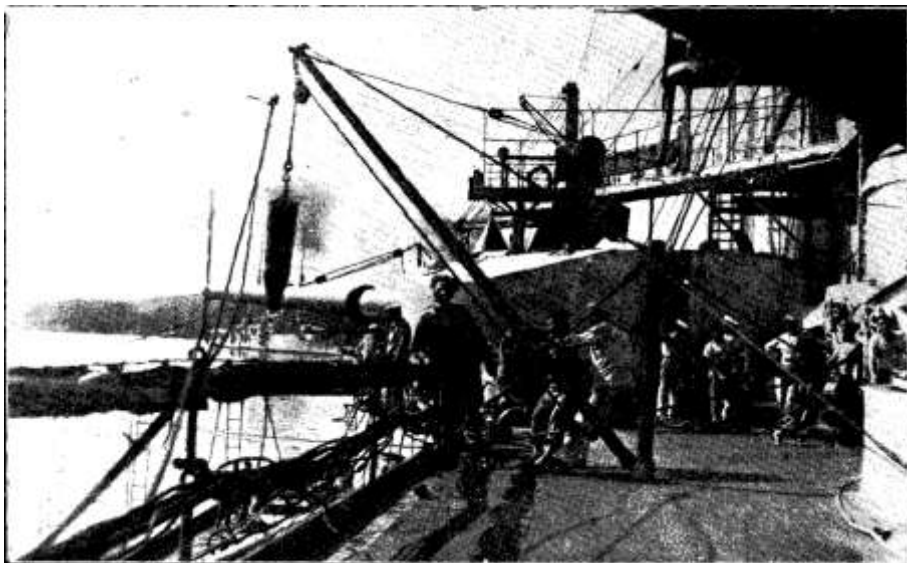
Kockaszén behajózás.



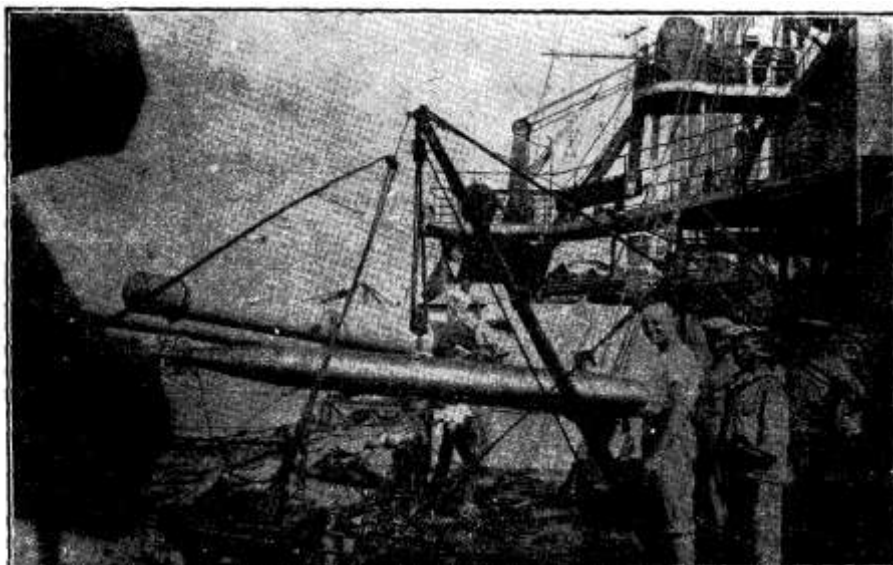
A megrakott szenesponyva felemelése.



A lövedék megérkezett a hajóhoz.



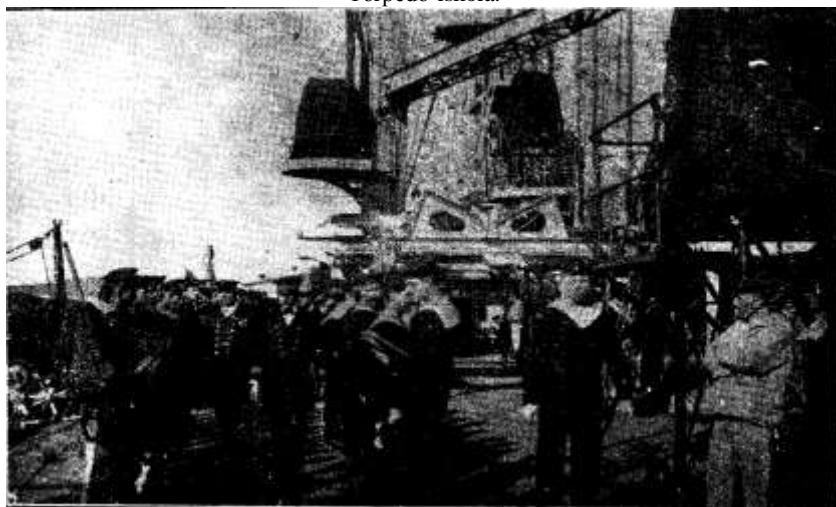
Lövőszer-behajózás.



Torpedó-behajózás.



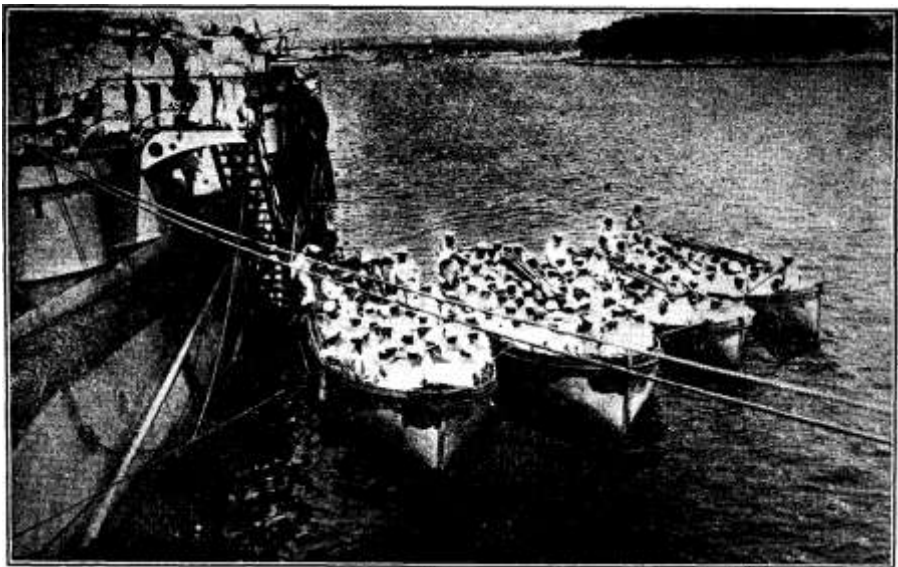
Torpedó-iskola.



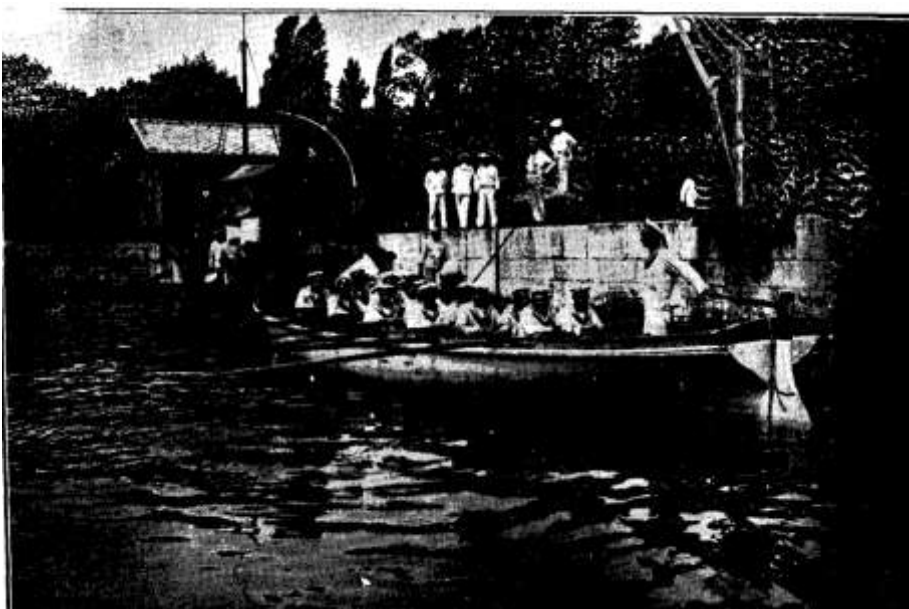
Szemle kimenetel előtt.



Szabadságra menő tengerészek a fedélzeten



Szabadságra menő tengerészek a csónakokban.



Hazatérés a szárazföldről a hajóra.

Jelzések adása.

A hajók egész nap beszélgettek egymással. A beszélgetés több-féleképpen történt, másként nappal és másként éjszaka. Minden hajó, még a torpedóhajók is fel voltak szerelve rádióval, színes zászlókkal és színes villanylámpákkal, mindegyiken volt jelző-zászló és nagy szócső.

Nappal színes zászlókat húzgáltak fel az árbocra, még pedig úgy, hogy amint az egyik sor leszaladt, rögtön húzták fel a másik sort. Minden betűnek más színű és jelű zászlója volt. A zászlók le-



Istentisztelet.

húzása a másik hajó megértésének jele után történt. Beszélgettek és jeleket adtak a nyeles piros zászlóval is.

Este a sötétben már más volt a beszélgetés rendszere. Egy hosszú kötélre színes villanylámpák voltak erősítve és ezek hol meggyúltak, hol elaludtak. Az árboc tetején levő különálló fehér villanylámpa a másik hajón, ha kigyúlt, jelezte a megértést. Közeli hajókkal szócsöveken keresztül beszélgettek.

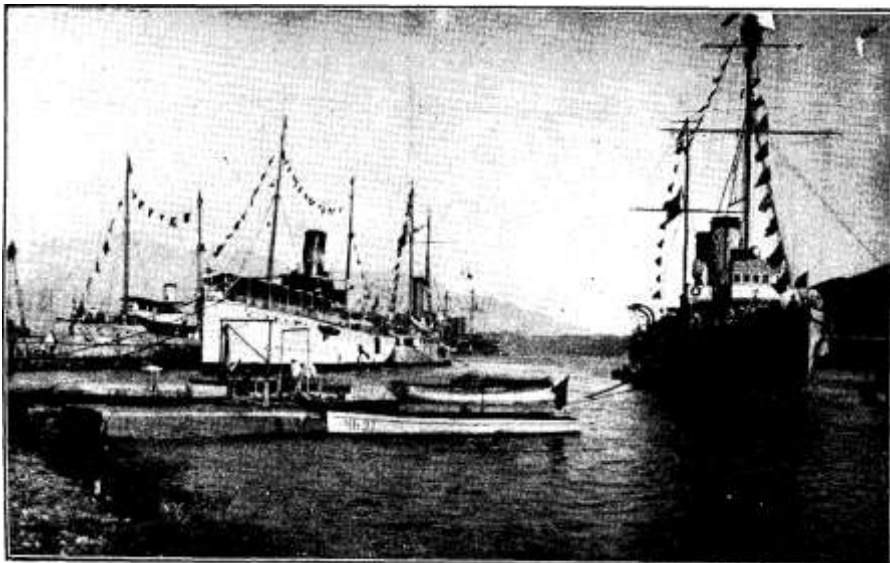
Istentisztelet.

Minden vasárnap a hajó hátsó fedélzetén 10 órától 11 óráig istentisztelet volt. A hajó mellett elmenő csónakokban levők ilyenkor

felállva tisztelegtek a hajó felé fordulva egészen addig, míg a hajó körzetéből csónakjuk ki nem ért. A hajón, a szolgálatban levőket kivéve, mindenkinek meg kellett jelenni az istentiszteleten.

Zászlódísz.

Kétféle zászlódísz van a hajón, az egyik a kis zászlódísz, amely a két főárbocra felvont zászlókból áll, a másik a nagy zászlódísz, amikor a hajó elejétől a magas árbocokon keresztül egészen a hajó



Nagy zászlódísz.

hátsó részéig vastag köteleket húznak ki, amelyre a felhúzás előtt 48 féle zászlót függesztenek fel.

A hajó kivilágítása.

Uralkodók és magas állású vezetőférfiak tiszteletére a hajót este ki szokták világítani. A rengeteg sok villanylámpát hálószerűen illesztik a hajó kiemelkedő részeire. Az áramot a lámpákhoz a hajó gépei fejlesztik. Békében többször előfordult, de a háború alatt egyszer sem.

Zsák- és ruhavizsgálat.

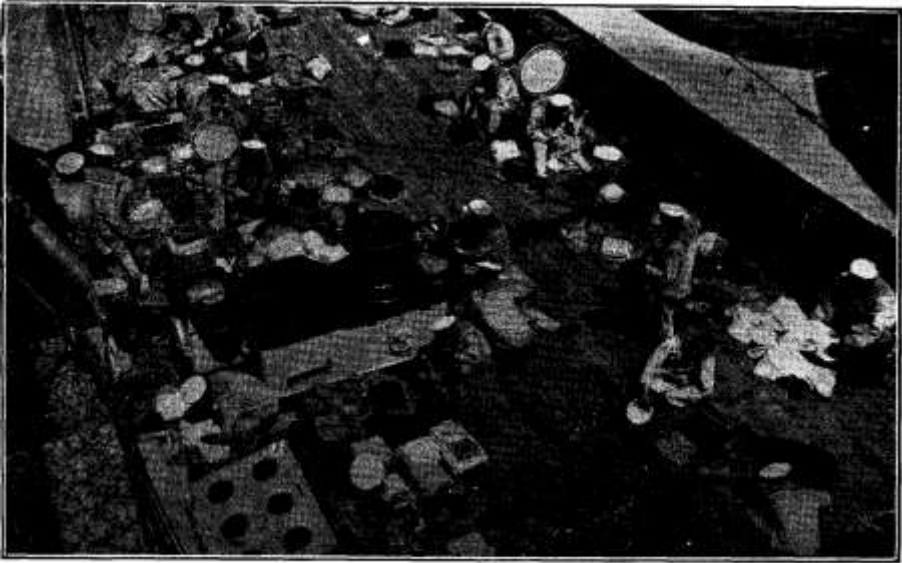
Hetenként kétszer, szerdán és szombaton délután volt az úgynevezett „Effekte reinigung“, amikor a tengerész ruháit a zsákjában rendezte. Ezeken a délutánokon a csoportok vezetői átnézték feljegyzés szerint a ruhákat, hogy nem adta-e el a tengerész. A ruha számának a könyvbe bejegyzett kimutatással egyeznie kellett. Ez volt a zsákvizsgálat.



Fényképezés.

Minden vasárnap délelőtt 9 órakor volt a ruhavizit, amelyet a fedélzeten a szolgálatban levő tiszt felügyelete alatt a csoportok vezető tisztjei végeztek.

A hosszú sorban álló tengerészeknek fel kellett a jobb nadrágszárát térdig húzni, hogy az alsó fehér ruha kilátszódjon, amelyről így aztán meg lehetett látni, hogy tiszta-e? Nagyon sokan ezt úgy oldották meg, hogy egy új alsónadrág felszárát levágták és azt kötötték vasárnap fél. Sokan voltak, akik egy nyári vagy téli ingnek csak az elejét zsineregre fűzve akasztották nyakukba s ezzel eleget tettek a vizsgálatnak.



Ruhapakolás.

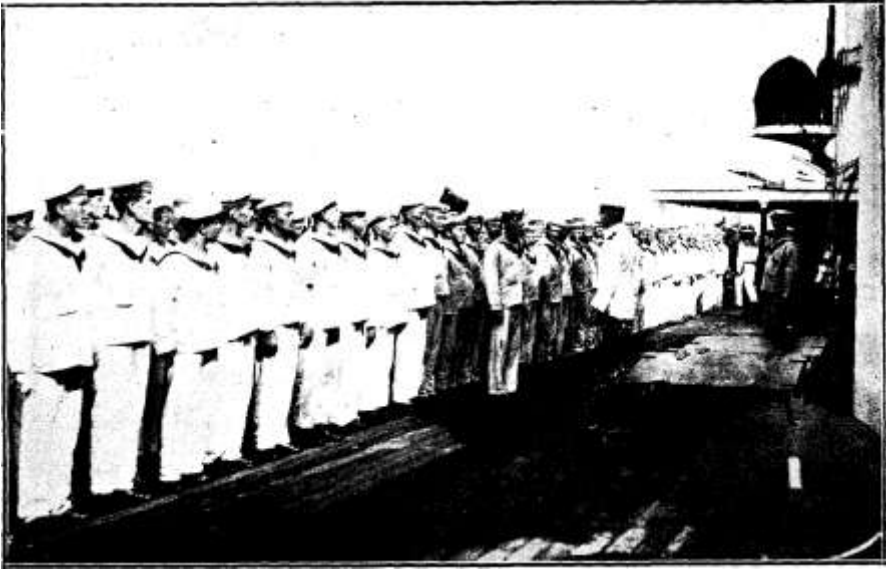


Sorakozó téli ruházatban.

A lobogó fel- és lehúzása.

Reggel $\frac{1}{2}$ 7 órakor télen-nyáron a hajó kürtöse „Ima a csata előtt”-et fúj, a hátsó fedélzeten levő őr pedig a fegyveréből egy lövést ad le; ez a jele a zászló fel- vagy lehúzásának. A felhúzás reggel $\frac{1}{2}$ 7, a lehúzás naplemente előtt 5 perccel történik. Ekkor minden tengerésznek, ki a fedélzeten tartózkodik, a zászló felé kell fordulni és feszes vigyázz-állásban tisztelegni.

Nagyon szép és lélekemelő ez a kikötőben, hol 30 nagy hajó



Sorakozó nyári ruházatban

egyszerre végzi és 30 kürtös egyszerre fúj. A zászlós hajókon levő zenekar ilyenkor az osztrák himnuszt játszott.

A zászló félárbocra való leeresztése Nagypénteken, Jézus halálának emlékére, vagy ha haláleset van valamely hajón, történik. A zászlós hajón két zászlót húznak fel, az egyik a hadilobogó, a másik a tengerügyi zászló; félárbocra való eresztéskor mind a két zászló lentebb kerül rendes helyénél.

Zsoldfizetés és dohánykiutalás.

Minden hónap 1-én és 15-én volt a zsoldfizetés, a hónap 10-én és 20-án pedig a dohánykiutalás. Külföldön a zsold mellé pótlék járt és fizetését a tengerész aranyban és ezüstben kapta. Ha dohány-

kiosztás nem történt, úgy fizetésekor dohánypénzpotlékot adtak. Ruháját az első felszerelésétől eltekintve maga vásárolta a tengerész az államtól olyan formában, hogy a könyvére átvett ruhák értékét a zsoldból részletenként levonták. Ez a levonás akkor is megtörtént, ha semmiféle ruhaneműt nem vett igénybe a tengerész. Az így javára írt és a hosszú hónapok alatt felgyűlt összeget tekintettel,



Hajózászló félárbocra engedve (gyász alkalmával).

hogy ruhavásárlás céljára nem fordította, leszerelésekor egy ösz-
szegben kapta meg.

Dohányzás.

Minden hajón, kivéve a tengeralattjáró hajókat, meg volt engedve a dohányzás, pipa, szivar és cigaretta, de gyufát vagy öngyújtót senkinek sem volt szabad tartani. Érte büntetés járt.

A felkelés után a fedélzeten levő marsgastnak volt a kötelessége egy lefordított dézsa alatt levő kötelet meggyújtani, amely aztán folyton égett egészen estig. Ehhez az égő kötélrészhez kellett minden dohányzónak tüzért menni és csak itt gyújthatott rá.

A lefordított dézsának két szembenéző nyílása volt, amely levegőjárat céljára volt készítve. A meggyújtott kötélrész visszatevés után a levegőjárat folyton élesztette és állandóan parázs tüze volt. Ritkán esett meg, hogy a meggyújtott kötélrész napközben kialudt.



Zsoldfizetés.

A hajó iparosai.

Bármerre nézünk, mindenütt az iparoskéz munkáját látjuk. Ez a munka maradandó és megbecsülendő. Ahol egy zárt helyen ezer ember él, iparosokra is van szükség. A haditengerészetnél az iparost nagyra becsülték. Az arzenálokban és különféle alakulatoknál, mint pl. a fogászati műhelyben, művezetőkké léptette elő a hajóhad parancsnoksága őket. A művezetői rang megbecsülése volt a tisztas iparnak. Voltak a hajón szabók, cipészek, borbélyok, fényképészek, kovácsok, villanyszerelők, asztalosok, puskaművesek, fogtechnikusok, masszörök, órássok, pékek, szakácsok, kötélverők, sőt kereskedő

is akadt, aki Bécsből, Budapestről hozatott rövidáru dolgokkal kereskedett.

Munka volt bőven, megrendelő is akadt. A fizetéssel pedig senki sem maradt adós. Nem lenne teljes ez a fejezet, ha egy olasz származású templomfestőt meg nem említenék, aki fényképek után pár koronáért fényképet nagyított, kézi rajzzal. Noninak hívták és a Michel Angelo anyai ágának rokonságát emlegette s iratokkal bizonyította.



Inga sudárfa.

Inga sudárfa.

A hajó oldalától mindkét oldalon 8 méter hosszú behajlítható egyenes fa volt kifeszítve: ez volt az inga sudárfa, vagy Bakspiere. Az inga sudárfa a vízrebocsátott csónakok kikötőhelye volt. Kötélhágcsók és kötelek csüngtek le róla a víz színéig és ezeknek alsó részeihez voltak kikötve a vízre bocsátott csónakok. Nagyon sokszor, vihar alkalmával csak ezen az úton lehetett a hajóra menni.

Önkényű kimaradás. (Makant.)

A tengerészeknél, aki az engedélyezett kimaradás letelte után

bályok ellen. A makantot csináló tengerészt másnap kihallgatásra vitték és büntetést kapott. A büntetés vas, hálózárka (netzarest) és sötétzárka (dunkel) volt. A súlyosabb büntetés alá esőket haditörvénszék elé állították és ha az ítélet súlyos volt, kiszállították a szárazföldi börtönbe. Könnyebb büntetés volt a hajóáristom, amikor a hajót nem volt szabad elhagyni.



Délutáni sorakozó.

A vas a padlóhoz erősített vasrúd volt karikákkal, melyekbe a kezét és lábát zárták az elítéltek ülő helyzetben.

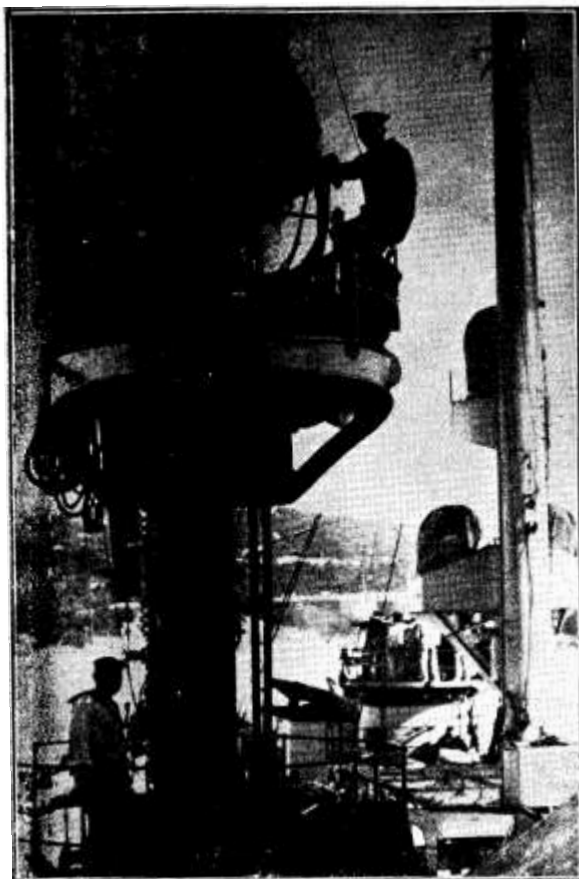
Dunkel. Egy sötét helyiség, melyben csak ülőhely van, feködni csak nagyon összehúzódva lehet. Este a 9 órai őrzővezető tisztjénél minden büntetettnek jelentkezni kellett.

Sorakozás.

Naponta többször volt a hajón sorakozás, amelyet felsőbb parancsra a kürtös jellel adott tudtul. Úgy délelőtt, mint délután ren-

desen a munka megkezdése előtt ilyenkor történt az egyes munkacsoportok felosztása.

Az esteli sorakozóhoz mindenkinek fel kellett vinni az ágát is (brandát), melyet maga előtt a fedélzet padlójára téve félkézzel tartott. Ezután történt a lefekvés. Így tartották számban az embereket.



Fényszóró-gyakorlat.

Őrjárat. (Runde.)

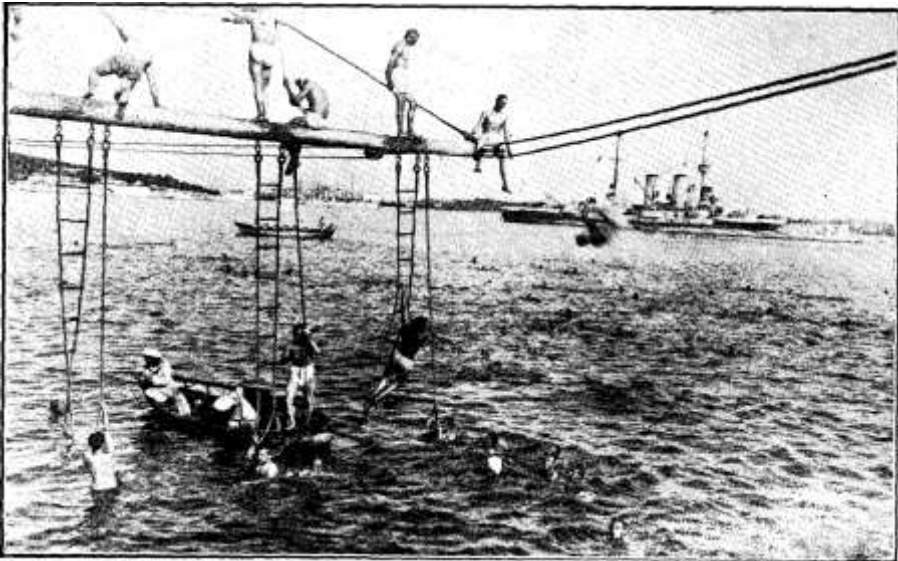
Minden este 9 óra után a hajó szolgálatos tisztje a szolgálatos altisztekkel együtt végigjárta a hajó összes helyiségeit, megnézte a fekvő legénységet és a hajó egyes helyein a szolgálatban levők-

nek jelentkezni kellett. Az őrjárat előtt egy lámpát vivő tengerész haladt és világította az utat.

Fényszóró gyakorlatok.

A hajó magasabb és kiállóbb részein voltak elhelyezve a fényszórók. A gyakorlat ezekkel rendszeren este történt. Egy-egy hajón 8-10 fényszóró volt elhelyezve.

Gyönyörű látvány volt a sötét éjszakában 30 hajó fényszórói-



Fürdés a tengerben.

nak együttes gyakorlata az egy helyről jövő parancsra: nagy sugarakban emelkedtek az ég felé és különféle mozdulatokat végeztek, amint a parancs kívánta.

Fürdés.

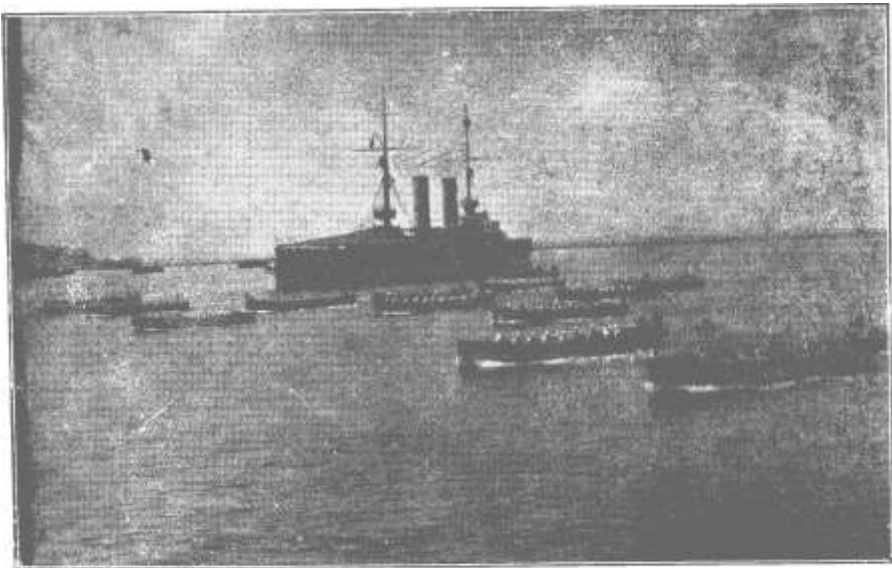
Nagyobb munkák után, de legalább hetenként kétszer gőzfürdő állott a tengerész rendelkezésére. A gőzfürdő mindennapi használata csak a gépkezelő és fűtő személyzetnek volt megengedve. A gőzfürdő előtti nagy mosdóhelyiségben pedig meleg vagy hideg vízben fürödhetett a tengerész. A rendes napi mosakodást reggelen-

ként télen-nyáron hideg vízben fent a fedélzeten végezte el. Nyári meleg időben a fedélzeten felállított zuhanyoknál is meg volt engedve a fürdés, amit nagy szeretettel ki is használtak a tengerészek. Nyáron meghatározott délutánokon a hajó oldala mellett a nyílt tengerben volt a fürdés, de ilyenkor mindig le volt eresztve a védő vitorlavászon a gyengébb úszók részére.

Szórakozások.

Sport.

A tengerészet magában foglalja az összes testedző sportokat. A jó tengerész all round atléta. A tengerésznek módja is van a sportolásra, mert a haiósélettel szorosan összefügg az evezés, az úszás,



Evezős-verseny.

a kötélhágcsókon való felmászás és kúszás, az egyensúlyozott emelés pl. mozgó csónakban, a vitorlázás, kötélsomódobás. Ezek mellett aztán vígan folyt a többi sportágak űzése a szabad időkben. Volt a hajón korlát és nyújtó. Külön birkózó csoportok alakultak nemzetiségek szerint. A legtöbb nagyobb hajónak futballcsapata is volt, akik a szárazföldre jártak tréningre, versenyre. Egyesek vívtak, többen horgásztak. A halászatot kedvelők nagyon szép eredménnyel dolgoztak, hoztak tengeri rákokat és tintahalat, melynek olaj-

ban sült porcogós része éppen olyan ízű volt, mint a finom gyenge malactepertő. A tengeri pókot forró vízben megfőzték és a fehér húsát összekaparták, fokhagymával, borssal s olajjal leöntve ették. Szardínia-rajzás idején rengeteg apró szardíniát fogtak, amelyet olajban sütöttek meg.



Birkózás.

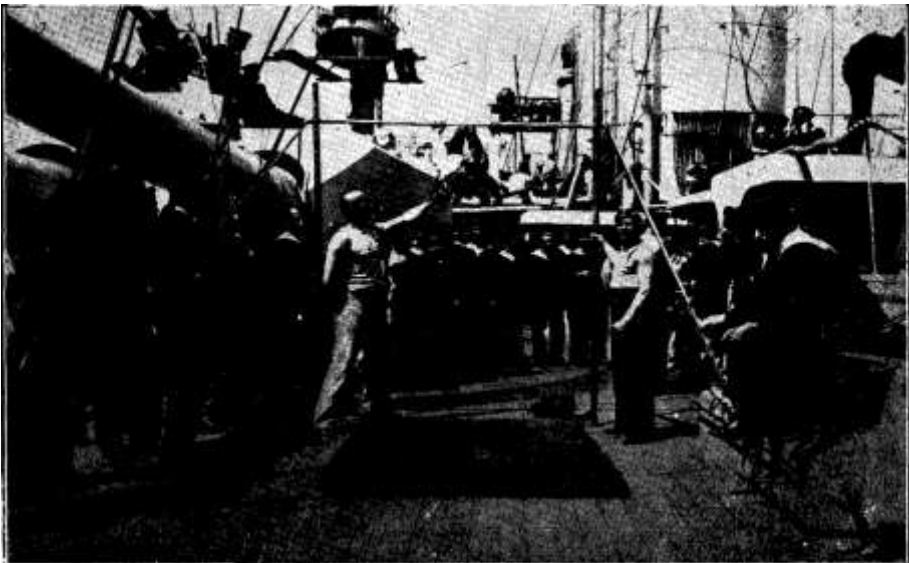
Zene.

A haditengerészetnek egy századát képezte a zeneosztály. Ehhez a századhoz, éppen úgy, mint a gépész és villamossági századokhoz egész fiatalon, 15 éves korukban kerültek a tengerészek. Ezeket a fiatal gyermekembereket hajófiataloknak nevezték. A zene - századhoz csak a zenében már jártas fiúkat vettek fel és ezeket katonai felügyelet alatt képezték tovább a tengerészeti zenetanfolyamon. A tanfolyam előadói jónevű tanárok voltak, akik a fiatal tengerészeknek a különféle hangszereken való játszást tanították.

A hajók divíziókra voltak felosztva. Egy divízióhoz 3-4 hajó tartozott. Minden divíziónak volt egy zászlós hajója, ahol a divízió parancsnoka székelte. Ezen a zászlóshajón volt a beosztott zenekar, amely a divízió többi hajóira is átjárt esténként hangversenyezni.



Felállás birkózáshoz



Nyújtótornászok



Bakugró-csoport.



Hangverseny.

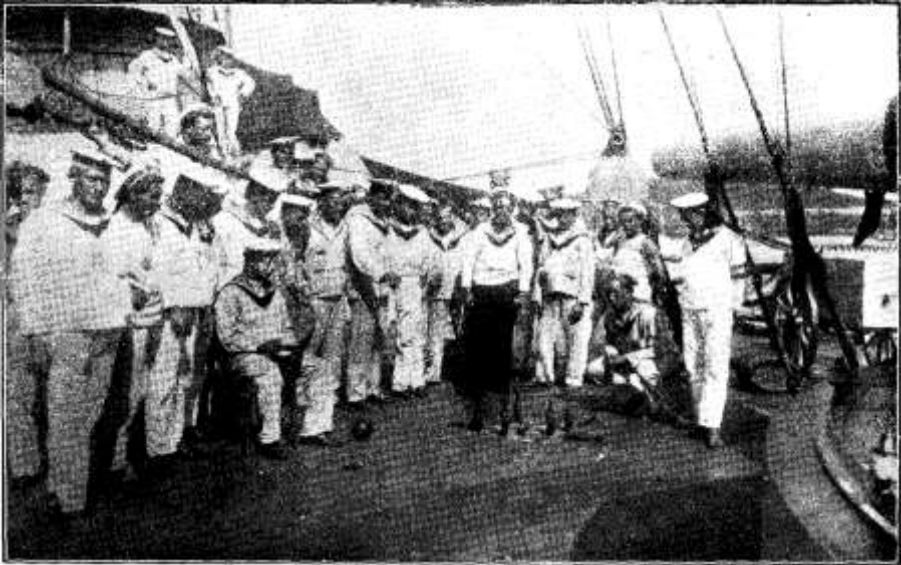
Ezeket a hangversenyeket előre tudatták a hajó legénységével, sőt a zenekari hangverseny műsora a hajón ki is volt függesztve.

Volt külön fúvós zenekar és vonós zenekar, de a zenekar tagjai mindegyik fajta hangszeren való játszásra ki voltak képezve.

Gyakorló órájuk naponta 6 órán keresztül tartott, amely idő alatt az új műsorszámokat is átvették.

Játékok.

A pihenő és szolgálatmentes tengerészek csoportosan különféle szórakozással töltötték szabadidejüket. A fedélzeten kugliztak álló



Kuglizás.

helyzetben zsinórra felfüggesztett golyóval. Sakk és a dominó nagyon kedvelt volt. Egyes csoportok titokban kártyáztak is: ezek a hajó kamaráiba vonultak vissza és így hódoltak kártyaszennyvedélyüknek, mert a kártya tiltott játék volt. Több csoport tombolázott, ami elég szórakoztató és izgalmas játék.

A horvátok és dalmátok nagyrésze nemzeti játékokat űzött, a kéz dobását ujjak felmutatásával, ennek a játéknak „Móra játék” volt a neve.

Ezt a játékot kettő játszhatja. Mind a két játékos ökölbe szorítja kezefejét, egymás felé kinyújtja és mindegyik kinyit a bezárt kézfejből egy bizonyos számú ujjat. Az nyert, aki a két kézfej nyitott ujjainak összegét eltalálta. Volt a hajón amatőr zenekar is, majdnem minden nemzetségűeknek és szabad idejükben ezzel is szórakoztak.

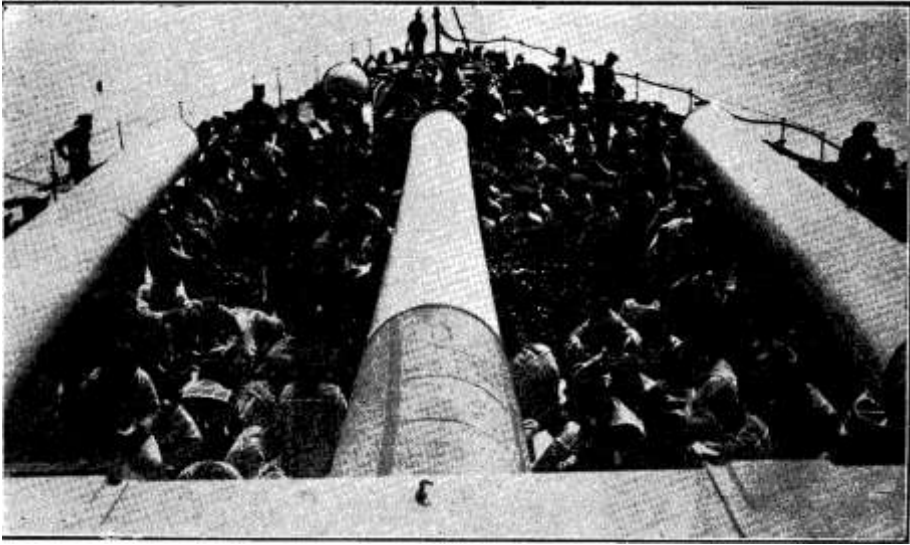
Matrosen Mora spteSesá. – IS glaeo áaiia mm».



Móra-játék.

Műrév. (Dokk.)

Meghatározott időben minden hajónak javítás és újrafestés végett a dokkba kellett bemenni. Kétféle dokk volt: az úszó, vagy vas és a száraz, vagy beton dokk.



Tombolajáték

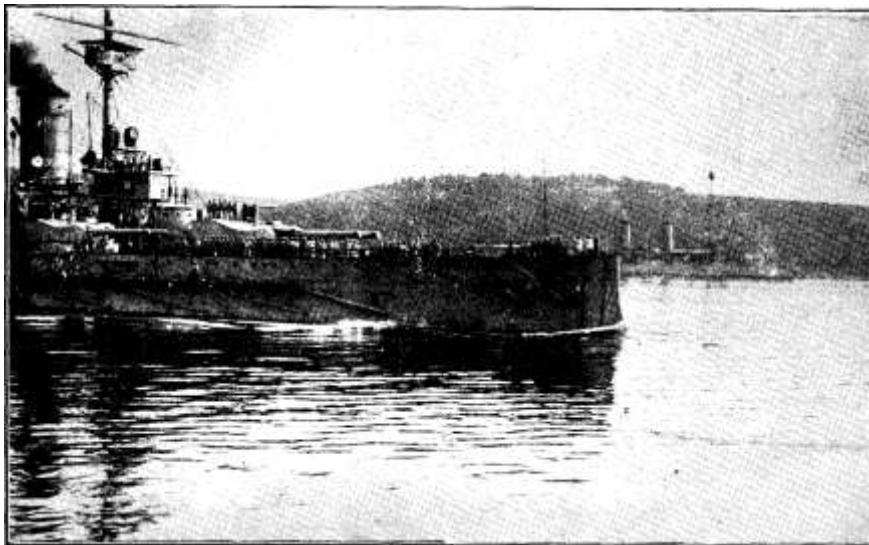


A dokk olyan építmény, melyben a hajó megtámasztva szárazon áll, hogy oldalrészeit és a hajó fenekét megvizsgálják, kijavítsák, a régi festést lekaparják és újra festik.

Az úszódokk acéllemezekből készült kettős fenekű, kettős falú, mind a két végén nyitott úszóépítmény.

Az egész alkotmány a fenécsapok kinyitására elsüllyed, cellái megtelnek vízzel, ilyen állapotban vontatják rá óvatosan a kiemelő hajót amely a két oldal közé áll.

Midőn a hajó a műrévben elhelyezkedett, a fenécsapot elzárják



Az S. M. S. „Zrínyi“ bemegy a műrévbe.

éi az oldalkamrákba özönlött vizet kiszivattyúzzák, erre a műrév a benne levő halóval együtt kiemelkedik a vízből. A kiemelkedés alatt a hajó oldalait erős gerendákkal a műrév oldalfalához erősítik mindkét oldalon.

A kikötést kot méter mélységenként újra ismétlik, hogy a nagy hajótest egyensúlyban maradjon a kiemelés után is.

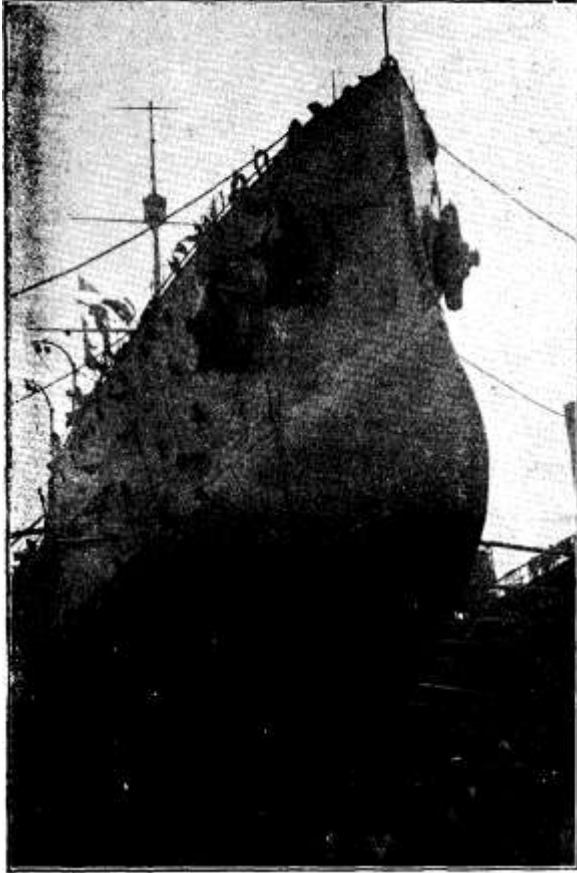
A száraz műrév egy nagy betonmedence, beépítve a tengerbe.

A medence egy oldalán légmentesen záró ajtó van, amelyen a hajó bemehet. A bemenetel után az ajtót elzárják, a medencében levő vizet pedig kiszivattyúzzák. A víz eltávolításával szárazon áll a hajó.

A műrévben levő hajón a műrév előírt szabályait kellett a le-

génységnek betartani. A dohányzás szigorúan tilos volt. A műrévben levő hajó legénységének ki- és bejárata a szárazföldre szigorú csendőri felügyelet alatt és igazolás mellett történt.

A hajó oldalára, mely a vízben van, a tengeri csigák milliói ra-

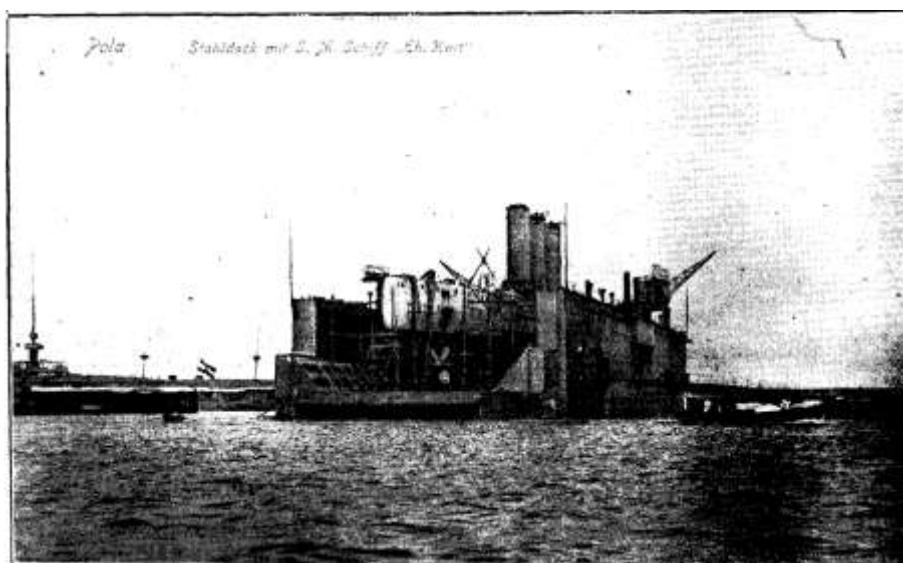


Az S. M. S. „Zrínyi“ a műrévben.

kodnak le, melyek a hajó oldalfalait megtámadják, azért ezeket a műrévben lekaparják (raskétázzák), ami elég nehéz és terhes munka. A lekaparás után az oldalfalakat újrafestik.



Mosakodás a műrév alsó részében.



Acéldokk az S. M. S. „Erzh. Karl“ hajóval.

Tengerész ünnep.

Két nagy ünnepe van a haditengerésznek, az egyik a szolgálatának félideje, a másik pedig az utolsó száz nap.

A félidőt ünnepélyes keretben mentőöv mellett ülik meg. Az



Az S. M. S. „Szent István“ a műrévben.

utolsó száz napra már gyászkeretes levelet küldözgetnek haza az ismerősöknek, melyben örömmel tudatják, hogy katonai idejük lejáráóban van.

Mind a két ünneplés régi tengerész hagyomány volt a császári és királyi haditengerészetnél s hagyományos volt a 48 fokú lép-

Póla magas, dombos vidéken terül el s a katonai alakulatok több része dombon volt elhelyezve, így a tengerészeti kórház és az időjelző intézet is. Az időjelző intézettől észak felé eső kis parkon átmenve, a város felé a dombról lefelé lépcsőzet vezet. A lépcsőnek 4 pihenője van és minden pihenőig 12 a lépcsők száma.

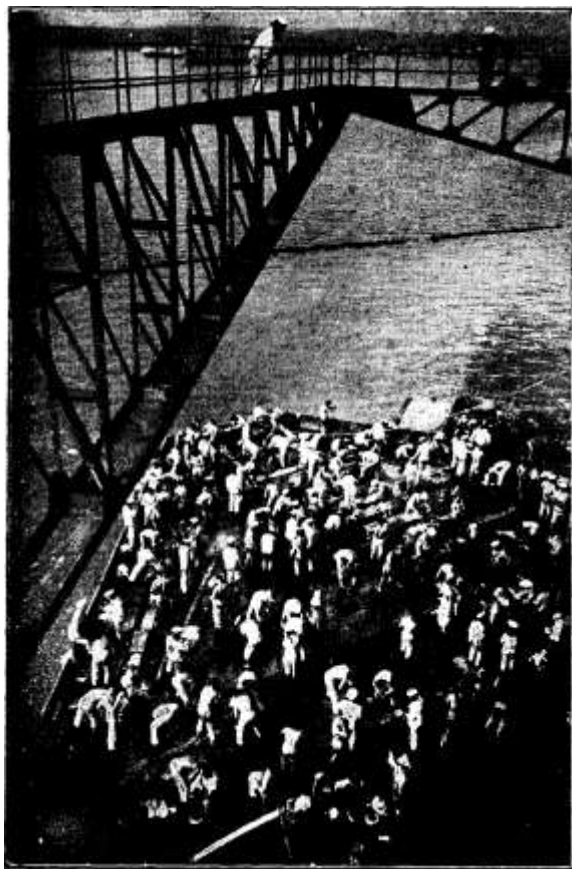


Az S. M. S. „Zrínyi” egyik hajócsavarja.

Hogy ezt véletlen készítették, vagy szándékosan, nem tudom, de az bizonyos, hogy ezen a 48 lépcsőn, amely a tengerész 4 évi szolgálati idejét szimbolizálja, minden tengerész megfordult.

Lefelé menve a dombról számolta a lépcsőfokokat, amelyek a már eltöltött hónapjainak számát jelezték.

A jelenlegi hónap számánál megállt és visszatekintett, mintha az elmúlt idejét szemlélné és áttekintette a lefelé levő lépcsőket is mint időt, amely még szolgálatából hátra van. Ezt a lépcsőt a tengerészek lépcsőjének nevezték.



Kilátás a műrév felső részéről

Tengerészeti zászlóalj.

See Batallion.

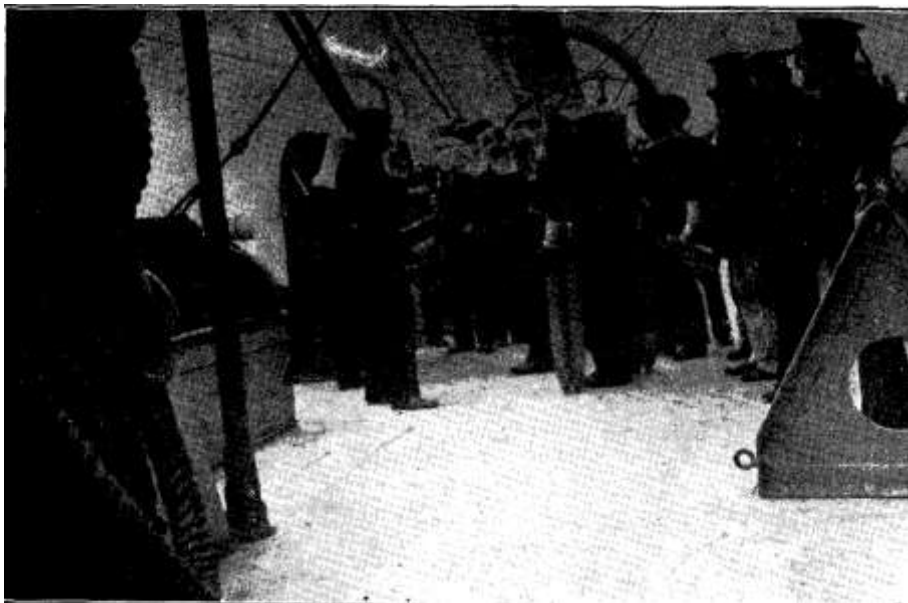
Az általános mozgósítási parancs határidejének lejárta után nagyon sok Pólába bevonult tartalékos tengerésznek a hadihajókon való elhelyezését nem tudták lehetővé tenni, így külön szárazföldi



figyelőállás a partvédő ágyúknál (Seebatallion).

partvédő alakulatot állítottak fel tengerészeti zászlóalj – See Batallion – név alatt.

Ezek a tengerészeti zászlóaljak el voltak osztva Trieszttől az Istriai félszigeten, Dalmácia partján végig, mint megfigyelő és partvédő tengerészeti alakulatok, ágyúkkal és gépfegyverekkel felszerelve. Ruházatuk tengerész-ruházat volt, munkakörük a szárazföldi katonaságéval egyezett.



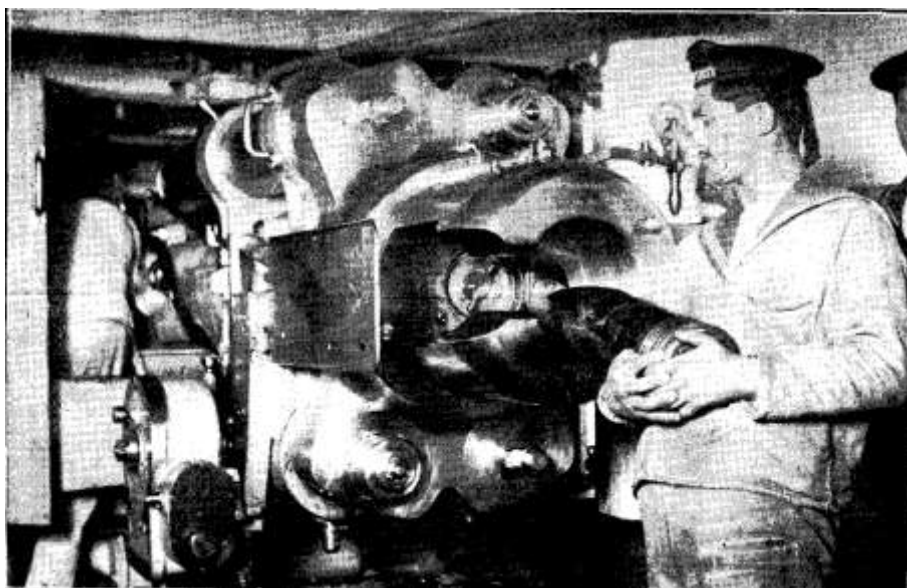
Gyakorlat gázvédő álarccal



Hajófitók szerszámaikkal



Búvár előkészületben a leszálláshoz.



Az ágyú megtöltése



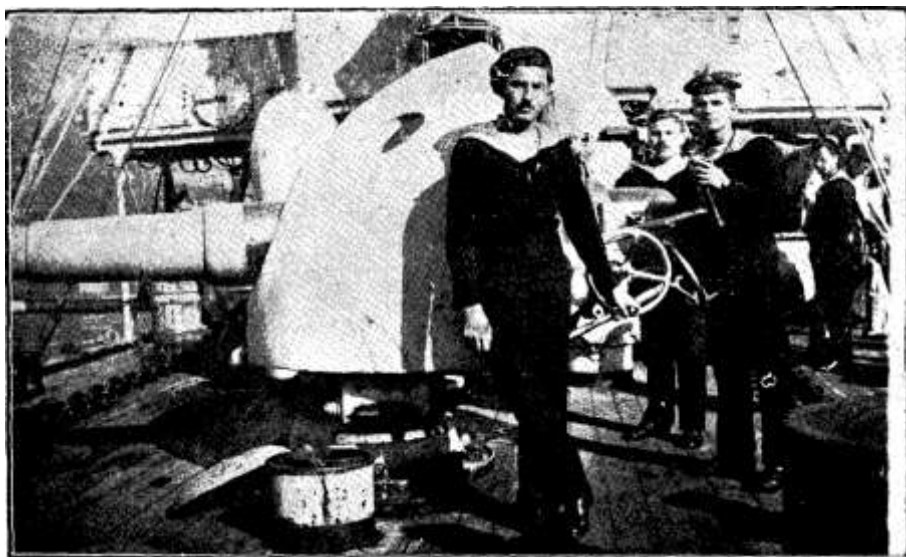
A bűvár leszáll a vízbe



A parancsnoki híd.



Fegyverszemle a hajón



Fedélzeti ágyú



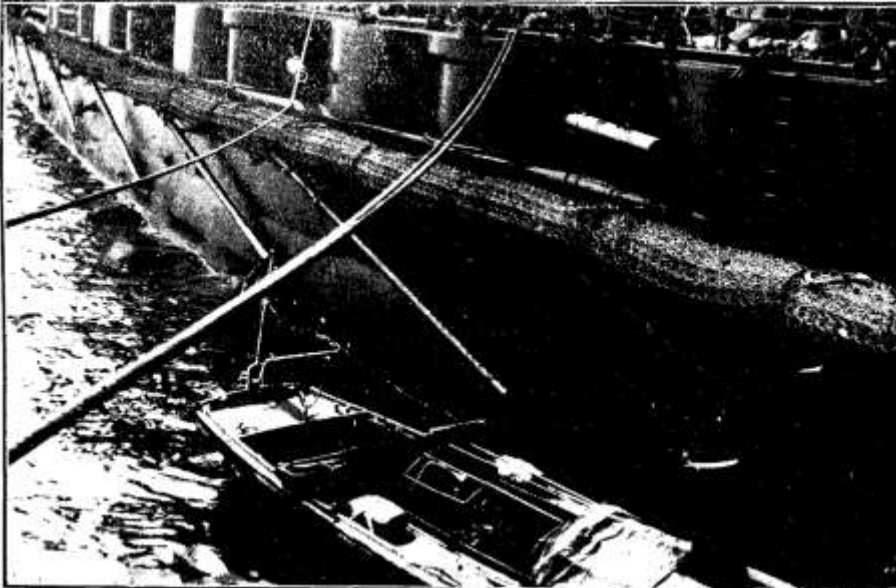
A vízzűrő gépterem



A kazánház



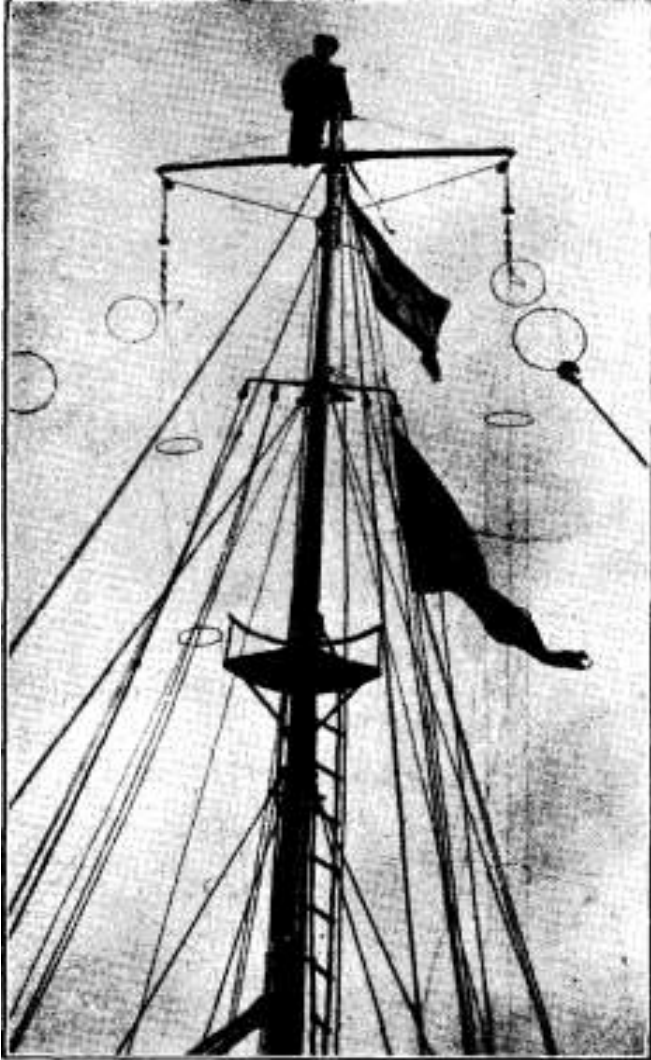
A hajó dinamói



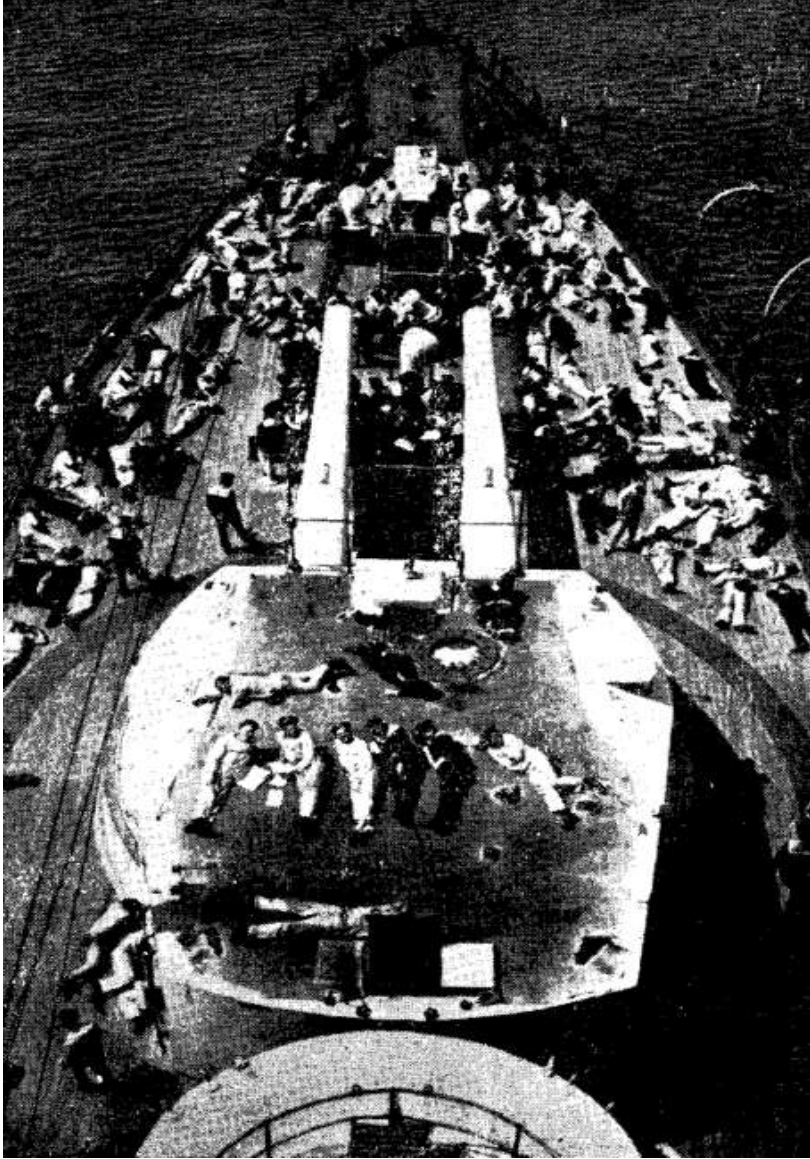
Védőháló a hajó oldalán (torpedó ellen).



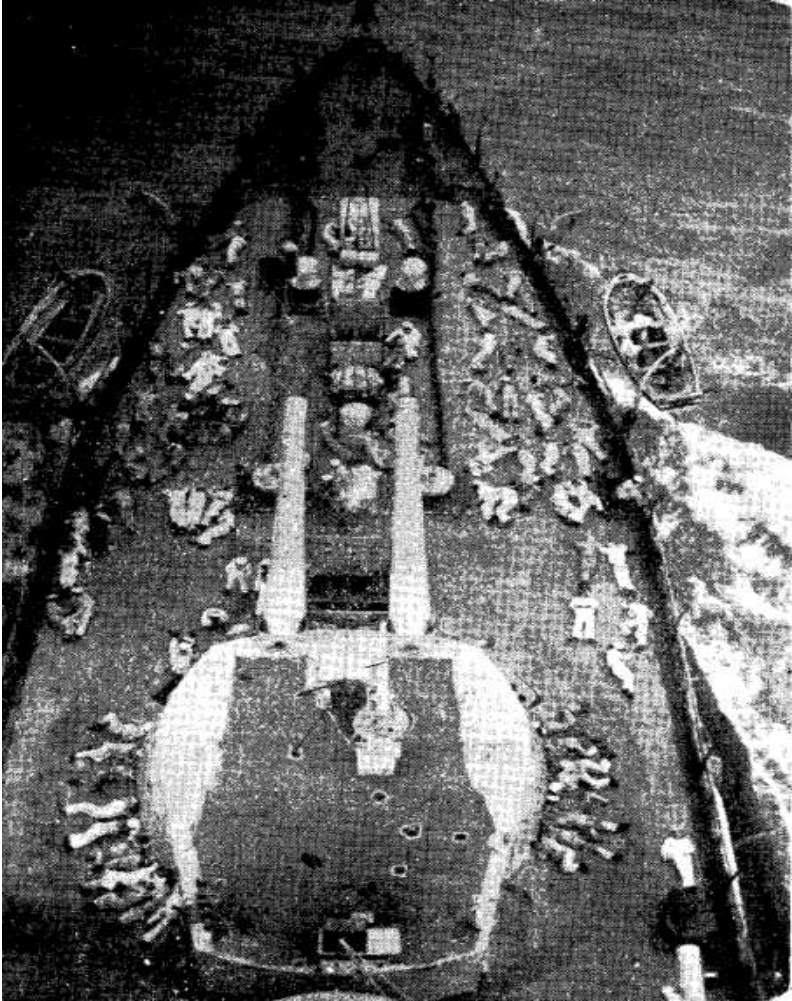
Rádióállomás a hajón.



Rádióantennát javító tengerész az árboc tetejéről



Kilátás a fedélzetre az alsó árbockosárból.



Kilátás a fedélzetre a felső árbockosárból.

Cs. és kir. haditengerész különítmény Pekingben.

Peking valamikor Kína fővárosa volt, 1,200,000 lakossal. A kínaiak a déli várost külső, az északit belső városnak nevezik. Északi városban az úgynevezett császári várost külön négy fal veszi körül. ezen belül még egy vörös fal választja el a császári palotát magában foglaló „tilos városrészt.

1899-ben zajlott le a kínai boxerlázadás, amelyet az I-ho-csuen önkéntes hazafias egyesület rendezett az európaiak és keresztyének ellen.

Tengerészeinknek jelentős munka jutott a szövetséges európai hadseregben a Kína elleni harcban.

A legyűkolt keresztyének és báró Ketteler német nagykövet megöletéséért az egyesült nagyhatalmak büntető expedíciót vezettek Kína ellen és Taku erőd alatt felvonult 82 nemzetközi hadihajó között az osztrák és magyar haditengerészet S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“, S. M. S. „Zenta“ és S. M. S. „Aspern“ hajói is ott voltak.

Amíg a Taku erőd bevétele folyt, addig Peking Peitang nevű városrészében megint egy borzalmas eset történt.

Peitangban volt az európai missziós társaság kőfallal körülvett épülete. Ezt a lázadó kínaiak aláásták és a levegőbe röpítették. A misszió tagjai közül nagyon sokan meghaltak. Az épület ma is úgy van, ahogy felrobbantották, csak egy emlékoszlopot állítottak elébe az európaiak a mártírhálált halt missziósok emlékezetére.

A szövetséges európai hadsereg megverte a kínai sereget és bevették Pekinget. 1901-ben Kína, Peking és Tiencsin városok megszállása után, megalázó békét kötött. Nagy hadikárpótlást fizetett és több városban volt kénytelen megengedni idegen állam csapatainak tartását, amelyeknek teljes ellátását és zsoldját Kína fizette.

Tiencsin városa, északi Kína főkikötőhelye a Peihó folyam partján 800.000 lakossal, fel lett osztva a nagyhatalmak között kerületekre és minden kerülethen az oda beosztott katonaság vette át

másikra átmenni fegyveresen és ha ez mégis megtörtént, minden elfogott, fegyvert viselő idegen katona után váltságdíjat kellett fizetni.

Az osztrák és magyar monarchia kerülete az elosztás folytán éppen a város közepébe esett. A felügyelő őrség 2 tiszt vezetése alatt 45 emberből állott. A kerület rendjének fenntartására 80 kiképzett kínai rendőr ügyelt, de ezek tengerészeink felügyelete alá tartoztak. A vezető parancsnok rendelete folytán a tengerészek fel-



A pekingi cs. és kir. tengerész-kaszárnya udvarán. (Magyar fiúk csoportja.)

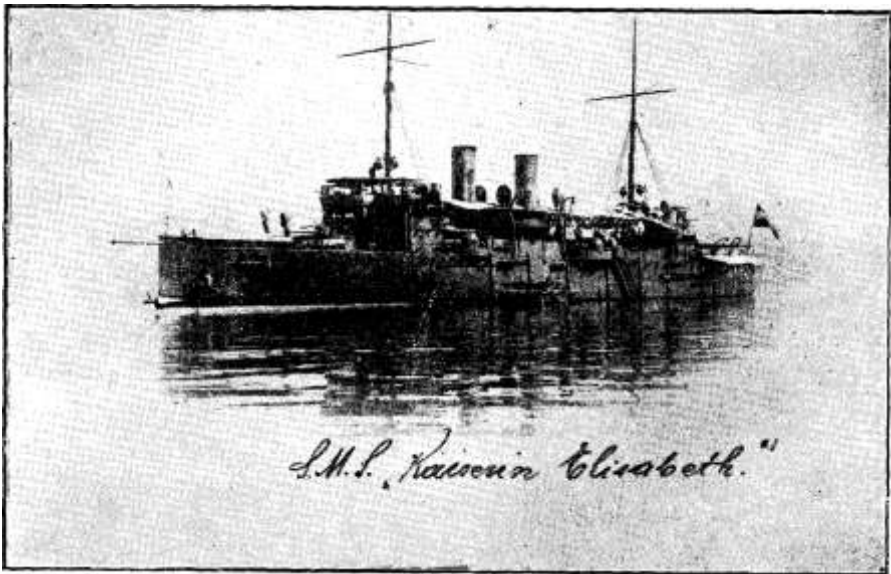
ügyeltek a házak és uccák tisztántartására, úgyszintén ellenőrizték az ópiumszívó lebujokat. Az ucca tisztátalanságáért a házigazda 20 centet, 1 darab ópiumpipa elkobzásáért pedig 1 mexikói dollár büntetést fizettek. A büntetéspénz a feljelentő tengerész keresete volt. így érthető, hogy kivált ünnepek előtt tengerészeink fokozatos szorgalommal jártak ópiumpipát keresni.

Pekingbe két kapun lehetett bejárni: a Hatamen és a Mennyei templomhoz vezető kapukon. Ezek között helyezkedett el a kínai hadsereget levert szövetséges európai hadsereg vezetősége és követsége, még pedig Hatamen kapu és a falon levő erődje a németeké lett, mellette volt a belga-holland különítmény és nagykövet-

ség. A Mennyei templomhoz vezető kaput és erődöt az amerikai nagykövetség és különítménye kapta.

Ezen követségek előtt volt a Legatio ucca, melynek másik oldalán balról jobbra a francia, osztrák és magyar, olasz, japán, orosz, angol követségek és kormányzók voltak.

Az osztrák és magyar területen előtérben volt a tiszti épület, utána 80 ember számára a kaszárnya, a terület sarkán volt az ágyúdomb, ahova az esetleges támadásra számítva, a japán tüzérség is felvonult. Gyakorlatainkat velük együtt végeztük békében Kína ellen.



S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“

A domb mellett volt az istálló, 12 lóval. Területünk másik felét a miniszteri palota és park foglalta el, itt voltak a nagykövetségi hivatalok és magánhelyiségek.

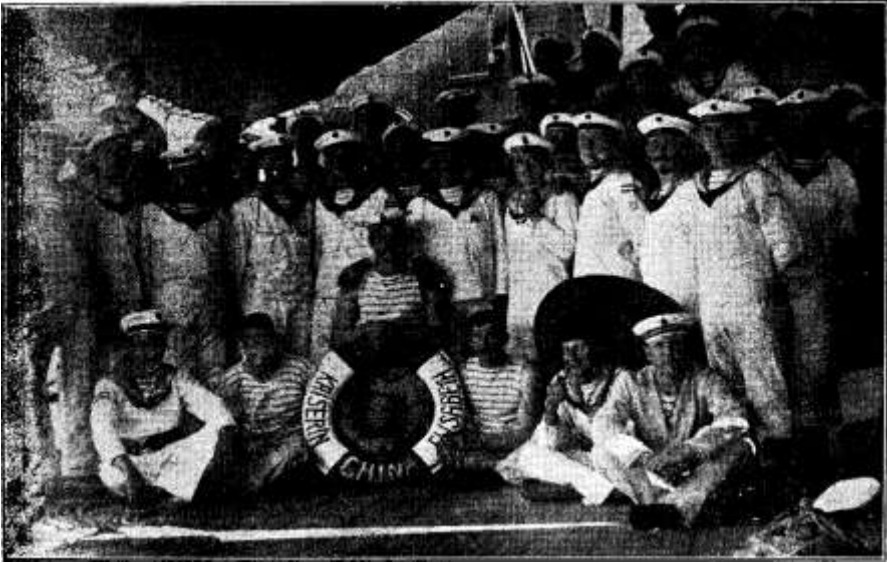
A park egyik szép helyén temették el és állítottak emléket a boxerlázadás leverése alkalmával elesett osztrák és magyar tengerésztiszteknek és legénységnek, amelyen nevük és rangfokozatuk van megörökítve.

Az egész terület magas falakkal körülvett négyyszögletes for-

Minden állam területe szuverén terület volt, ágyúkkal és gépfegyverekkel ellátva. Az ágyúk a tiltott városrész felé voltak felállítva.

A Tiencsin-Peking vasút mentén levő Taku nevű őrháznál szintén tengerészeink teljesítettek katonai őrszolgálatot. Ők minden Pekingbe menő gyanús fegyveres emberről telefonjelentést adtak le Pekingbe és Tiencsibe.

Minden nemzet, mely Kínában a nemzetközi jogi egyezmény



Az S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“ hadihajónk utolsó magyar legénysége.

alapján különítménnyel rendelkezett, katonai csapatát a szárazföldi katonaságtól rendelte és szállította ki.

Egyedül az osztrák és magyar monarchia védőserege volt tengerész csapat. Hadihajóink a kintlevő legénységet és a kintlevő hajót két évenként váltották fel.

A tengerészeti különítménynek volt még 12 lóva az ágyúk húzására és a különítmény parancsnokságának díszkíséretére. Minder parancsnok-változás után az új parancsnok tisztelő látogatást tett a kínai császár vagy császárnénál, ami rangjának megfelelő lovas kísérettel történt. Ez Kínában társadalmi szokás.

A császárné kijövele a tiltott városból a különítmények előtt

történt, ilyenkor a különítmények embereinek nem volt szabad szobájukat elhagyni.

A Kínában katonai szolgálatot teljesített tengerész védőcsapat elosztása a következő volt:

Taku őrállomáson 3 ember,
Tiencsinben 2 tiszt és 45 ember,
Pekingben 4 tiszt és 80 ember.

Az osztrák és magyar hadihajók Kimeneteli sorrendje:



Cs. és kir. haditengerészek homokzsákfedezők mögött Pekingben.

Az S. M. S. „Zenta“ 1900 január havában ment ki és Közép-, valamint Észak-Kína vizeit bejárta.

1900 július 18-án indult el Pólából az S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“ és a „Zenta“ testvérhajója, az S. M. S. „Aspern“.

Így a nemzetközi hajófelvonulásban Kína ellen az osztrák és magyar haditengerészetnek 3 hadihajója vett részt.

1902-ben S. M. S. „Szigetvár“.

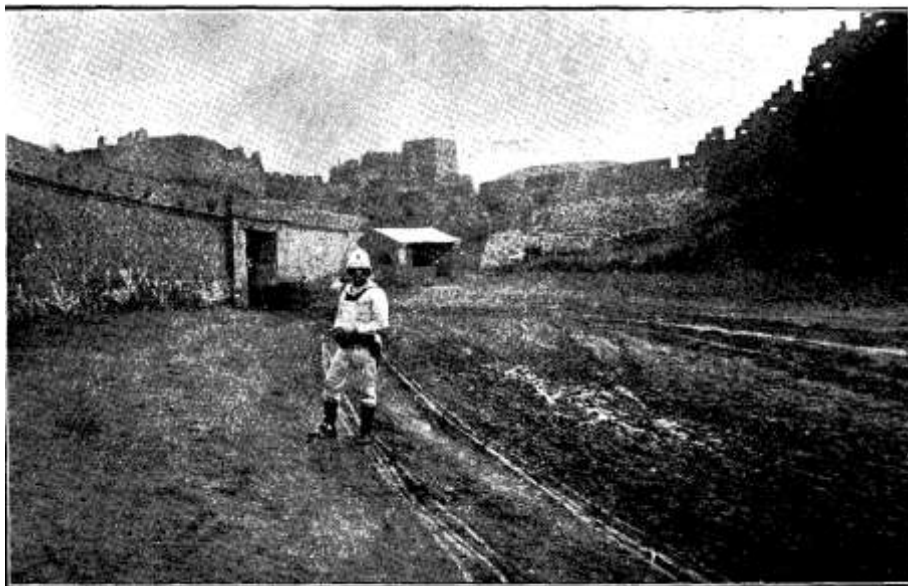
1904-ben S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“.

1906-ban S. M. S. „Kaiser Franz Joseph I“.

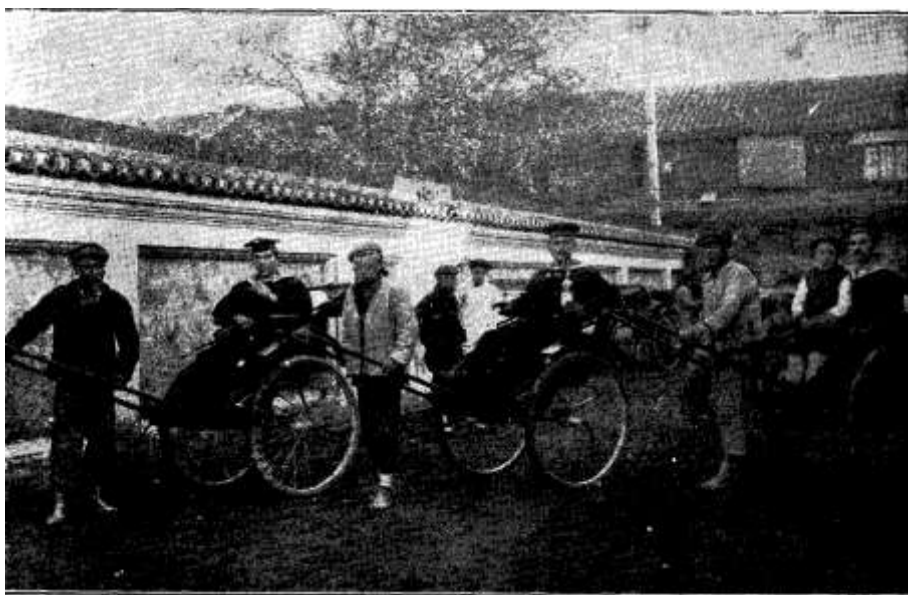
1908-ban S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“.

1910-ben S. M. S. „Kaiserin und Königin Maria Theresia“.

1912-ben S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“.



Cs. és kir. haditengerész a kínai fal mellett



Cs. és kir. haditengerészek kimenője Pekingben

A lefolyt 12 esztendő alatt Kínában nagyon sok magyar tengerészünk teljesített katonai szolgálatot.

Az utolsó kimenetel 1912. évben volt, amikor az S. M. S „Kaiserin Elisabeth“ nevű hadihajónk legénysége között 42 magyar tengerész ment ki Kínába, akik a háború alatt a németek tulajdonát képező Csingtau szigetére mentek, melyet a japánok támadtak meg.

A sziget elfoglalása előtt a németek úgy, mint az osztrák é: magyar hős tengerészek, hadihajóikat felrobbantották, hogy japán kézre ne kerüljenek. Ok maguk a háború végéig japán fogságban voltak, ahonnan 1919-ben jöttek haza.

Ezzel vége is lett egyidőre a magyar fiúk kínai földön teljesített katonai szolgálatának.

S. H. S. „Radetzky“ angliai útja Plymouthba, az angol király koronázási ünnepélyére.

1911 június hó 22.

Pünkösöd vasárnapján a hajón tartott istentisztelet után az egész hajó legénysége ünnepi ruhába öltözve a fedélzeten sorakozott.

A hajóparancsnok vezetése alatt a legénységi sorakozóhoz felvonult a hajó egész tisztikara is. Éreztük, hogy valami rendkívüli esemény készül. Úgy is történt., A hajó másodparancsnoka felolvasta a felsőbb helyről jött rendeletet:

Az S. M. S. „Radetzky“ sorhajó Angliába megy, hol az osztrák-magyar Monarchiát fogja képviselni az angol király koronázási ünnepélyén.

A parancs felolvasását nagy örömmel fogadtak Angliába menni a tengeren már magában véve is élvezet, még hozzá ilyen fényes, nem mindennapom ünnepélyen résztvenni, le nem írható örömet keltett tisztekben és legénységben egyaránt.

Az ünnep elteltével hozzáfogtunk a hajón hiányzó anyagok pótlásához és a hajónk takarításához. Mindenki lázas örömmel végezte munkáját, Esténként már az angliai útról folyt a beszélgetés. Ezek a viharedzett férfiak, mint kisgyermek, előre örültek- a szép útnak és mindennap várták az indulás idejét.

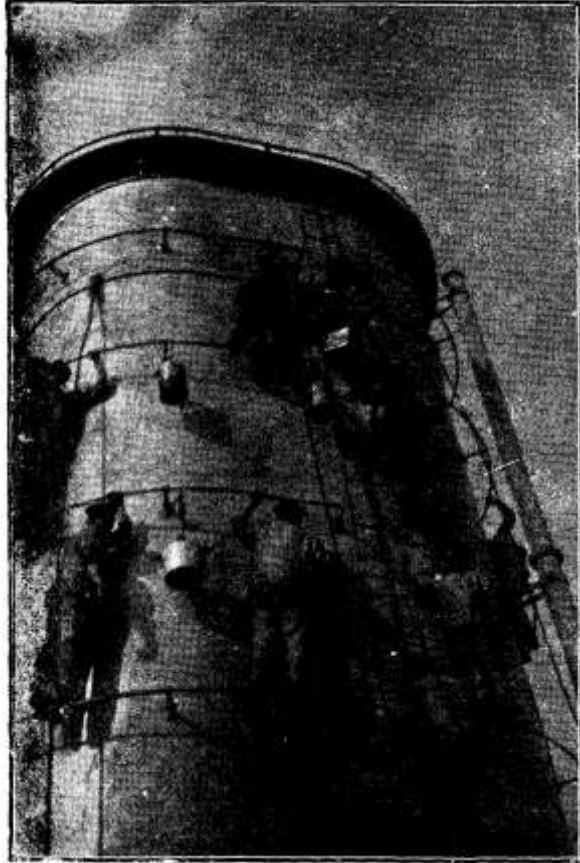
Június hó 12-én délben 12 órakor, rögtön az ebéd elfogyasztása után, egészen hirtelen a hajó kürtöse horgonyállást fúj. Oly hirtelen történt az egész, hogy az evőeszközöket is a bakgaszt szedte össze és csak később tisztogatta meg.

A horgonylánc felszedése után a hajó lassan távolodott el helyéről. Amíg ez történt, a kikötőben levő többi hajó legénysége hurrá!-kiáltással búcsúzott tőlünk, amit mi hurrá! és éljen!-kiáltással viszonzottunk.

Brioni szigetét elhagyva, Póla kikötőjét egész kis öbölnek lát-
tuk. Hajók között, mind jobbra távolodott. Pólától a nyugt. ten-

Különös érzés fogja el ilyenkor az embert. Ilyen érzés lehet a kalitkából kiszabadult madárnak a szabadság boldog érzete.

Napok teltek el, amíg hajónk az Adrián és a Földközi tengeren ment, megkerülve az olasz félszigetet és maga után hagyva Málta szigetét.



A hajókémény festése.

A hosszú tengeri úton több kereskedelmi hajóval találkoztunk. Az ilyen találkozásokkor a kereskedelmi hajón levő zászlót háromszor vonják le a hadihajók előtt, mely a tiszteletet és üdvözlést jelenti. Hadihajók találkozásuk alkalmával tiszteletlövést is adnak le.

Így történt az utazásunk ötödik napján, midőn egy orosz hadi-

hajóval találkoztunk. Az orosz hajó 7 lövést adott le, amit mi is a lövések elhangzása után viszonzoztunk.

Az üdvözlő lövést mindig az a hajó kezdi, amelyiken alacsonyabb rangban van a parancsnok.

Menetelésünk hatodik napján Algírba érkeztünk, ahol is hajónk az elfogyott szén mennyiségét pótolta. A szénbehajózás után újra útra keltünk és folytattuk utunkat Anglia felé.

Még Gibraltár előtt a spanyol vizeken tengeri viharba kerülünk, amely hajónkat úgy dobálta, mint a szél a pelyhet. Nagyon sokan tengeri betegséget kaptak.

A hajó ágyútornya az elülső fedélzeten, a parancsnoki híd és a hajó első kéménye, melyeket a feltörő hullám csapdosott, a tenger sós vizétől egészen fehér lett.

Gyönyörű, fenséges látvány volt a sötét, felleges égből a villám cikázása. Néha-néha meg-megborzadtunk látványától. A villám megvilágította az egész partot, ahol hajónkkal haladtunk. Óriási sziklák meredtek ég felé, egyiken-másikon régi várkastélyok voltak építve.

Gibraltár nyugati világítótornyát is elhagyva, kiértünk az Atlanti óceánba. Portugália nyugati partvidéke mellett haladtunk és utunk nyolcadik napjának reggelén megérkeztünk Anglia sziget-csoportja elé.

Az angol kikötőbe való bemenetel előtt a nyílt tengeren megálltunk, hajónkat átfestettük és áttakarítottuk. A rendbehozás után megindultunk Plymouth kikötőjébe.

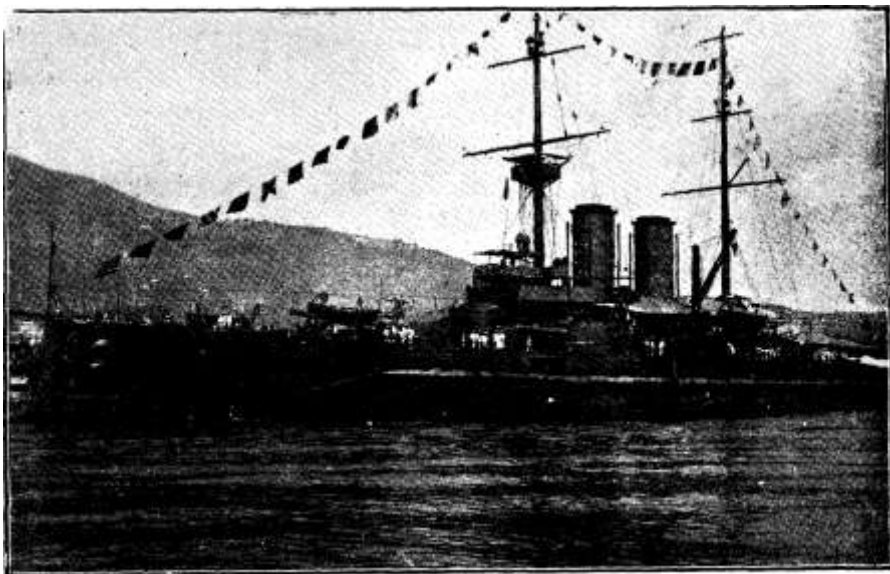
Plymouth délnyugati angliai kikötőváros, 200 000 lakossal. A kikötőt a nyílt tenger felől 1600 méter hosszú hullámtörő védi. Angliának második flottaállomása. Maga Plymouth három városból áll; mind a három félszigeten fekszik. A három város neve: Plymouth a kereskedők városa, Devonportban vannak a hatalmas hajcdokkok elhelyezve, Stonehouse a kaszárnyák és ipartelepek városa volt. Plymouth ipara a hajózással kapcsolatos és egyúttal fontos halászati kikötő.

A kikötő bejárata előtt, a hullámtörő gátnál parancsnokunk elrendelte a nagy zászlódíszet, melyet csak uralkodók és magas állású személyek tiszteletére szoktak a hajón felvonni. Hajónkról jelentést adtunk a hadikikötő parancsnokságának, melyben jelentettük, hogy az osztrák-magyar monarchia „Radetzky“ nevű csatahajója a koronázási ünnepélyre megjelent.

A jelentést tudomásul vették és egy őrnaszádot küldtek a révkapitányságtól hajónk mellé. Az őrnaszád útmutatása szerint foglaltuk el a részünkre kijelölt helyet a kikötőben.

A bemenetel alatt hajónk 21 ágyúlövést adott le tiszteletből. Az angolok 7 lövést adtak tiszteletünkre. A hajónkon levő zenekar az egész bemeneti idő alatt a lövések után az angol himnuszt játszotta, az angol zenekarok pedig az osztrák himnuszt.

Amint a hajónk kikötése a kijelölt bójához megtörtént, mári; jöttek sorban egymásután a többi államok kiküldött hadihajói. A fo



Az S. M. S. „Radetzky” nagy zászlódiszben.

gadtatás éppen úgy folyt le, mint a mi fogadtatásunk, francia, török, orosz, spanyol, német, svéd himnuszok lejátszása mellett.

Az angoloknak rengeteg modern hajója állott a kikötőben, egyik szebb volt, mint a másik.

Június 22-én volt a koronázási ünnepély. Előtte való este az egész kikötő ki volt világítva. A kikötőben levő hadihajók v: fényben úsztak. Hajónkon ezer és ezer villanykörte égett erre a célra még otthon elkészített terv alapján. A hajó mindkét oldala, a kémények oldalai, tornyok és ágyúcsövek, parancsnoki híd, árboz az árbockosarakkal egyformán tele voltak aggatva villanykörtékkel.

A villanykörtetartókat, mint egy hálót húzták rá hajónkra. A sok lámpa fényétől hajónkon nappali világosság volt. Az angolok megállapítása szerint hajónk volt a legszebben díszítve az összes hajók között.

A vízen nagyon sok kis csónak úszkált, tele nőekkel és férfiakkal. Sorra nézegették a szebbnél-szebben kivilágított hajókat. A mi hajónk előtt volt a legtöbb ilyen kis csónak, az emberek szinte meg voltak bűvölve a látványtól és azért maradtak hajónk mellett olyan sok ideig. Ne gyón sokan fényképet is készítettek rólunk, amit sajnos, korai eljövételünk miatt nem láthattunk.

Másnap, a koronázás napján, minden hajó legénysége díszbe öltözött, reggel, délben és este az összes hajók adott jelre 21 díszlövést adtak le, ami óriási erősségű hanggá verődött össze a kikötőben.

A városba menők részére teljesen díjtalan volt az evés és ivás. Nagyszerű vendégszeretettel fogadtak mindenfelé bennünket. Meglátszott a kikötő népén, hogy boldogsága teljes és a koronázás öröme áthatotta kicsik és nagyok szívét.

A koronázás utáni napon a gyarmatokból jött angol hajók hagyták el elsőnek a kikötőt, majd a többi államok hajói, köztük mi is eltávoztunk.

Kedves emlékekkel jöttünk hazafelé.

Visszafelé utunk csendben folyt le. A szép nyári éjszakákon r fedélzeten fekve csodálva nézegettük a csillagos égboltot, melye' néha-néha hajónk fekete sűrű füstje fedett el.

Az egész utazás, mint egy csodálatos álom, sokáig élt emlékezetünkben.

Japánban készült magyar tengerész emléklap.

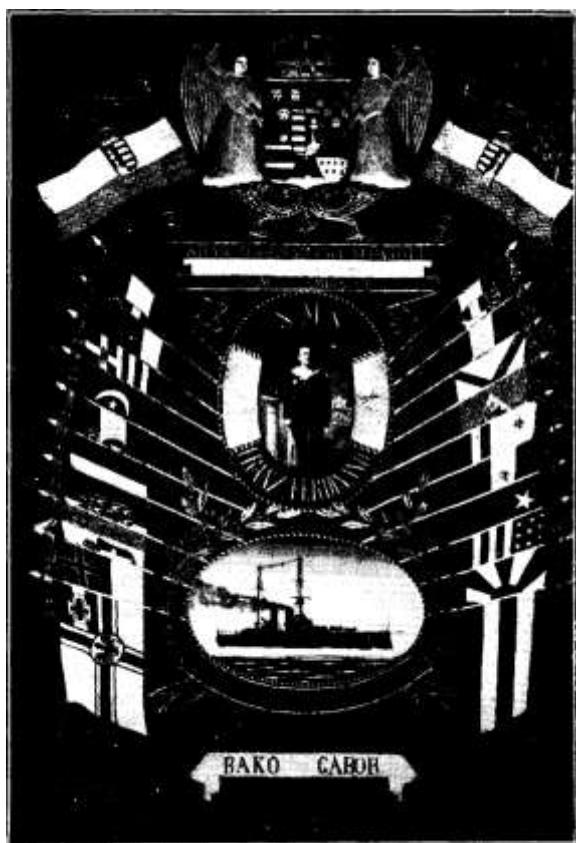
Az 1899. évi második boxerlázadás óta minden 2 évben küldött ki hadihajót megfelelő számú legénységgel a cs. és kir. haditengerészet parancsnoka is Kínába. Pekingben a követségi palota mellett a különítménynek kaszárnyája volt a nagyhatalmi egyezségek alapján.

A Kínába kikerült magyar tengerészek közül többen összejöttek a japánokkal és így megismerték a japán iparművészet munkáit. Idegen nemzetek közötti tartózkodás csiszolta, nemesítette tengerészeink szép iránt való érzékét. Vásárolgattak nagyon sok szép, értékes kínai és japán dolgot, amelyeket hazajövetelük alkalmával magukkal hoztak, Az első hazatérő tengerészek készítettek és magukkal hoztak egy különleges tengerész emléklapot, amelyet itt-hon levők még nem láttak. A tengerész emléklap japán munka volt selyemmel hímezve, rajta a világ tengerrel rendelkező államainak zászlói és az a hadihajó, amelyen az illető tengerész szolgált. A munka a maga nemében páratlan volt s nagyon sok csodálójra akadt. Egy pár lelkes magyar tengerész összeállt, írtak Japánba és megrendelték a tengerész emléklapot azzal a kikötéssel, hogy a mellékelt rajz alapján készítsék el. A japán selyemszövő mesterek eleget is tettek a kérelemnek és elkészítették az emléklapot s elküldték Pólába a rendelő tengerészek címére. Darabja 40 koronába került.

A csomagot, amint megérkezett, be kellett a parancsnokságnak mutatni először nagyságánál fogva, másodsor mivel idegen államból jött.

A hajó parancsnoksága megnézte az emléklapot és kifogásolta, hogy mind a címer, mind a két főzászló magyar. Hiányzott az emléklapról az osztrák zászló és a császári korona, így a kiadását az emléklapoknak nem engedélyezte, sőt elhatározta az emléklapok megsemmisítését, ami elég tetemes kárt okozott volna a megrendelőknek.

A magyar tengerész fiúk küldöttségileg kérték a parancsnokságot, hogy az emléklapok kiadását engedélyezze, tekintve, hogy ők már az érte járó összeget ki is fizették, ami 50 darab után 2000 koronát tett ki.



Japánban készült magyar tengerész-emléklap.

A parancsnokság a kérést meghallgatta és a felhozott érveket elfogadva elrendelte az emléklapok kiadását. Volt öröm a magyar tengerész fiúk között, még aznap mindegyik küldte haza szüleinek.

Ilyen volt a megértés és együttérzés a haditengerészetnél.

Magyar tengerészek a japán császár temetésén Yokohamában.

1910 szeptember hó 3-án, egy gyönyörű őszi éjjel 12 órakor az S. M. S. „Kaiser Franz Joseph I.“ felszedte horgonyát a pólai kikötőben és elindult a nagy útra Kínába.

Ez a hajó volt ugyanis kirendelve az S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“ hajó leváltására, amelynek az őszön járt le a két évi szolgálata Kínában.

A két hajó legénysége alig várta már a találkozás pillanatát: az egyik azért, hogy világot láthasson, a másik pedig, hogy a nagy szábaságia, a leszerelésre hazamehessen.

Az elutazás csendben történt meg s mikor a dalmát partvidék utolsó állomását, hazánk legdélibb részét is elhagytuk, a hajó legénysége háromszoros hurrát kiáltott: ez volt a búcsúzás hosszú időre hazánktól.

Utunkban érintettük Port-Said városát, ahol szenet vettünk fel s aztán elindultunk a szuezi csatornán át a Vörös tenger felé.

A Vörös tengeren rekkenő meleg lepott meg bennünket, alig bírták az emberek a szolgálatot teljesíteni. A legnehezebb szolgálat ilyenkor a kazánházban dolgozó fűtőké, ahol a hőmérő 72° Celsius meleget mutatott.

A hajó kazánjának fűtése is egészen szokatlan módon történt.

A fűtés alkalmával azt a fűtőt, aki a kazán nyitott ajtaján tüzelt és a szenet lapátolta, állandóan vízzel öntötték le, hogy a kazánból kicsapódó nagy meleg össze ne égesse. A kazánházban a levegő a nagy hőségben egészen kiszáradt, ami a lélegzést nagyon megnehezítette. Ez a szenvedéses utunk 7 napig tartott, amidőn Adenba érkeztünk s amikor az idő is hűvösebbre fordult.

Adenban újra nekifogtunk a hajón hiányzó anyagok – szén, élelem, édes víz – beszerzéséhez: fel kellett készülni az Indiai óceáni útra. Itt olyan nagymennyiségű szenet vettünk fel, hogy a széntartó kamarákon kívül a fedélközi folyosókat és az üteghelyeket is szénrel töltöttük meg. Midőn elindultunk, a vízvonal a hajón

mélyebben került a víz alá a víz színénél, oly nagy volt a megterhelés.

Adenből való eljövetelünk után legelső kikötőhelyünk Ceylon szigetének Kolcumbó városa volt, ahol nem sokáig időztünk. Innen Singapuréba futottunk be október 6-án, ahol már várt bennünket az S. M. S. „Kaiserin Elisabeth“ és az S. M. S. „Panther“, amelynek legénysége kitörő örömmel és éljenzéssel fogadott, amit mi hasonló módon viszonzottunk.



A kazán fütése.

A hivatalos felváltás október 27-én történt, még pedig Takuban, ahonnan hajónkról kiszállították Pekingbe a szárazföldi különítményhez beosztottakat. Ennek megtörténte után hajónk állandóan cirkáló úton volt a kínai és japán tengeren.

A kínai és japán kikötőkbe legtöbbször szénfelvétel végett és a tájfun dühöngése elől mentünk.

Ilyen alkalmakkor a hajó legénysége is kapott szabadságot és a keleti városokat megtekintette.

A tájfun forgóvihar, amely a Sárga tengeren lép fel. Borzasztó ereje a hajókat a tengeren felfordítja, a part mentén házakat és épületeket sodor el.

Minden partmenti kikötőbe jelentéseket küldenek, ha a tájfun közeledik, hogy mindenki védett helyre menekülhessen előre.

Így folyt életünk hosszú időn át, míg 1912 augusztus 26-án befutottunk Csingtau kikötőjébe, ahol hivatalosan értesítettek bennünket a japán császár haláláról. Felsőbb parancsra innen indultunk el augusztus 31-én Japán felé, hogy a meghalt császár temetésén az osztrák-magyar monarchiát képviseljük. Szeptember hó 1-én déli 12 órakor értük el a japán szigetországot, elhaladtunk Simonoseki, egy gyönyörű fekvésű japán város előtt, 3-án délután 5 órakor horgonyt vetettünk Jokohamában.

A háromnapos utazásunk alatt voltunk viharban, ami a tenger mélységét tekintve, erősebb volt, mint más tengeren.

A japán császár temetésének napja szeptember hó 13-ára volt kitűzve, addig mi minden nap kijárogattunk a hajóról a városba, ahol nagyon olcsón lehetett kapni sok szép értékes japán tárgyat, faragásokat, selyem hímzéseket, szobrokat.

Kimenő mindennap délután volt és este 11 óráig tartott. Csoportokban jártuk a várost keresztül-kasul és sokáig elnézegettük ilyenkor a Fuzsijama hófedte magas csúcsait (3780 méter), amelyet a tengeren Japán felé jöttünkben nagyon messziről láttunk.

A temetés előtti napon, 12-én éjjel 11 -órától 12 óráig, valamint hajnali 3-4 óráig percenként dördültek el a kikötőben levő összes hajók ágyúi. A kikötőben állott 3 japán, 2 angol, 2 német, 2 amerikai, 3 francia, 1 hollandi és a mi hajónk.

A császár holttestét Kiotóba vitték, ahol a temetési szertartáson megjelent a német trónörökös, Károly angol nagyherceg. A hajónkról az egész tisztakarunk díszben kivonult, hogy az osztrák és magyar haditengerészet is képviselve legyen a temetésen.

Tengerészeti akadémia.

Fiúmében két tengerészeti akadémia volt, még pedig a haditengerészeti és a kereskedelmi tengerész-akadémia.

I.

A cs. és kir. haditengerészeti akadémia 4 évfolyamú volt. A háború második évéig Fiúmében volt, majd Brannauba vitték hallgatóival, tanáraival együtt.



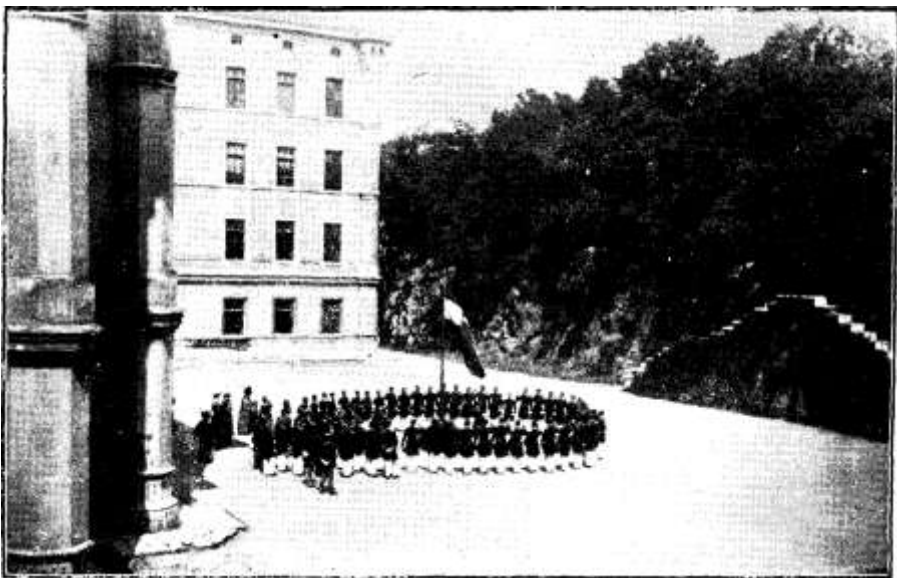
Haditengerészeti Akadémia Fiúmében.

Az akadémiára 6 középiskola elvégzése után vették fel a hallgatókat, akiket a tengerészet minden ágában kiképezték. Nagy súlyt helyeztek az elméleti tanulás mellett a vitorlázásra és az evezésre, ezenkívül az összes katonai tudnivalókat is gyakorolták.

A négy évfolyam sikeres elvégztével a hallgatók, mint tengerészeti hadapródok hagyták el az akadémiát, aztán 1 évig gyakorlati szolgálatot teljesítettek a flotta valamely fölszerelt hajóegységén s csak aztán kerültek a hadapródképzőbe.



A haditengerész tiszti növendékek evezős gyakorlata



A haditengerész hadapródok eskütétele a fiumei Haditengerészeti Akadémia udvarán.

Ennek elvégzése után tették le az esküt.

Az eskütétel az évváró szigorlatok után ünnepélyes keretek között folyt le.

A fiumei tengerészeti akadémia udvarának közepén a monarchia haditengerészetének zászlóját egy zászlótartóba állították fel.

A végzett hallgatók feszes vigyázz-állásban álltak körül a hadi-



Nyírő Gábor ír. kir. tengerészeti főfelügyelő.

lobogót és sapkájukat balkezükből tartva, a jobb kéz három ujját vállmagasságig felemelve, a zászló előtt álló akadémiai parancsnok után mondták el a hivatalos esküt.

II.

A fiumei m. kir. állami tengerész-akadémia, amelyet az 1903. évtől teljesen újonnan szerveztek, 3 éves volt és sikeres végbizonyítványa az érettségivel volt egyenlő.

Itt képezték ki kiváló tanerők a kereskedelmi tengerészet számára a vezető tiszteket.

Ezek a tisztek a háború alatt a haditengerészethez voltak beosztva, ahol sok kiváló haditettet hajtottak végre. Meg kell ezen fejezetben említenem Torday Gábor, debreceni dalosköltő fiát, ifj. Torday Gábort, ki, mint jelesen végzett kereskedelmi tengerész-hadnagy, a Fekete tengeren tartózkodó „Fiume“ nevű kereskedelmi gőzösön mint a hajó II-od tisztje teljesített szolgálatot és a hirtelen támadt nagy vihar áldozata lett. Ugyancsak e fejezetben szentelek egy pár sort Nyíró Gábor m. kir. tengerészeti főfelügyelő emlékének is.

Nyíró Gábor m. kir. tengerészeti főfelügyelő, a magyar kereskedelmi tengerészet egyik megalapozója, született 1852-ben Nagybányán, meghalt 1930-ban Debrecenben.

1920 június 12-én a felszámolás alatt, fiumei kir. kormányzáság kormányzóhelyettesi hatáskörrel felruházva, az ő feladata volt a még Fiumében tartózkodó magyar állami alkalmazottak ügyeinek rendezése.

Háború előtti külföldi út. 1914.

1914 március végén már egészen kitavaszkodott.

Nagy előkészületek a hajón Szénbehajózás, mely két egész napig tart. Még a tengerésztisztek is kék dolgozó ruhában segédkeznek, felügyelnek.

A szénbehajózással nagy piszok jár, tele van a hajó minden része finom szénporral. Ezért a behajózás után általános, nagytakarítás szokott történni., így volt ez most is. A hajó tisztítását és takarítását mindig el kellett végezni a tavaszi nagy flottagyakorlat előtt. Közben volt az élelmiszerbehajózás, friss és konzerv-élelmiszerekből. A torpedók behajózásával egy napon volt az ágyúcsövek tisztogatása. Utoljára maradt az édes ivóvíz beszállítása. Az ivóvizet az elindulás előtti estén szállították a hajóra és szivattyúzták a hajón erre a célra készült tartályokba. Az ivóvizet a szárazföldről erre a célra berendezett szállító hajók hozták a hadihajóhoz és gépekkel szivattyúzták át.

A behajózásokkal járó fáradtságos munkát tengeréseink jókedvvel, örömmel végezték, mert tudták, hogy pár napig tart az egész és aztán mennek külföldre. A menetirányt ugyan nem közölték velünk, de az érintendő kikötők neveit a tisztek egy-két elejtett szavaiból már tudtuk.

Érthető is volt az izgalom.

Az ifjú tengerésznek egy vágya van: világot látni. Ezért már előre örült a nagy útnak. Az öreg tengerész pedig, aki ez utat már évekkkel előbb megtette, azért örült, hogy ismerős helyeket láthat viszont s egyúttal vezetője lehet a fiataloknak.

A hajón nagy volt az öröm, még a terhes munkát és szolgálatot is jókedvvel, vígan végezték. A hajó csak úgy zengett a daltól és minden arcon meglátszott a boldogság.

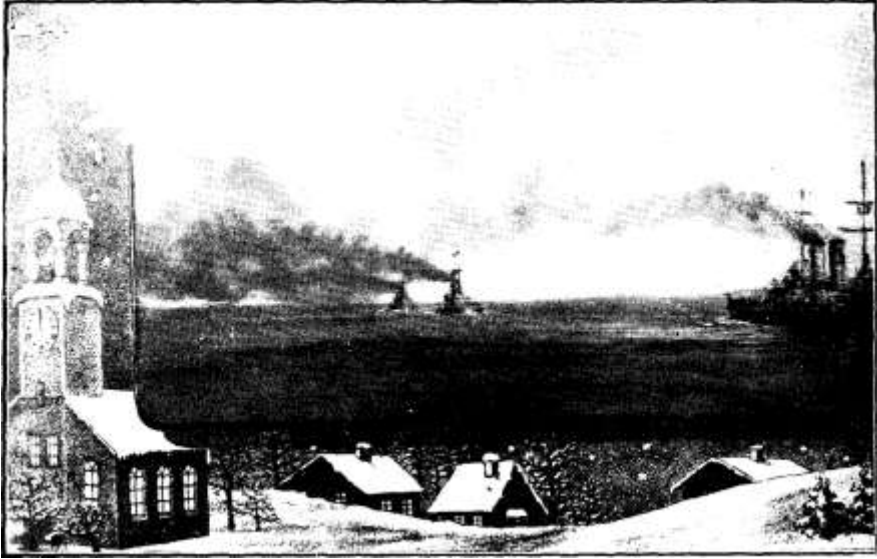
Kint Pólában azok a tengerészek, akik más hajón teljesítettek szolgálatot, vagy szárazföldi alakulathoz voltak beosztva, kissé irigy szemmel nézegettek bennünket.

A tengerészek egymást a sapkájukon hordott sapkaszalagról ismerték fel. Ezekre a sapkaszalagokra volt felírva a hajó neve, ahova

az illető tengerész tartozott. A sapkaszállag fekete volt, a sapkán körbe futott és a felírás arany betűkkel volt beleszőve.

Az 1914. évi külföldi útra a flottánk I. divíziója ment ki. Ez a divízió ekkor még az S. M. S. „Viribus Unitis“, S. M. S. „Tegetthoff” és az S. M. S. „Zrínyi” sorhajókból állott, a hozzájuk tartozó torpedóhajókkal együtt.

Gyönyörű márciusvégi tavaszi reggel volt az indulás napja. A három sorhajó kazánjait már hajnali 4 órától kezdve erősebben fű-



Útban külföld felé.

tötték, mint máskor. Ezt a hajókémenyeken kitóduló erős füstgomoly is mutatta.

A felkelés és reggelizés után gyors hajótakarítás, majd eljött a várva-várt pillanat: elindulni még nem látott világrészek, tájak felé. A horgonyálláson túlesve, az említett sorrend szerint hagytuk el a pólai kikötőt két hosszú hónapra.

Remek időnk volt, még kívánni sem lehetett jobbat. Mindenki, aki szolgálatban nem volt, fent sütkérezett a hajó fedélzetén és élvezte a tavasz enyhe szellőit.

A mi hajónk, az S. M. S. „Zrínyi“, volt a sorrendben a legutolsó, így szép látvány volt a napfényes, csendes időben az előt-

tünk menő zöld színű úszóváratat szemlélni, amint vastag és tömör füstfelhőket pipálnak kéményeiken. A parttól elég távol, majdnem az Adria közepén haladtunk. Itt-ott tűnt fel csak a messzeségben egy-egy sziget, vagy a part magas hegyvidéke.

Ez volt az első iltam, mint alföldi fiúnak, a tengeren. Szülőföldemen szintén volt tenger, de homokból. Otthon valóban ilyennek képzeltem el olvasmányok után a tengeri utazást. A napnak egyes szakában gyakorlatoztunk, ép úgy, mintha tengeri háborút viselnénk.

Az első napi utazás délutánján a kazánok állandó fűtésétől a



Cs. és kir. hadihajók Smyrna kikötőiben (1914 április).

vastag vaslemezek a fűtők folyosóján, de a fedélközben is nagyon meleggé tették a levegőt, ami tikkasztólag hatott az emberi testre és sűrűbben kívánta a szervezet az ivóvizet.

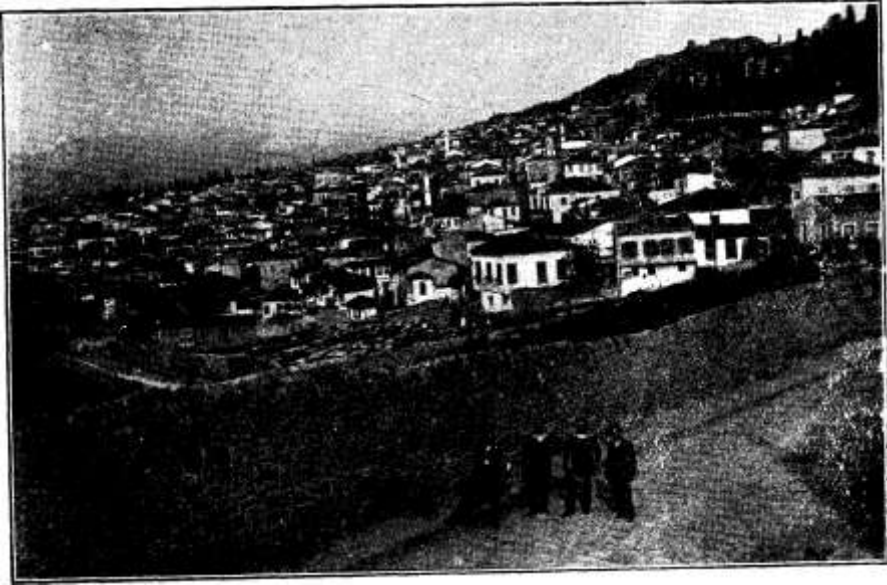
Ez később a meleg napok jöttével még inkább fokozódott. Volt is tolongás és csődület a hajó kútja előtt az ivóvizért.

Már napok óta tartott menetelésünk dél felé, amikor elhaladtunk Albánia és Görögország nyugati partjai előtt, megkerülve Kréta szigetét. Április hó 4-én, szombaton délelőtt 10 órakor értünk meg Smyrna városa elé. Alig távolodtunk el Kréta szigettől, midőn delfin csapatok tűntek fel hajónk oldala mellett. Nagy

gyönyörűséget okozott a sok játékos, bukfenceket vető delfin látványa. A delfin csapat egészen Smyrna kikötőjéig kísért bennünket. A három hajó egymás mellé 300 méter távolságra felfejlődve horgonyt vetett.

Még mielőtt ez megtörtént volna, a hajó oldalrészéről állandóan mérték a tenger mélységét. A számokat hangosan adták tudtára a parancsnoki hídon levő vezető tisztnek.

A mi hajónk 38 méter tengermélységnél állott meg parancs-



Cs. és kir. haditengerészek Smyrna iatónál.

szóra. Ekkor kezdődött a hajón a horgonyvetés, vagyis hajónknak a tengerfenékhez való kikötése.

Smyrna városa nyugati Kisázsia főkikötője a hasonló nevű öböl belső zugában 300.000 lakossal.

Félkörszerűen épült szép város, nagy keleti kereskedelmi raktárakkal. Kivitele mazsola, szőlő, füge, szőnyeg, dohány és gyapot. Itt ért bennünket a virágvasárnapja és a húsvéti ünnep.

A szabadságra való kimenetel előtt mindenkit atyailag figyelmeztettek mihez tartás végett.

Bajonettet, fegyvert, kardot senkinek sem volt szabad magával vinni. A kimenőket négyesével állították össze és úgy is írták fel, hogy egymást ellenőrizhessék és el ne tévedjenek.

Fizetésünket, mely külföldi pótlékkal bővült, arany- és ezüst-pénzben kaptuk ki, hogy könnyebben boldogulhassunk az idegen földön, idegen népek között.

Kimenetelünk után Smyrnában meglepett bennünket a rengeteg mennyiségű főtt tojás, amiket úgy árultak, mint nálunk itthon a burgonyát. Az ára nagyon olcsó, volt, pár fillér. A mi pénzünk szerint annyit adtak, hogy jóllaktunk belőle és még célbadobálózásra is maradt. Mozgópénzváltók csoportja vett körül bennünket, akik a török pénzt a nyakukba akasztóit szíjjon ládában hordták, mint nálunk a bosnyákok a késeket.



A szárított tőkehalat nagy fakalapáccsal összetörik.

Itt ért bennünket a Nagypéntek és a Húsvét. Nagypénteken bojtos az étrend a hajón. Ezen a napon az ebéd tealeves volt borral és szárított hal megfőzve, burgonyával, olajjal. Reggelire kávét, vacsorára sajtot és teát kaptunk borral.

Az élelmiszerkamarából már jókor reggel felhozták a szükséges szárított halmennyiséget és a konyha előtti téren nagy vitorlavásznat tettek a padlóra. A vitorlavászon közepére állították a kovácműhelyből felhozott kovács-üllőket.

Ezen az üllökön nagy fakalapáccsal verték szét apró darabokra a szárított halat. Ennek a szárított hálnak a neve tőkehal (Stockfisch), 1 méter hosszú és 30 centiméter széles halfajta.

Az apróra szétvert darabokat forró vízben megfőzték és fok-hagymásan, főtt burgonyával, olajjal keverve tálalták fel. Sohasem voltam ínycs, de ezt a böjti ételt nagyon szerettem.

Egész év alatt ez a nap a böjt napja a tengerészeinél, melyet minden tengerész megtart.

Nagypénteken a hajón a zászlót félárbohra eresztik, ezzel is jelképezve „Jézus halálának“ emlékét. A zászló egész nagyszombaton 6 óráig, a feltámadásig volt félárbocon és csak azután vonták ismét fel rendes helyére.

Smyrnában egyébként elég hosszú időt töltöttünk s több kirándulást rendeztünk a város megtekintésére. Itt történt meg, hogy a hajón levő tengerészkézeket (britulákat) mind kihordták a hajóról és eladták. Ugyanis élelmes smyrnai kereskedők felismerték a tengerészek késeinek finom acélját és egy-egy késért egy üveg „samosi“ bort adtak cserébe. A kereskedők aztán a tengerészkézeket jó áron értékesítették a népük között. Viszont a tengerész is jól járt, mert a késeket a könyvére vásárolta a hajón, így aztán olcsón jutott az üveg borhoz. A smyrnai tartózkodásunk általában csendben telt el s a 2 hét alatt semmiféle nagyobb esemény nem zavarta ottlétünket. Hindu bűvészek jöttek hajónkra.

Ha jól emlékszem, az otthonról magunkkal hozott ivóvizünk itt fogyott el és ettől kezdve desztillált tengervizet ittunk, ami bizony nem volt kellemesnek mondható. A nagy melegben rengeteget megivott belőle az ember, de a szomját csak nem oltotta.

Smyrnából a nyugati kisázsiai szigetek között elhajózva Acáliába mentünk. Adália éppen úgy, mint Smyrna, Kisázsia nyugati partján kikötőheiy, a hasonló nevű öbölben, narancserdővel körülvéve, amelyek bennünket valósággal bámulatba ejtettek. Jól is laktunk belőle ott a termő helyen, sőt a hajónkra is vittünk nagyon sok narancsfagalyat terméssel együtt, ezzel a természeti kincsel díszítve fel hajónkat, amiből aztán pompás narancsillat lett a hajón. A felfüggesztett narancságak között nagyon kellemes volt éjszaka az alvás, amit sokáig meg is emlegettünk.

Adália kikötőjét elhagyva, Cyprus szigetét félkörben megkerülve futottunk be Beyruthba.

Beyrut 170,000 lakosú város Síríában, a Földközi tenger partján. A keleties városrész mellett európai külsejű új város keletkezett. Lakóinak nagyrésze kereskedelemből él. A várost Damaskusszal

vasút köti össze. Legfontosabb kiviteli cikke a nyersselyem és a déligyümölcs.

Midőn a kikötőbe érkeztünk, meglepetésünkre már egy francia és egy orosz hadihajó vesztegelt ott. Mi annak rendje és módja szerint kikötöttünk, gyönyörűen, katonai fegyellemmel végezve a hor-



Cs. és kir. haditengerészek datolya-pálmák alatt.

gonyok leengedését, hadd tanuljanak tőlünk a francia és az orosz tengerészek, akik az egész horgonyleeresztés alatt lenem vették rólunk a szemüket.

A kikötőben még egy különös látvány tárult szemünk elé. Egy elsüllyedt török hajó feküdt a part mellett. Kéményének egy része és az egyik árboca meredt csak ki a vízből.

Itt tartózkodásunk első napjaiban tűz ütött ki egy beyruthi emeletes házban, melynek alsó részeiben nagy áruház volt. A tűz hirtelen oly nagy lett, hogy a város vezetősége a kikötőben levő hajók parancsnokságát kérte fel segélynyújtásra. Erre kivonult a mi három hajónk, valamint a francia és orosz hajók legénysége, szivattyúkkal felszerelve. A nagyon szeles időben együttes erővel sikerült a tüzet elfojtani és az áruház mellett levő házakat megmenteni. A város vezetősége a tűz elfojtása után derék tengerészeinket megvendégelte.



Elsülyedt török gőzös Beyrutban.

Beyrut kikötője tele volt nagyon sok apró, teknőalakú csónakkal. Ezekben a benszülöttek 10 és 12 éves gyermekei egészen a hajónk oldaláig jöttek. Csónakjukat oly ügyesen tudták állva vagy ülve hajtani, mintha szárazföldön jártak volna. Néhány fillérért, amit mi a hajónkról a tengerbe dobtunk, csónakjaikról a vízbe ugorva elkapták a lehulló pénzdarabot. Egyesek a mi mélyjáratú hajónk alatt is átúsztak a túlsó oldalra egy pár fillérért. Cirkuszi mutatványnak beillő úszási trükköket is végeztek, mondhatni teljesen benne éltek a vízben, ismerték minden változását apály és dagály idején.

Beyrutban erős tengeri vihar ért bennünket, amely oly erővel dühöngött, hogy hajóinkat, valamint a francia és orosz hadihajókat is, mint könnyű pelyhet dobálta. A tenger hullámai toronymagasságig csapódtak fel. Hajónkon minden rést be kellett tömni és mégis úgy ömlött a víz az általa szétpréselt lőréseken, hogy szivattyúzni kellett a befolyt vizet, de az állandó szivattyúzás mellett is bokáig ért a víz. Egész éjszaka fent voltunk s nem lehetett aludni. Öreg tengerészek nem emlékeztek ilyen viharra.

A hajónk vastag horgonyát a vihar ereje feltépte, úgy hogy a hajó biztonsága miatt póthorgonyt kellett lebecsátani.

A városban levő társaink nem tudtak a rendes helyen a hajóra jönni. Ezért a hajó hátsó részére egy kinyúló ingafát erősítettek és innen dobták ki a csónakhoz a kötélcsomót s ezzel húzták hajónkhoz óvatosan a csónakokat, nagyon ügyelve arra, hogy a vihar által felhajtott hullámverés a csónakot a hajó oldalához ne vágja, mert akkor ízzé-porrá zúzza a benne ülőkkel együtt.

Ilyen erősségű vihar a mi Adriai tengerünkön nem igen fordul elő, itt azonban, mint az ottaniak mondták, évente 4-5 esetben is előfordul.

A hajón az ilyen vihar alatt igen sokan, lehet mondani a hajó személyzetének 90%-a nagyon rosszul van. Egyedüli óvintézkedés a hajó több részén elhelyezett dézsa és a boradag dupla kiosztása.

A vihar által dobált hajón levő embereken különös érzés fut át. Az ember gyomra felkavarodik, a feje meg-megszédül, a lába inog, mintha sokat ivott volna. Pedig a legjobb ellenszer a bor. Az ilyen vihar nagyon megviseli az embereket s vannak olyanok, akik 3-4 nap múlva is alig esznek és így nem is csoda, ha legyengülnek.

Ezeket a viharos napokat és éjszakákat bizony megemlegettük évek múlva is.

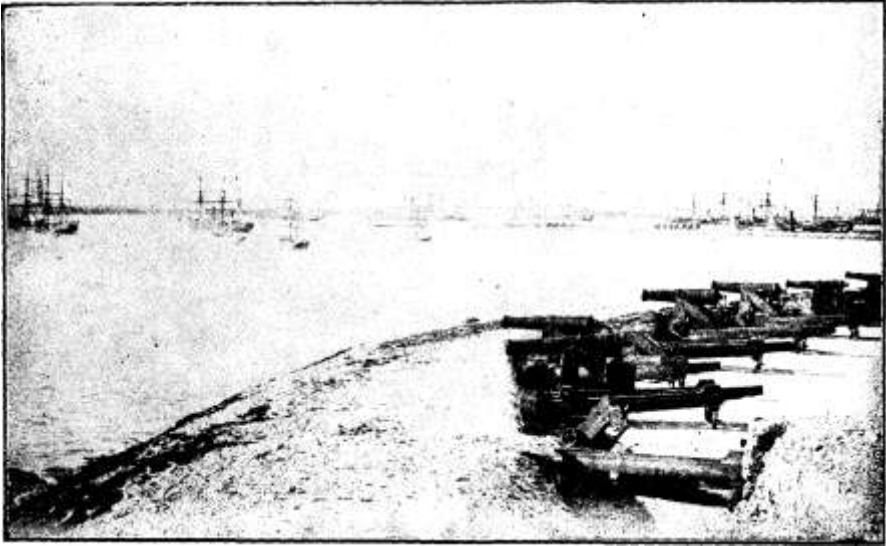
Beyrutból való eltávozásunk alkalmával, mikor a horgonyokat felszedtük, két darab horgonyunk összeropedezve került fel a fedélzet alatti helyére. Ezeket később újakkal cseréltük ki. A Zrínyi egy horgonya 80 mázsa volt.

Beyrut után Alexandriába hajóztunk, ahol már tűrhetetlen meleg fogadott bennünket, úgy hogy hajónkra is ki kellett feszíteni az árnyékot tartó vászonfedőt (celtét), de ez alatt is majd meggyúltunk a melegtől.

Alexandria kikötőjében nagyon simán ment a horgonyleeresztés. Itteni időzésünk alkalmával összehasonlítottam a mi tengerész-

szeinket a Beyrutban látott francia és orosz tengerészekkel. Büszkén mondhatom, hogy míg nálunk délelőtt és délután is végzett munkát a legénység, addig a francia és az orosz hajókon csak délelőtt dolgozott és már délután 2 órától zeneszó mellett táncoltak, szórakoztak. Nálunk minden nap munkaideje be volt osztva, még külföldön is. A francia és az orosz hajón kívülről is meglátszott ennek a félnapi munkának az eredménye. Az egész hajó festése mindenütt szennyes, piszkos volt.

Alexandria Egyptom fővárosa. Macedóniai Nagy Sándor alapi-



Partvédő ágyúk Alexandriában.

totta 331-ben Kr. e. a Nílus deltájának északnyugati szélén. Pharos szigetével, amelyen világítótorony állott, töltés köti össze. A régi világban Alexandria volt a görög tudományos és irodalmi élet középontja. A rómaiak a világkereskedelem legfontosabb kikötőjévé tették.

Alexandriának félmillió lakossága közül vagy 150.000 az európai. Kikötőforgalma jelentékeny, gyapot, gabona, cukor és múmia, egyiptomi régiségekkel együtt. Kikötőjének partján öreg ágyúk ásítottak és komolyan gondolták Alexandria megvédését a tenger felől.

Alexandriából kirándultunk Cairóba és a mellette elterülő ki-



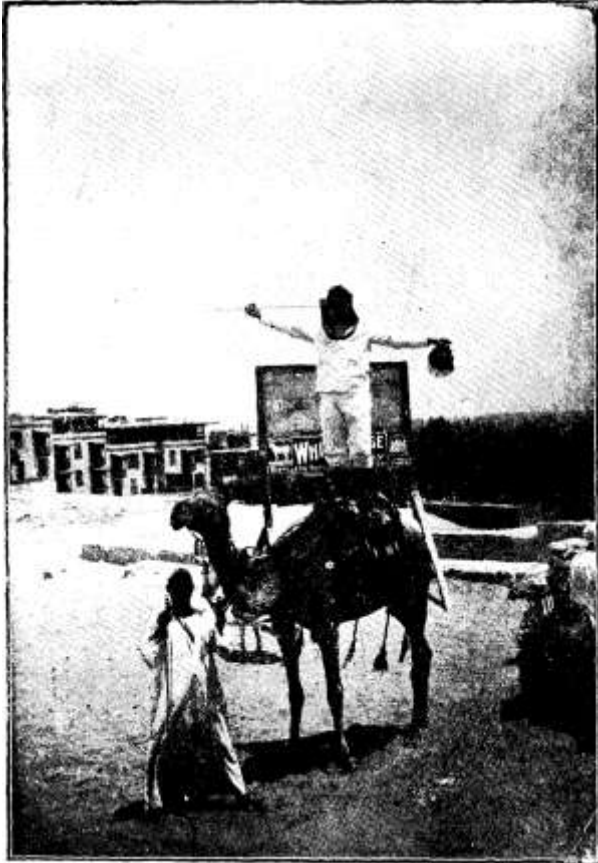
Az alexandriai osztrák-magyar követség palotája.



Cs. és kir. haditengerészek Alexandria utcáin.

sebb ókori városokba. Megnéztük a csodás művészettel és hihetetlen emberi munkával épített gúlákat. Ezek a gúlák az egyiptomi királyok temetkezési helyei, egyik-másik 4-5000 éves.

Nagyon sok időt lehetne itt, az ókor mintatelepén tölteni, ahol a régi művészetet úton-útfélen láthatja az idegen.



Haditengerészünk teveháton.

Alexandriai időzésünk alkalmával láttuk a kikötőkben dolgozó kínai hajómunkásokat, kik majdnem ruha nélkül voltak és rizs-ebédjüket két fapálcikával ették csámcsogva. Eszembe jutott e látványnál Arany János mondása:

Földi ember kevéssel beéri,
Vágyait ha kevesebbre méri.

A kikötőben dolgozó kínai munkások minden bizonnyal így élnek.

Alexandriából Máltába menve, gyönyörű látvány volt a napfeljötté és naplemente. Amerre szemünk ellátott, körülöttünk a nagy víz, felettünk a festői szép kék égbolt, melyen nincsen egy pontocska nagyságú felhőzet sem. A reggel korán kezdődik, mert a napkorongját már 4 órakor tisztán lehet látni és vele együtt éled a tenger élete. A hajón a felkelés rendes körülmények között 6 órakor volt, de ezen az úton sokan, a nagy természetet csodálni, már 4 órakor fent voltunk a fedélzeten és élveztük a Földközi tengeren való utazás szépségét.



Fürdés a hajón.

A nap feljöttével a májusvégi napokon a meleg is nagyon fokozódott, úgy hogy 9 óra felé már fel kellett húzni a napvédő ponyvát, de még ez alatt is olyan meleg volt, hogy alig bírtuk ki. A napon dolgozóknak és a szolgálatban levőknek a nap ellen napvédőt kellett használni. A napvédő a sapka hátsó részéhez erősíthető s a hát közepéig leérő fehér ruha volt. Hátulról olyan volt vele a tengerész, mintha a feje be lett volna kötve. Hasonlított az arab törzsek viseletéhez.

Ebben a forró időben délelőtt és délután tuss volt a fedélzeten, hol mind a tiszték, mind a matrózok, kivéve a szolgálatban levőket,

akik csak szolgálatuk leteltével fürdhettek, fürdőruhában a tengerből szivattyúzott friss vízzel zuhanyozták magukat.

A hajónk ment, szelte a beláthatatlan tenger hullámain, mi pedig mint egy úszó várban éltük ezeket a felejthetetlen szép napokat. Tréfa, játék mindig volt, ami életünket vidámbbá, változatosabbá tette.

A tuss alatt fürdő tengerész-csoport ilyenkor olyan vidám volt, mint egy nagyobb fiúkból álló iskolás csapat. Ha idegen látta volna, nem is hiszi el, hogy ezek komoly, nehéz munkát végző tengerészek.

A meleg időjárás alatt mindenki kívánta a vizet. Volt is keletje úgy a desztillált tengervíznek, mint a pazarettának. A pazaretta egy kevésbé édes cukrozott sárga vagy piros színűre festett szíkvíz. Üveggolyóval ellátott felső részén gumival bélelt üvegben árulták. A benne levő szénsav az üveggolyót telítés után a gumihoz felszorította, így el is zárta az üveget.

A pazarettagyár közvetlen a kantin mellett levő helyiségben volt.

Az ebédet rendszeren a fedélzeten egy hűvösebb, árnyékosabb helyen fogyasztottuk el, de evés közben is szemléltük a távoli partokat, vagy figyeltük a láthatáron feltűnt kis pontot, amely, közelebb érve, kereskedelmi hajó lett és talán oda ment, ahonnan mi jöttünk.

Ebéd után külföldön 3 órás pihenő volt. Ezt az időt az evés után rendszeren alvással, pihenéssel töltötte el a tengerész.

A külföldi út alatt volt olyan, ki elbujt a napsütés elől és ennek ellenére leburnult, hát még akik keresték a napos helyeket. Ezek szénfeketére sülve olyanok voltak, mint a született négerek.

A hajóra 12 naponként jött egyszer posta, Pólából kereskedelmi hajó hozta a csomagokkal együtt utánunk.

A levélírással bőven volt időnk, de azért rendszeren egy lapon nagyon röviden felelgettünk haza. Itt voltunk, innen ide megyünk, egészségesek vagyunk és már kész is volt a felelet.

Külföldön járva átadja magát az ember a látnivalóknak, amikből mindig többet és többet akar látni, így kevés türelme van a levélíráshoz.

Máltáig tartó utunkon tengeri gyakorlatokat is végeztünk. Máltától hajónk még jó messzire járt, midőn a nyílt tengeren, Malta szigete felől egy 2 kéményes vámórségi gőzös közeledett felénk, mely előbb a „Viribus Unitis“, majd a „Tegetthoff“ s végül a

„Zrínyi“ hajónknál megállott. A gőzös a máltai révkapitányság tulajdona volt. Minden hajónkra átszállt a csónakból 1 vezető tiszt és 2 angol kormányos tengerész.

Málta sziget bejárata ugyanis nagyon szűk helyen hajózható és így csak a helyi viszonyokkal ismerősök vezethették be a kikötőbe a mélyjáratú hajókat. A helyes útról eltérve könnyen végzetes lehet a hajóra a tengerfenékről felnyúló sziklákhöz való ütdés.

Málta szigete angol birtok. A szigetsoport 300 km² 300.000 lakossal. A sziget sokszor cserélt gazdát, míg 1800-ban végleg



Máltai kikötő.

Anglia fennhatósága alá került és korona-gyarmat lett. Népeisége nagyon kevert, főképpen olasz és arab elemekből áll, nyelve is olasszal erősen kevert arab. Hivatalos nyelve az angol. A máltaiak iskolázott halászok és koráiszedők, igen keresett kereskedelmi hajósok. Málta szigete a Földközi tengeren igen fontos állomás, szinte a Földközi tenger központja.

Midőn hajónk a bejárat közé jutott, a sziget erődéből 21 tisztelő ágyúlovés fogadott bennünket. Ekkor még nem is gondoltuk, hogy ezek az üdvözlő ágyúlovések nemsokára felénk is irányulhatnak.

A mi hajóink zászlódíszben úsztak az angol tisztek vezetése

alatt a részünkre kijelölt bójához. Talán sehol sem fogadtak ily szeretettel és figyelmességgel bennünket, mint Máltában.

Az angol tengerészeti főparancsnokságnak mindnyájan a vendégei voltunk. Annyi sok kedvességgel fogadtak és láttak el, hogy ezekre a napokra mint valami szép álomra még a háború ideje alatt is vissza-vissza gondoltunk.

Az angol tengernagy hivatal oly előzékeny volt, hogy mozit és vendéglőt jelölt ki az osztrák-magyar tengerészek számára, ahol télien díjtalanul nézhettük a filmeket és ehettünk, ihattunk.

El sem tudtuk volna képzelni ekkor, hogy mi ezekkel a vendéglátókkal pár hónap múlva mint ellenség állunk szemben és löni fogjuk őket.

A máltai napok felejthetetlen napok maradtak részünkre. A kikötőben levő angol hajók zászlódiszben vártak bennünket. Tisztjeink számára az angol tengerészeti főparancsnokság nagy estélyt rendezett a máltai tiszti kaszinó termeiben. A mi flottánk tisztikara ezt az estélyt visszaadta, még pedig úgy, hogy a „Tegetthoff“ sorhajónk legénységét átparancsolta a „Viribus Unitis“ és a „Zrínyi“ hajókra és csak azok maradtak a Tegetthoffon, akik a gépház és villanyvilágítás körül voltak elfoglalva és a zenekar tagjai. Az egész hajófedélzetet egy nagy teremmé alakították át, amelyet szépen feldíszítettek és villanylámpákkal fényesen kivilágítottak. A feldíszített hajóteremnek minden oldalán az osztrák-magyar haditengerészeti zászló mellett az angol zászló volt kifüggesztve. Az osztrák-magyar tengerészeinek ezt az estélyét nem felejthetik el azok az angol tisztek, akik az estélyen ott voltak.

Időnk lejárt, Máltát is ott kellett hagynunk, bármennyire szerettünk volna még maradni. Sok kedves emléket szereztünk, de a legkedvesebbet szívünkben hoztuk haza. Nem is gondoltuk még ekkor, hogy ez a legkedvesebb emlék milyen hamar össze fog törni.

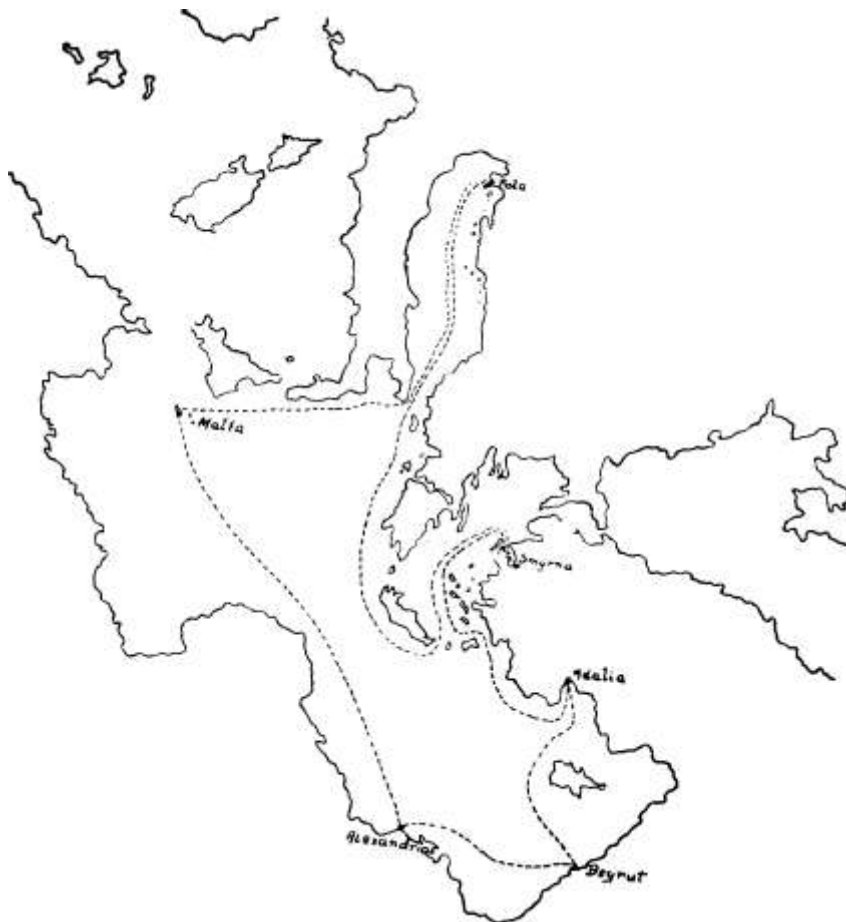
Kijövetelünk Máltából éppen úgy portent, mint bjcfríeaelünk. Angol tisztek vezették ki hajónkat a máltai révből és kint a nyílt tengeren hagytak el bennünket, átszállva az angol kísérő hajóra.

Pólához nem messze, kint a nyílt tengeren, elibük jött a vámőrség hajója, a fináncgőzös, megtudni, hogy mit is hoztunk külföldről haza és nincsen-e valami elvámolni való?

Hoztunk bizony mi eleget, de abból nagyon kevés lett elvámolva, mert ki hova tudta, eldugta. A finom smyrnai női selyem ruhának valót bizony felcsavarta a tengerész a saját testére és erre

vette fel a tengerészruhát. Ha egy kicsit kövérebbnek is látszott egyik-másik a sorban, a vizsgáló vámőr annak tudta be, hogy a külföldi levegő és külföldi koszt meghízlalta sovány embereinket.

A vizsgálaton is átesve, hazajöttünk Pólába. Itt már szabadon pakolhattuk ki a hajón eldugott külföldi emlékeinket.



Háború előtti utolsó külföldi utunk térképe.

Ilyen kedves és lelket nemesítő utakat kétévenként rendezett az osztrák és magyar haditengerészet parancsnoksága. E helyről köszönet és hála legyen azért a bölcs gondolkodásért, ami vezette minden munkáján a flottaparancsnokságot és lehetővé tette nagyon sok embernek a világtájak megismerését.

S. H. S. Erzherzog Franz Ferdinand zászlóshajó motorcsónakjának robbanása és égése Miramar előtt 1914 április hó 3-án.

1914 április hó első napjaiban a német császár meglátogatta haditengerészetünk itthon maradt hajóit. Ugyanis az I-ső divíziója flottánknak pár nappal előbb, március hó végén külföldi útra keit.

A császár gyönyörű fehér jachton jött és haditengerészetünk tengeren folytatott gyakorlatát több oldalról szemlélte meg.



Ferenc Ferdinánd trónörökös és felesége Brioni szigetén.

A gyakorlatok végeztével Ferenc Ferdinánd trónörökösünk Trieszt mellett levő miramári kastélyában szállott meg, ahova a gyakorlaton levő összes hajók elkísérték és este tiszteletére nagy zászlódísz és kivilágítást rendeztek.

A nagy zászlódísz alkalmával a hajó elejétől végig a nagy árbocokon keresztül egészen a hajó hátsó részéig vastag kötelet húznak ki, amelyre a felhúzás előtt 48-féle zászlót függesztenek fel.

A hajók kivilágítása nagyon sok villanylámpával történt. A hajó

a sok vilanylámpa fényétől megvilágítva messziről nézve olyan, mintha üvegből, vagy porcellánból lenne.

A hajó kivilágítása a következőképpen történt: A hajó oldalán hosszában a víz színétől a fedélzetig négy sor lámpa volt elhelyezve. A lámpák között 30 centiméter volt a távolság. A lámpasor a tornyokon, a parancsnoki hídon, az árbocokon és a keresztárbcokon folytatódott. A megvilágításhoz szükséges drótvezetéknek és a lámpatartóknak felszerelése a kellő helyre fáradtságos munka volt.



A miramari kastély (Trieszt).

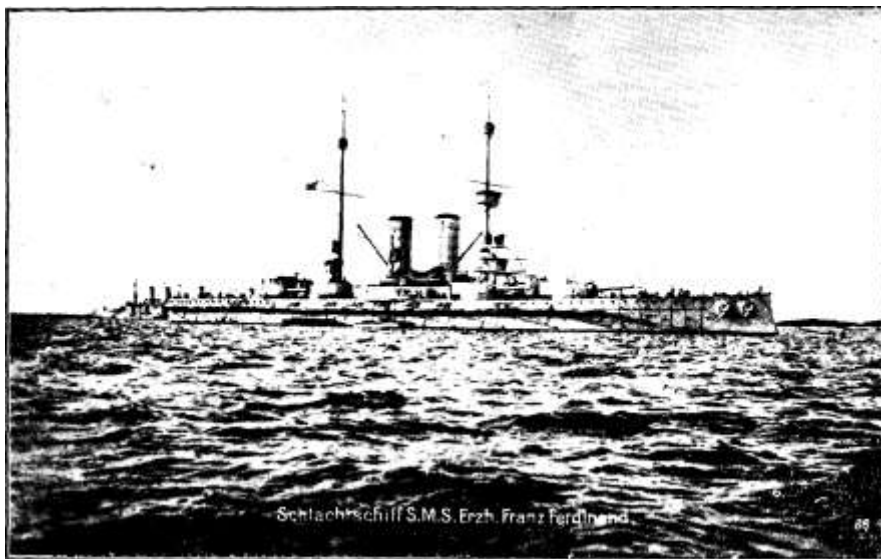
A villanylámpákhoz az áramot maga a hajó szolgáltatta. A hajó villanyszerelőinek ügyelni kellett az összes lámpákra és ahol egy lámpa kialudt, rögtön másikat kellett tenni helyette, ami nem volt könnyű munka a 18-20 méter magas árbocokon és a keresztárbcokon.

A királyi fenségek, Ferenc Ferdinánd és a német császár a miramari kastélynak egy magaslati terraszán ültek és onnan nézték gyönyörködve a kivilágított flottát.

Ekkor történt, hogy a trónörökösünk nevét viselő zászlóshajón, az S. M. S. „Erzherzog Franz Ferdinánd“-on az egyik motorcsónakban, amely a hajón levő nyugvóhelyén, a felső fedélzeten volt, robbanás történt, amelyet a királyi fenségek is hallottak és láttak.

Úgy a zászlóshajó tisztikarára, mint a legénységre nagyon le-
sújtó volt a robbanás, éppen ilyen nagy ünnepély alkalmával. De
megtörtént.

A robbanás okozója egy tengerész volt, aki a motorcsónakhoz
volt beosztva és a csónakban olajos munkaruháját benzinnel akarta
kimosni. A sötét motorcsónak belsejében nem látott és gyufát gyűj-
tött. Ekkor az egyik benzintartály felrobbant s a tengerészt össze-
égette, a motorcsónakot pedig lángragyújtotta.



S. M. S. „Erzh. Franz Ferdinand“.

A hajón azonnal a tűz elfojtásához fogtak, ezek közül a tenger-
részek közül különösen kitüntette magát Bakó Gábor hadházi szü-
letésű I. osztályú tengerész.

A robbanás után maga a trónörökös is feljött a hajóra és el-
mondatta az egész esemény lefolyását. A megsebesült tengerésznek
megbocsátott és nem engedte, hogy megbüntessék, mert az égési
sebekkel éppen eleget szenvedett.

A hajóparancsnokságot pedig felkérte, hogy az oltásnál dolgo-
zókat a Marinesektion főnökségéhez terjessze fel. Ez meg is történt,
az erről szóló leirat később jött meg a hajóra Erlass P. K.-M. S.
No. 1516-914. szám alatt, amely bekerült a tüzet oltó tengerészek-
nek szolgálati könyvébe is.

Ferencz Ferdinánd trónörökös és felesége utolsó tengeri útja.

1914 június hava, rekkenő meleg napok. A haditengerészetnek első divíziója, amely a „Viribus Unitis“, „Tegetthoff“ és „Zrínyi“ sorhajókból állott, még ekkor Porto Ros Piranóban állomásozott.

Három hét telt el azóta, hogy külföldi útunkról hazajöttünk. Mindenki még a szép út emlékeinek hatása alatt állott Június 28-án hirtelen parancs jön a hajókra s mi felszedtük horgonstáinkat és befutottunk Pólába. De már Piranóban megtudtuk, hogy mi történt Sarajevóban és a zászlókat az összes hajókon a gyász jeléül félárbcra vontuk.

Pólába érkezve, a régi helyen – melytől oly hosszú ideig távol voltunk – kikötöttünk. Ezen az este szokatlanul csendes volt a hajó. Mintha mindenki átérezte volna ennek az eseménynek a nagy horderejét.

Lefekvés után nem tudtunk aludni a reduikban levő függőágyainkban, hanem csendesen beszélgettünk egész éjfélig s találgattuk a jövőt, mi is lesz most.

Voltak, akik mindjárt háborúra gondoltak, sőt már a háborút mindjárt be is fejezték azzal, hogy semmiesetre sem tarthat tovább 4-5 hónapnál. Egyes csoportok csak büntető blokádot rendeltek volna el Szerbia ellen.

Mint külön megfigyelést kell megemlítenem, hogy a gyilkosság híre a cseheknél váltotta ki a legnagyobb izgalmat.

Másnap korán reggel a hajók oldalai mellé szénnel megrakott picicsek (lapos szénszállító bárkák) állottak.

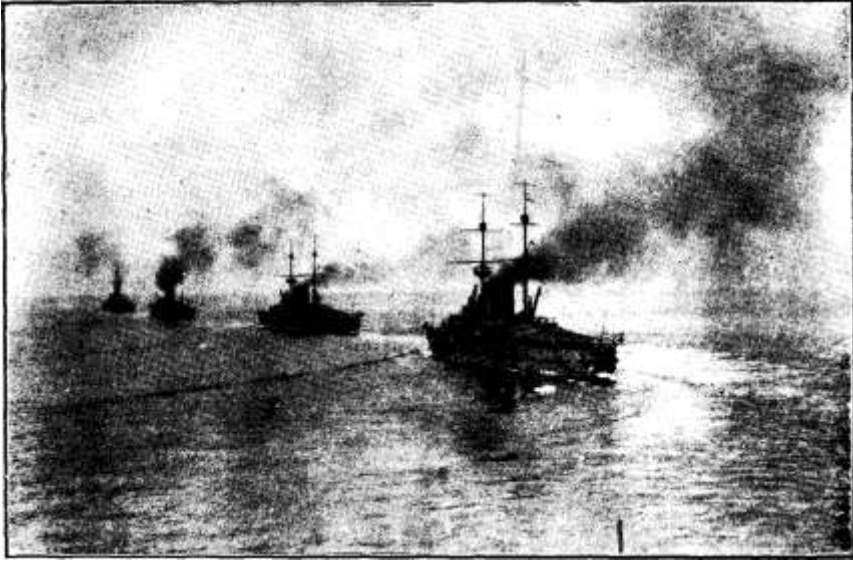
Szénbehajózás a forró napon, mely után hajótisztítás, mint mikor tengernagyi vizsgálat készül.

Délután 5 órakor a kürtös horgonyállást fujt, felszedtük a hatalmas, kikötéshez alkalmazott láncokat, elől a „Viribus Unitis“, „Tegetthoff“, utána a „Ferenc Ferdinánd“, „Radetzky“ s végül a „Zrínyi“ torpedóhajóktól kísérve, kifutottunk a pólai kikötőből.

A nyílt tengeren is megtartva a felsorolt rendet, mentünk egymás után.

Holdvilágos, csillagos, nyári éjszaka volt. Az Adria vize csendes, az óriáshajók, melyek előttünk mentek zaj nélkül, vastag, fekete füstöt eregettek kéményeiken, úgy néztek ki, mint a mesében leírt mozgó várak. Élvezet volt a nagy csendben a hajó oldalán a víz egyforma ütemes csobogását hallgatni.

Mentünk egész éjjel, míg másnap délelőtt leérkeztünk Ragusa kikötőjébe.



Útban Ragusa felé.

Ragusa (Dubrovnik) dalmáciai kikötőváros. A XV. században az Adria legfontosabb telepe volt, a tőle 2 km. távolságra levő Gravosával, a boszniai vasút végállomásával együtt.

A mi hajónk állt a kikötőben legtávolabb a mólótól.

Raguzába hozták vasúton Ferenc Ferdinánd és felesége holttestét Sarajevóból.

A tiszték és a legénység részére gyászruhavisélet volt elrendelve, mely fehér nadrág, sötétkék blúz és fehér sapkából állott.

Ragusa zászlódíszben volt, vastag fekete gyászszalaggal volt minden zászló átkötve, sok helyen fekete zászló lengett.

A tengerparton a móló egész hosszában fekete drapériával volt borítva. A mólóról a két érckoporsó egymás mellett volt elhelyezve egy kisebb bárkában, melyben fehérkesztyűsen 20 tengerész feszes állásban állott a koporsó két oldala mellett.

A koporsót emelő tengerészek sapkát levéve, hajadonfővel dolgoztak.

A koporsókat vivő bárka egészen az S. M. S. „Viribus Unitis“ sorhajó oldalához állott. Ekkor a hajóról az emelődaru a bárka felé



„Ragusai“ részlet.

kinyúlik és leengedi karját a bárkáig. A leengedett karon négy drótkötélen csüngő feketére festett, két oldalán magasabb széllel ellátott deszkalap volt erősítve, az egészet erre a célra még Pólában készítették.

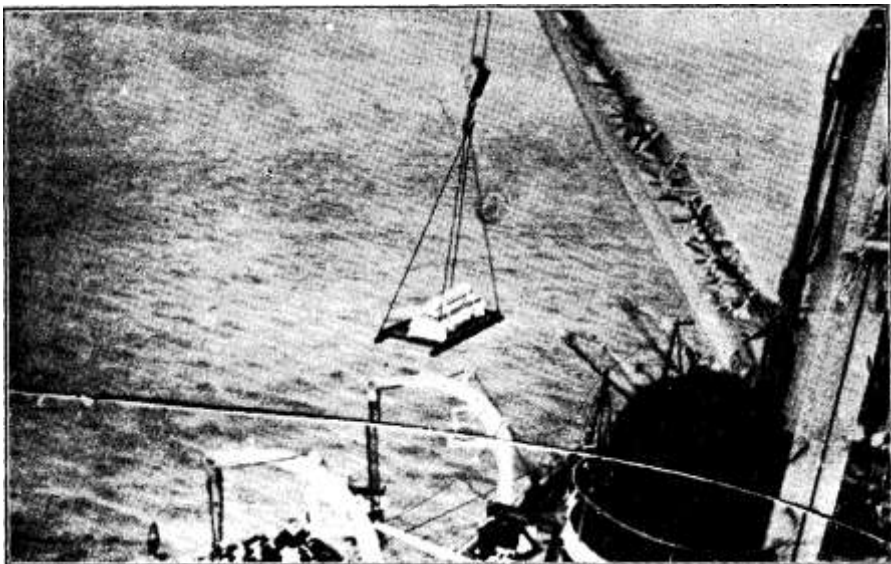
Erre a függő deszkalapra tették a két koporsót. Az emelődaru, amely előbb a trónörökös, majd a felesége koporsóját emelte a hajóra, sem azelőtt, sem azután ilyen terhet nem emelt. A négy, új drótkötéllal ellátott, feketére festett deszkalapot, melyen a holttesteket a hajóra emelték, Pólába való bemenetel után a pólai tengerészeti múzeumban helyezték el.

A koporsók behajózásának ideje alatt a sorhajók legénysége fe-

szes vigyázz-állásban állott. Ez az állás óránként felváltva egész Triesztig tartott.

A koporsókat a tisztai kabinok felett készített fekete drapériákkal bevont sátorban ágyútalpakra tették. A koporsók fölé a monarchia zászlója került szemfedőnek. Fegyveres díszőrség állott a koporsók körül.

A koporsók elhelyezése után megindult a temetési menet. Az ilyen temetési menet nagyon ritka. A csász. és kir. haditengerészet



Ferenc Ferdinánd trónörökös koporsójának hajóra szállítása Ragusában.

történetében 1868. év január hó 20-án volt utoljára, midőn Miksa mexikói császár holttestét a „Novara“ fregattá hozta haza Mexikóból.

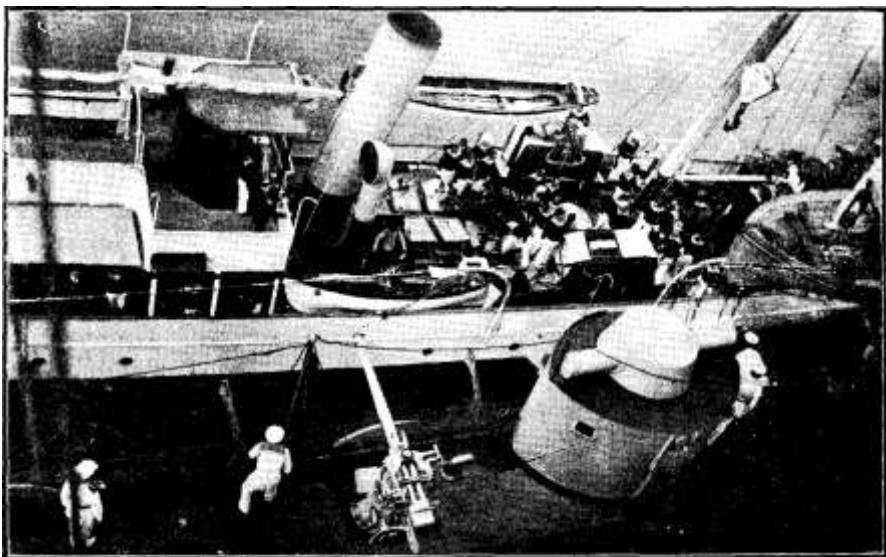
A raguzai mólónál ott volt a papság, a város vezetősége, a katonaság és parancsnoksága teljes díszben. Amint a hajónkról láttam, ott volt Ragusa város apraja-nagyja.

A fekete drapériával borított móló hemzsegett a feketébe öltözött emberektől.

A menet megindulása után a hajók mindenütt a partok mellett mentek, elől a holttesteket vivő vezérhajó.

Az egész útvonalon minden kikötőváros mólója fekete posztóval

volt bevonva. Az érintett kikötők feketével bevont mólója előtt ott álltak az illető város vezetői, főpapjai, a katonaság díszben és feszes vigyázz-állásban a part mentén állt. A katonaság előtt a zászló-tartó lehajtott, gyászfátyollal bevont zászlóval állott. Némely városnál zenekar játszott gyászindulót Minden városban a gyász jeléül a harangok zúgtak. Különösen hatott a csendes tengerparton a különféle nagyságú harangok hangja, amit a part hegyvidéke megerősítve vágott vissza.



Ferenc Ferdinánd trónörökös és felesége koporsóit áteszik az S. M. S. „Dalmát“ jachtra Triesztben.

Így mentünk egész Triesztig, ahol a holttesteket tartalmazó két koporsót és a rengeteg sok koszorút az S. M. S. „Viribus Unitis“ hajóról áttették az S. M. S. „Dalmát“ nevű tengerészeti jachtra. A „Dalmát“ vitte aztán a koporsókat a trieszti rakodópartig. A mélyjárátú „Viribus Unitis“ ugyanis nem mehetett a sekély vízállás miatt a rakodópartig.

Három nagy hajónak a legénységét fegyveresen kivezényelték. A tengerészek és vadász-zászlóaljok sorfala között szállították a két koporsót a vonatig.

Triesztben a rakparttól az udvari különvonatig a földön fekete

posztó volt leterítve. A tengerészeti zenekar hangjai mellett a trieszti róm. kath. papság kísérte a vonat kocsijáig a két koporsót.

Itt volt az elbúcsúztatás gyászszerartás szerint a tengerészet-től, mert Ferenc Ferdinánd trónörökös a haditengerészet tenger-nagya is volt.

A vonatratétel után íelszedtük horgonyainkat és újra visszatértünk Pólába.

Elgondolkoztam a két nap eseményén, eszembe jutott a 103. zsoltár 6-ik verse:

Ember élete a fűhöz hasonló,
Felnő és zöldül, de hamar elmúló,
Mint a gyenge virág a sík mezőn:
Melyet mihelyt megfúval a meleg szél,
Elhull és hervad, ékessége elkel:
Ember nem tudja: hol volt s hová lőn?

S. M. S. „Zenta“ őfelsége a király hajója.

Magyarország ezeréves évfordulójára 1896-ban bocsátották vízre a császári és királyi haditengerészet legelső magyar nevű páncélos hadihajóját, az S. M. S. „Budapest“-t, a rákövetkező évben, 1897-ben a másik magyar nevű páncélos hadihajót, az S. M. S. „Zenta“ cirkálót.

A cirkáló-flotta még ekkor igen kevés számmal szerepelt és a meglévők régies gépezettel és ágyúkkal voltak felszerelve. A „Zenta“ az. akkori idők legmodernebb berendezésével lett útjára engedve.

Ezen rövid ismertetés után rátérek az S. M. S. „Zenta“ hadicirkáló leírására.

1897. évben bocsátották vízre, hossza 92 méter, szélessége 12 méter, mélyjárata 4.3 méter, 2300 tonna úrtartalommal, 50 mm. páncélzattal. Fegyverzete 8 drb. 12 centiméteres és 10 drb. 4.7 centiméteres gyorstüzelő ágyúból, 2 drb. gépfegyverből és 2 drb. torpedókilövő készülékből állott. Tiszti törzskaron kívül 305 ember volt a személyzete, akik között magyarok is voltak.

A hajó teljes felszerelése után végezte el az előírásos géppróbat és az ágyúk belövését. Ezek befejezése után adták át a hadiflottának.

1899. év november havában a flottaparancsnokság az S. M. S. „Zenta“ hajót Kréta szigetére küldte az első nagyobb útra, onnan pedig a közben kitört boxerlázadás leverésére a kínai vizekre vezényelte.

1899-ben a boxerlázadás Kínában tört ki és a Kínában élő európaiak és amerikaiak ellen irányult. A lázadás miatt, mely minden állam ottlevő állampolgárának életét veszélyeztette, a nagyhatalmak együttesen léptek fel Kína ellen s így az osztrák-magyar monarchia is részt vett.

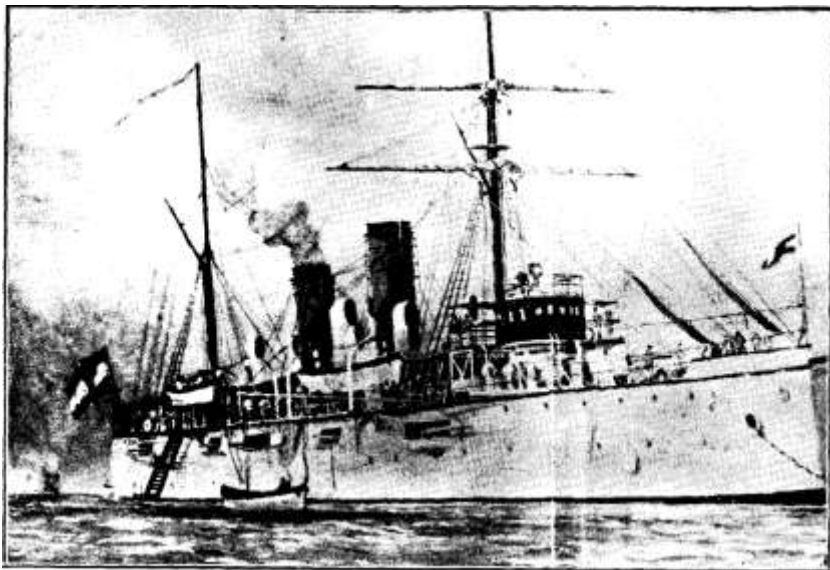
Az S. M. S. „Zenta“ hadicirkáló Edvard Thomann Edler von Montalmar csász. és kir. fregattkapitány vezetése alatt ment a kínai vizekre. Később még két hadihajónk követte őket.

A boxerlázadás leverésében és Peking város bombázásában ekkor vett részt magyar nevű hadihajó magyar tengerészekkel együtt.

A leverés után 1914-ig minden két évben más-más hajó, más és más tengerészcsapat teljesített Kínában katonai szolgálatot.

A világháború kitörésekor az S. M. S. „Zenta“ cirkáló is, mint a többi hadihajók, teljes felkészültséggel, legénységének hadilét-számra való emelésével várta a háborús parancsot. A „Zenta“ a cattarói öbölben állomásozó hadiflottához volt beosztva.

1914 augusztus hó 10-én a Földközi tengeren levő egyesült angol és francia hajóhad parancsnoksága tervbevette az Adriai tengerre való bejövételt és flottánk megtámadását. Az angol és francia flottapai ar.csnokság az egész tervet nagyon egyszerűnek találta,



S. M. S. „Zenta” Taku előtt a szövetséges tengeri haderők zászlószalagjával.

bízva hadihajói modern nagyságában, amely egyes méreteken felül is multa a császári és királyi haditengerészet hajóit. De nem számítottak azzal a hősiesség batorsággal, amellyel aztán szembetalálták magukat és tervük csak terv maradt, mert az Adriát egész 1918 november hó 1-ig a császári és királyi haditengerészet uralta.

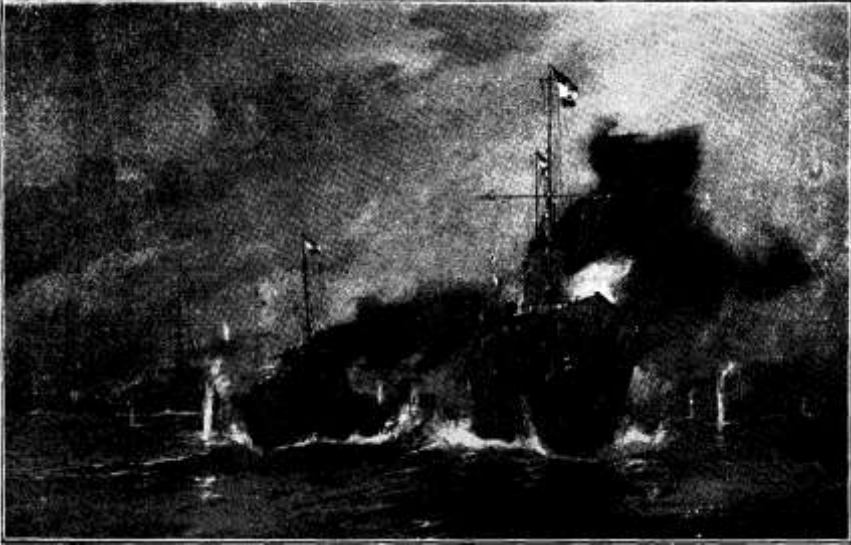
Augusztus hó 16-án kora reggel hagyta el a cattarói öböl több hajótól kísérv a „Zenta“, melynek hős parancsnoka Pachner Pál fregattkapitány volt.

Reggel fél 9 órakor kezdődött a tengeri ütközet a montenegrói partokkal egyirányban. Hős tengerészeink halált megvető batorsággal küzdöttek az ellenség túlereje ellen, midőn egy nagykaliberű ellenséges lövedék a „Zenta“ gépházát találta el, amely az egész

hajót megbénította. A mentésre mindent megtettek, de nem sikerült, úgy hogy elhangzott a tengerésznek oly szomorúan hangzó „hajót elhagyni“ vezényszó, melyet a parancsnok adott ki és melyet csak szóval továbbbíttak.

A süllyedő hajót a meg nem sérült legénység elhagyta, utolsó-nak a hajó parancsnoka, Pachner Pál fregattkapitány ugrott a vízbe. A vízben levők megkezdték titáni munkájukat életük megmentéséért.

A parttól 9-10 mérföld távolságra lehettek és 8 órai úszás,



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engeáélyéuel)

S. M. S. „Zenta“ hősi küzdelme a francia földközi flottával 1914 aus. 16-án.

vízben levő tartózkodás után a castellastuai szikla: közé jutottak, ahol egy montenegrói őrzőhajó fogságba ejtette és a castellastuai kasszárnyába kísérte őket, ahol három napig a leghiányosabb ruhában, élelem nélkül voltak.

Fogságuk Lovcsen elestéig és Cettinje elfoglalásáig tartott. Sokat panaszkodtak a megszabadulás után fogságuk alatt átélt szenvedéseikről.

1934. augusztus 16-án veit 20 éve az S. M. S. „Zenta“ hadihajó elsüllyedésének, amely alkalommal sok hős tengerész lelte halálát és nyílt meg az első hullámsír előttünk az Adrián. Ők mutatták meg az utat, azért emléküik legyen áldott, tettük pedig, a haza védeésében nagy hőstett, legyen az utókornak mindig példaképe.

Az első cseh árulás a flottánál.

A világháború kitörésekor az általános mozgósítási parancs elrendelése után a haditengerészet főhelye, Póla pár nap alatt túl volt zsúfolva a bevonuló tengerészektől és vártüzérektől.

Ilyen nagy mozgósításra még nem volt példa s így hadvezetőségünknek megfeszített munkát adott a bevonultak nagy tömegének elhelyezése.

Az első napokban a bevonultakat a kaszárnyákban és katonai épületekben a földre szórt szalmákon helyezték el ideiglenesen.

Nagy tábori tűzhelyeket állítottak fel a kaszárnya előtti gyakorlatozó térségen, hol a főzés és az ételek kiosztása történt.

A nagy tömegnek a különféle hadihelyekre való elosztása elég lassan ment, mert 1914. augusztus havában a flotta és maga a tengerpartunk nem volt nagyon veszélyeztetve az ellenségtől. A bevonult tartalékos tengerészek nemzetisége nagyon kevert volt. A monarchia minden nemzetének fiaiból kerültek a tengerészetbe. A legtöbb azonban a csehektől és ezek mind katonai szempontokból is igen fontos helyekre jutottak. Így az összes irodavezetőknek 70%-a cseh volt, a rádiókészülékek mellett csehek ültek, a kormányos és jelző-osztály 80%-a cseh volt. A gazdasági tisztak úgy szárazföldön, mint a hajókon csehek voltak, a gépészeti kar, éppen úgy, mint az arzenál fontosabb helyeit csehek töltötték be.

Érdekes megemlíteni, hogy nagyon sok cseh a szárazföldi katonai alakulatoktól mint továbbszolgáló őrmester jött át a tengerészeihez irodai szolgálat vezetésére.

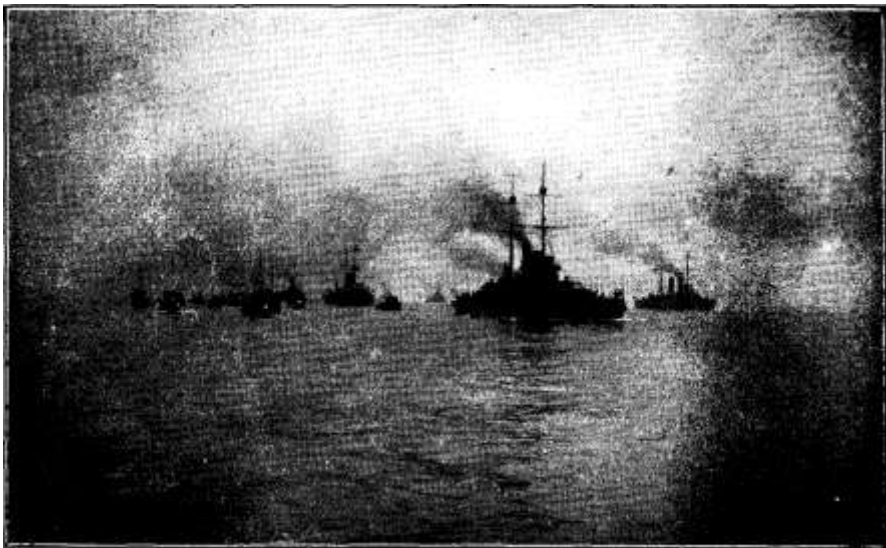
A tiszték között is nagyon sok volt a cseh származású.

Ezeknek előre bocsátása után megérthetjük, hogy a 'bevonult tartalékosok elosztását nagyobb részben a csehek végezték s így a főbb helyeket a saját földieikkel töltötték be a többi nemzet fiainak rovására.

Ez a nemzeti, faji szeretet az egész háború alatt kísérő jellemvonása lett a cseheknek nemcsak a tengerészeinél, hanem a szárazföldi katonai alakulatoknál is.

Augusztus első felében minden hadihajó legénységének számát hadilétszámra emelték fel. A tartalékosokkal is újra gyakoroltatták a modernebb hajók belső háborús munkáit, hogy esetleges harcok alatt az újabb rendelkezéseket is megismerjék.

Ekkor szerelték fel az összes hajókat a telefonvezeték mellett külön csövekkel, amelyeken továbbították a hajó minden részéhez a parancsot. A szócső kiindulási helye a parancsnoki hídon kezdődött. A cső vége síp-dugóval volt elzárva, amely jelezte a beszélni akarást. Ennek a csőrendszernek a beépítése a hajó nagyon fontos



Flottagyakorlat az Adrián a mozgósításkor.

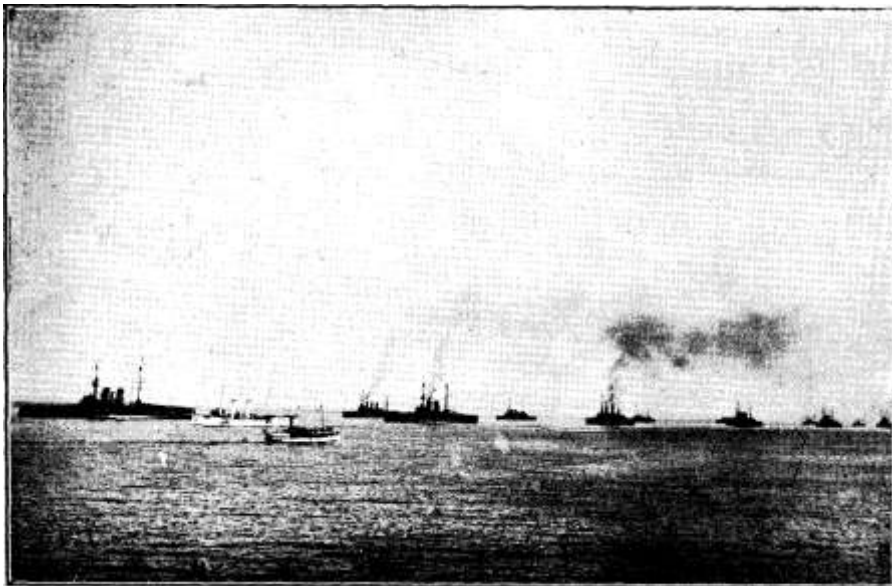
részét alkotta. Eddig csak telefonvezetéken lehetett a hajó távoli részeivel beszélgetni, de a „Zenta“ hajónk elsüllyedése után rájöttek arra, hogy a telefonvezeteket az ellenség lövedéke könnyen szétlőheti és így megszakad a parancsadás. Azért tértek át a telefonvezeték mellett még a csőrendszerű parancstovábbításra is.

Augusztus második felében, amikor az angol-francia egyesült flotta az Adria déli részébe bemerészkedett, mozdult meg haditengerészetünk is nagy csatahajóival. Kivonult Pólából éleslövéseket végezni és a hajók személyzetét egy esetleges tengeri ütközethez előkészíteni.

Az első ilyen kimenetelünk alkalmával nagy meglepetés érte

hajóhadparancsnokságunkat. Ugyanis az első éles ágyúlövések után az ágyúk závarjait nehezen, vagy egyáltalában nem lehetett kinyitni. Mi történt? Az első pillanatokban nem tudta senki sem, csak a későbbi, beható vizsgálat után jöttek rá.

A haditengerészet hajóágyúinak hüvelyeit Pilsenben a Skodagyár készítette és olyan könnyen olvadó rézből gyártotta a hüvelyeket, hogy a lövés elsütése alkalmával fejlődött nagy meleg ráolvasztotta a hüvely alsó részét az ágyú gyújtószegére és ez aztán nem engedte az ágyú závarját kinyitni.

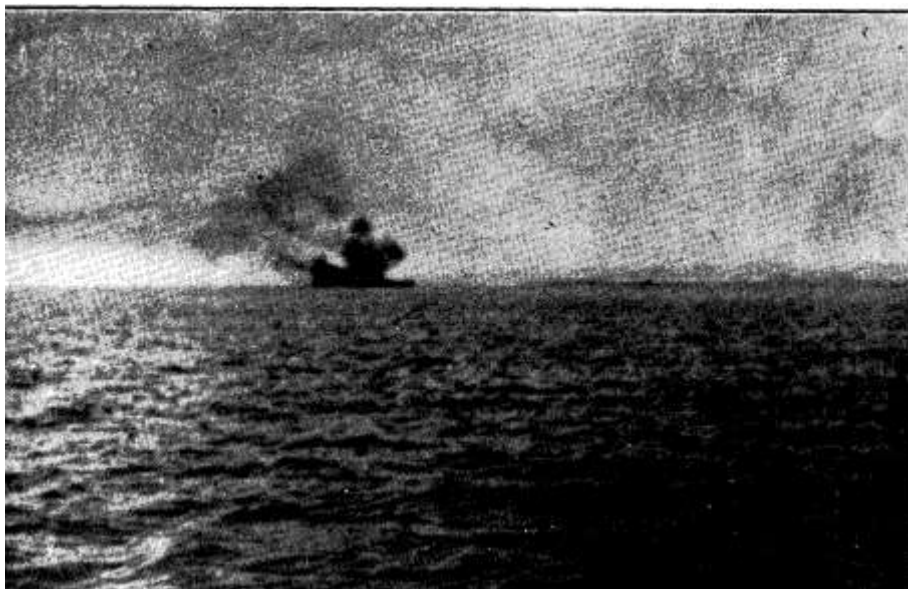


Hadihajók felvonulása.

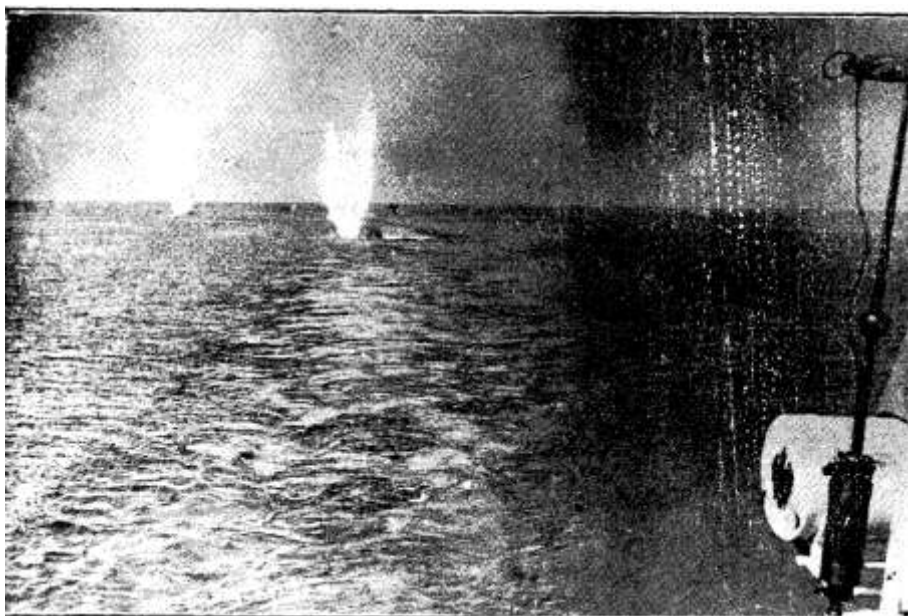
Ha ez az eset az ellenséges flottával való találkozás alkalmával történt volna, úgy az első lövés után az osztrák és magyar haditengerészet hajói tehetetlenül és védtelenül ki lettek volna szolgáltatva az ellenséges hadihajók rombolásának. Egy óra leforgása alatt tönkrement volna egész hajórajunk.

Az eset után a gyakorlatot azonnal lefűjték és az összes hajók befutottak Pólába.

Az éleslövésnek nagyon sok ágyút megrongáltak, sőt olyan ágyú is volt, ahol a gyújtószeg teljesen beszorult s így az ágyút nem lehetett használni. Ennél aztán a gyújtószeget ki kellett fűrni. Hadi-



Lövés a hajóról.



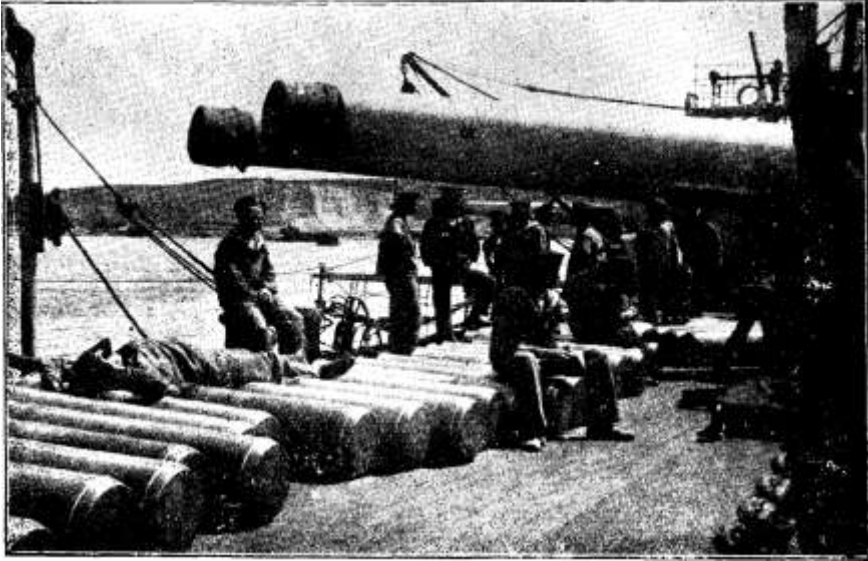
Lövedék-lecsapódás a tengeren.

tengerészetünk parancsnoksága gyorsan intézkedett, hogy ilyen esetek elő ne fordulhassanak.

Az összes hajókról azonnal összeszedték a vas- és rézesztergályosokat és még aznap este különvonat vitte őket Pilsenbe. Ők váltották le a Skoda-gyárban a cseh munkásokat.

Az összes hajók ágyúhüvelyeit töltött állapotban azonnal kiszállították Pólába, ami a nagy melegben nagyon nehéz munka volt.

Addig is, míg az új hüvelyeket embereink elkészítették, német hüvelyeket hoztak a hajókra.



Az ágyúk töltényének kihajózása.

Hogy mi történt a Skoda-gyárban a vezetőkkel, arról nem szól a krónika.

Az tény, hogy másfél évig dolgoztak tengerészeink Pilsenben s amikor egy részüket újra visszahozták, a másik rész a világháború végéig ott dolgozott.

Ez volt az első cseh árulás, amely nem maradt egyedül a haditengerészet történetében.

A „Curie“ francia tengeralattjáró hajó elsüllyesztése.

1914. év decemberében javában folyik a világháború. A szent karácsony estének közeledését vártuk, mely az első háborús karácsonyeste volt. December hó 23-án délután 5 órakor a hajók jelzőlámpái és az erődök állandóan jelzéseket adnak le, nem tudunk semmit sem és mégis minden ember fent van a fedélzeten. Keres, kutat: olyan a hajónk, mint egy megbolygatott hangyaboly. Itt is, ott is suttognak, találgatják, hogy mi lehet az oka a jelzések szokatlan sűrű váltásának a parti erődítményekkel, ami eddig a megszokott időben kimért ideig tartott.

Egyszerre a nyílt tenger felől a láthatáron, Brioni szigettől délre egy hajó körvonalai bontakoznak ki. Azt gondoltuk először, hogy idegen, ellenséges hajó vetődött kikötőnk elé.

Dolgozott a tengerész-fantázia s már az angol-francia egyesült földközi tengeri flottát vélte megjeleni Póla kapuinál, pedig csak a „Chamäleon“ nevű hajónk volt az, mely mint tengeri aknát lerakó hajó, napi munkáját elvégezve, hazafelé tartott a barrikádok felé.

A tengeri akna olyan robbantó készülék, amelyet a vízben kellő mélységre lehorgonyoznak azért, hogy az ellenséges hajót, mely fölibe kerül, a levegőbe röptse.

Az elhelyezendő aknákat az aknavető hajó szállítja ki a tengerre és rakja le a megjelölt helyre. Az aknákat a tengerbe való belökés előtt látják el gyújtókkal. Minden aknának saját horgonya van, amely a beállított és kívánt mélységben tartja az aknát.

Az ellenséges aknákat az aknakereső hajók teszik ártalmatlanná. Két hajó vastag drótkötéllel nagyobb távolságra egymástól össze van kötve, mind a két hajó egy irányba haladva a drótkötelet a tengerben maga után húzza.

Az aknák a kötélben megakadva egymáshoz ütődnek és felrobannak.

A barrikád volt a bejövetei kapuja Pólának a nyílt tenger felől. 40-50 méter mélységig leengedett dróthálóból állt, ami fent a vízen

úszófatalpakra volt erősítve. Az úszófatalpak a vasúti síneket tartó fáknaival valamivel kisebbek voltak. Az úszófákból a víz felett kétfelé álló vezetékdrót állott ki. Ezekbe a drótakadályokba magasfeszültségű áram volt éjjel-nappal bevezetve. Ha az akadály dróthálóját bármely részén is idegen test érinti, a víz tetején az úszófákon elhelyezett kétfelé álló drót között villamos kisülés történt s egyúttal a parti erődök és parti ágyúk összes vészcsengői megszólaltak.

Ezeket a barrikádokat a háború ideje alatt mindennap más és más helyzetbe állították a kémek miatt. Több ilyen barrikád volt, melyek aztán mintegy labirintust képeztek egymással és védték Pólát, legnagyobb hadikikötőnket. E mesterséges kerítés és egyúttal kapu előtt jelent meg a „Chamäleon“ s egész csendesen, óvatosan úszott előre a barrikádok között.

Még mindig nem tudtunk semmit, csak azt láttuk, hogy hajónk egész másként manővrozik a barrikádok között, mint máskor. Midőn az utolsó barrikádvonalat is elhagyta, akkor már az első barrikádnál, melyet a Chamäleon átjövele után azonnal másként zártak el, mint ahogy azt a Chamäleon megtett útja mutatta, jelentkezett is a régen várt izgalmas esemény.

Még nem láttunk mást, mint a barrikádok felső vezetékeinek villamos kisüléseit, azonban már tudtuk, hogy a bezárt akadály lecsüngő dróthálójába egy ellenséges tengeralattjáró került bele, mint az egér az egérfogóba.

Ekkor már a parti erődök ágyúinál és a barrikád melletti őrhajón, a „Radetzky“-n teljes készséggel állt a beosztott legénység.

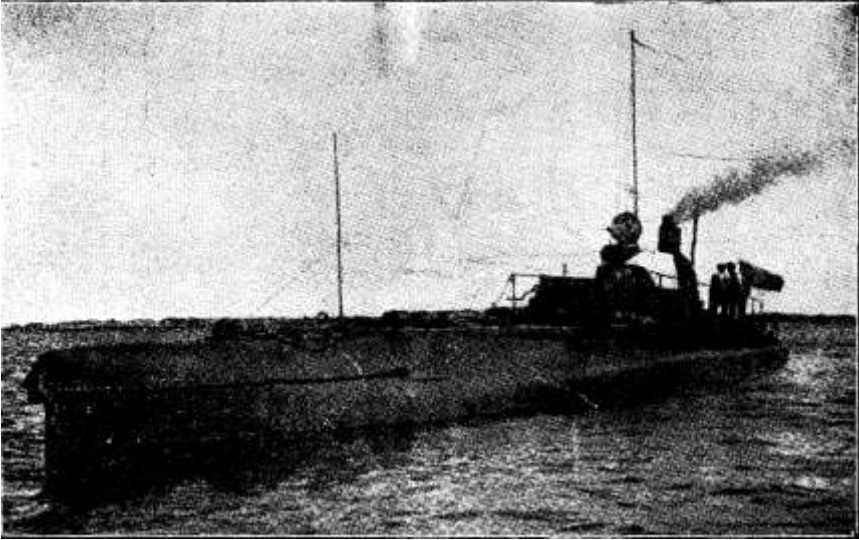
Az történt ugyanis. – mint később megtudtuk, – hogy a francia „Curie“ tengeralattjáró, amely 7 darab torpedókilövő készülékkel, 21 darab torpedóval és 25 főnyi személyzettel felszerelve – áruháza folytán, – kihasználva a közeledő karácsony ünnepi hangulatát, megpróbált bejönni Pólába, hogy az ott állomásozó császári és királyi haditengerészet 21 sorhajóját elsüllyessze, megsemmisítse.

Hogy ezt megtehesse, áruháza volt szüksége, akinek útmutatása szerint sikerülhetett volna is a vakmerő vállalkozás. Úgy számított a francia tengeralattjáró, hogy a hazatérő Chamäleon nyomában az esti szürkület leple alatt bejut Pólába.

Azonban a mi hőstengerészeink túljártak az eszén, A Chamäleon parancsnoka már a nyílt tengeren észrevette az ellenséges tengeralattjáró periszkópját és azonnal rádiójeleket adott le a parti erődöknek annál is inkább, mivel látta az ellenséges tengeralattjáró

irányából, hogy ez az ő hajóját nem torpedózza meg, hanem közvetlenül a nyomában halad, tehát más a szándéka.

Mikor a Chamäleon jelentését a hajók és parti erődök átvették, ekkor kezdődött a mieinknél is az izgalom. A Chamäleon parancsnoka, látva, hogy a hajója nincsen veszélyben, a bejövetelt meglasztotta, hogy ideje legyen a barrikádok vezetőinek a barrikádok térképhelyzetét megváltoztatni és közben annak helyes irányát a Chamäleonnal közölni.



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)

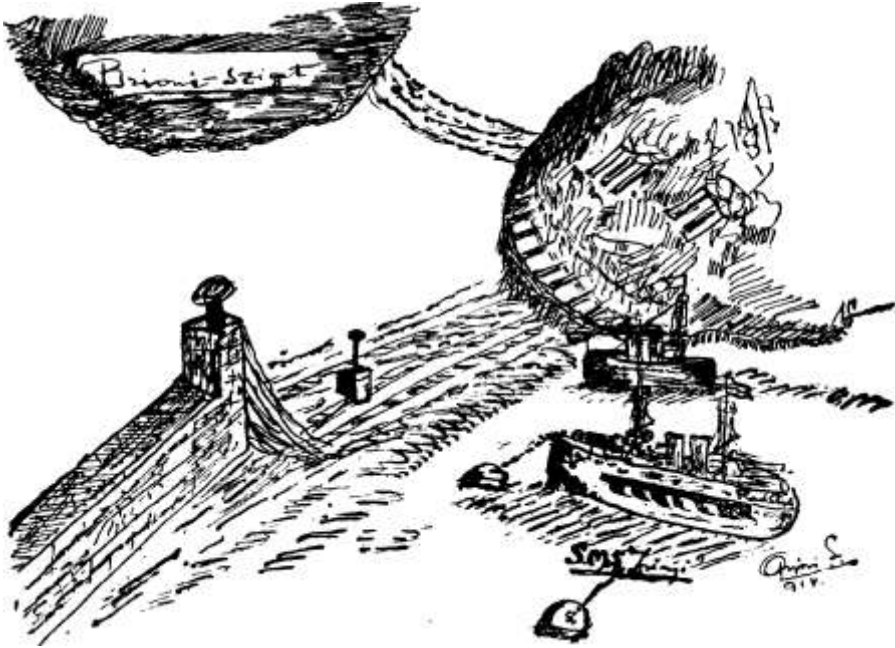
A „Curie“ francia tengeralattjáró.

Csak ezek után értettük meg, hogy a barrikádok között a Chamäleon miért manővrírozott olyan lassan és soká: így csalta törbe az utána jövő ellenséges tengeralattjárót, mely semmit sem sejtett, sőt minden embere már a mellén érezte a várva-várt kitüntetést, tisztjei a periszkópon keresztül már látták is Pólát, mint az osztrák-magyar monarchia legnagyobb hadikikötőjét. Egy-két drótháló még és ha tervük sikerül, úgy az est homálya alatt bejutnak Pólába, az éjjelt már a kikötő vize alatt töltik és a hajnali világosság mellett a 21 darab torpedójuk 21 sorhajónkat semmisíti meg.

Az volt a tervük, hogy ha minden torpedójukat kilövik, megadják magukat és mint hadifoglyok várják rreg a háború végét, persze az árulót hagyták volna sorsára.

Azonban nem így történt; két barrikád hálói közé csalta őket a Chamäleon parancsnoka s ezzel a sorsuk meg is volt pecsételve.

Ugyanis midőn a villamos kisülések jelezték a barrikád hálójával az érintkezést, már nem tudtak visszafelé menni, mert közben a bejöveteli utat is elzárták. A francia tengeralattjáró vergődése a víz alatt eltartott vagy háromnegyed óráig. Ez alatt az idő alatt persze nem léphetett akcióba sem a parti, sem a hajón levő tüzérség, csak várta a fejleményeket. A macska jutott az eszembe, midőn



A „Gurte“ francia tengeralattjáró a pólai kikötő bejárata előtt.

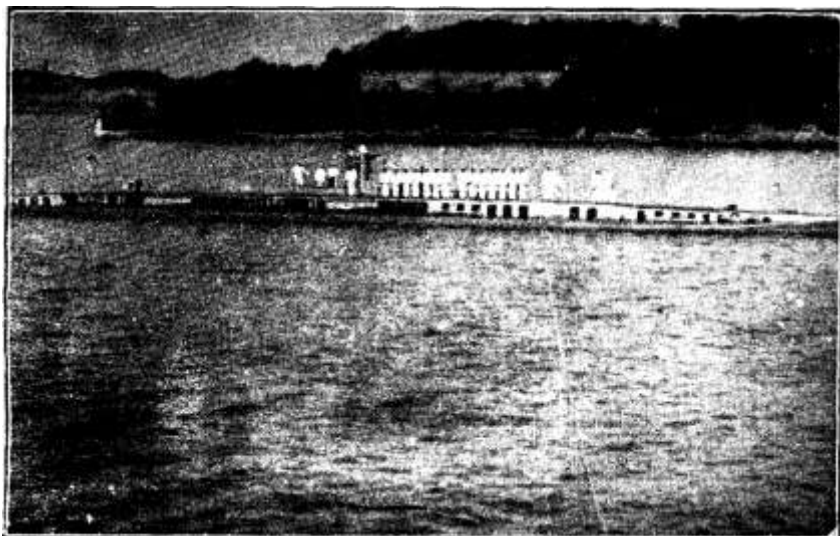
az egérlyuk előtt várja a prédát. A vergődés alatt a hálóba csavarodott tengeralattjáró parancsnoka levegővel töltött fehér zsákokat bocsátott ki a megadás jeléül.

Egy tengeralattjárónak azonban nem lehet hinni, még ilyen esetben sem. Azért, mikor annyira feljött a víz színére, hogy parancsnoki tornya kiemelkedett félméterre, olyan ágyúsortűz fogadta, hogy a torony zárólapját teljesen ellőtték. Így már nem is merülhetett többé a víz alá. A tengeralattjáró parancsnoka, látva a veszélyt, kiadta legénységének a parancsot, hogy elhagyhatják a hajót. Erre

a bentlevők, mint patkányok ugráltak ki belőle az ágyú és gépfegyver tüze között.

A Radetzky, Zrínyi, Babenberg és Árpád sorhajók lebocsátott csónakjain levő tengerészeink fogdosták össze az úszó francia foglyokat. A tisztek és a legénység egy kivételével megmenekült, a tengeralattjáró azonban a barrikádok között elsílyedt.

A mi hajónkra, a Zrnyire is jutott sebesült francia, akit én kötöttem be. Láblövést kapott, még pedig elég súlyosat. Hajóparanes-



„Curie“ tengeralattjáró a kiemelés után.

nokunk lakosztályának előkabinjában készítettünk neki fekvőhelyet éjjelre s másnap reggel kiszállítottuk a tengerészkórházba, Pólába. Az ő elbeszéléséből tudtuk meg, hogy egy kém is volt a tengeralattjárójukon, aki vakon bízott a sikerben és őket is állandóan buzdította.

Az elsüllyedt tengeralattjáró kiemeléséhez az ünnepek után mindjárt hozzá kezdtek derék bűváraink, de a munkát csak 1915. március 25-én sikerült befejezni. A kiemelt tengeralattjáró átvizsgálására egy műszaki bizottságot küldöttek ki. A hajón egy holttestet is találtak: az árulót, aki nem menekült el a süllyedő tengeralattjáróról, de nem is várta be a hajó elsüllyedését, hanem föbe-

lőtte magát. A bizottság megállapította az illető kilétét a nála és a hajón talált iratokból.

A tengeralattjárót a pólai arzenálba vitték, teljesen rendbehozták és mint a császári és királyi haditengerészet új tengeralattjárója teljesített a háború végéig szolgálatot.

Ez volt a sorsa a híres francia tudósról, Curie-ről elnevezett tengeralattjárónak.

Karácsonyest a hajón.

1914 december hava.

Készülőd's a szent karácsony estére. A hajón már napok óta folyik az ünnep előtti nagytakarítás, akárcsak otthon. A francia tengeralattjáró tegnapi elsüllyesztése óta az őrszolgálat a barrikádok melletti hajókon meg van erősítve. A hajóról a városba kijárok már több karácsonyfát vettek és hoztak a hajóra napokkal előbb. 10-12



Karácsony-est a hajón.

tengerész alkotott egy-egy csoportot. Ilyen csoportokban ülték meg a karácsony estét.,

Egy-egy réduit kiválasztva, belülről zászlóval vonták be, hogy az ágyukat eltakarják. Ládából asztalt készítettek, amelyet zászlóval borítottak be. Erre helyezték a karácsonyfát, melyet éppen így, mint otthon, kisgyermekkorban, feldíszítettek mindenféle csille gó lánccal, teleaggatnak cukrokkal és apró villanylámpákkal.

A lámpák felgyújtása vacsora után volt.

Minden tengerész vasárnapi ünneplő ruhájába öltözött fel erre az alkalomra.

A karácsonyfán a villanylámpák felgyújtása nagy előkészület után történt.

A legidősebb szolgálati évet számláló tengerész egyenként vezeti be a sötét helvre a társaság egyes tagjait, körbe ülteti őket a karácsonyfa alatt.



Karácsonyi zenekar a hajón.

Midőn mindenki ott van, a kezében levő kis csengővel jelzi, hogy a karácsonyfa felgyúlhat, addig azonban nem szabad beszélni a körben ülő tengerészeknek. A csengettyű hangjára felcsavarják a villanykapcsolót és felgyúl a sok apró villanylámpa a karácsonyfán.

Mindenki áhítattal nézi a kedves kis fát, láttára mindegyik tengerész lelkében az otthon képe rajzolódik ki.

Felszakadnak a gyermekkor szép emlékei a szótlanul ülő tengerészek emlékezetében. Egy pillanatra mindegyik gyermek és elfelejti, hogy testét tengerészruha borítja. Egyik-másik szemében könny csillog, amit nem tudott az edzett izmos emberi test vissza-

tartani. Meg-megtörülgetik szemüket szóltanul, hangtalanul. Ebben a nagy csendességben van valami, ami fenséges.

Senki sem meri megtörni jó hosszú ideig a csendet, nem akarja az áhítat ezen szent estélyét megbolygatni beszédével.

Ilyen karácsonyi estét rendező csoport több van a hajón. Minden nemzet külön-külön ünnepli meg a szent estét s a nemzeti szajagját mindegyik feltűzi a karácsonyfát tartó asztalnak elülső részére.

Mi, magyarok a karácsonyfát is nemzeti színünkkel díszítettük fel. A villanylámpák piros-fehér-zöld színűek voltak.

A beszélgetés megkezdése után kezdődött a karácsonyi énekek előadása a különféle magyar vidéki szokások szerint.

Az éneklés és beszélgetés alatt aztán járta a pazaretta és a bor. Az estély 9 óráig tartott, amikor mindenkinek le kellett feküdni.

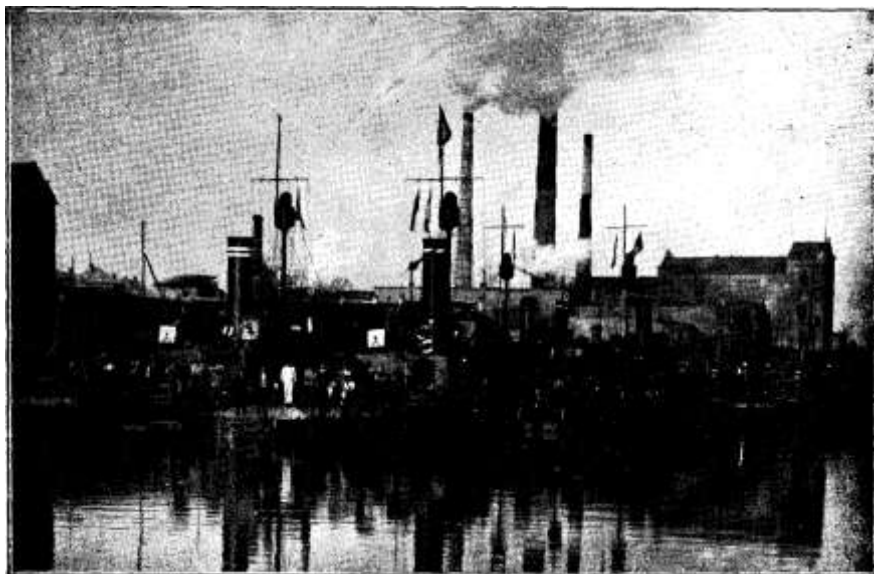
Lefekvés előtt a karácsonyfát a villanyvezetékéből kikapcsolták és feldíszítve a fegyverművesek műhelyébe vitték le, hogy holnap is újra felhozzák s újra felállítsák.

Négy karácsonyestét töltöttünk így el a háború alatt. Minden évben úgy gondoltuk ilyenkor, hogy talán ez lesz az utolsó háborús líarácsonyeste és a jövő évi karácsonyra megjön a szent béke.

Dunai flottillánk munkája a világháborúban.

A monitor a haditengerészet folyami járműve volt. Feltalálója Ericson mérnök volt. Az amerikai polgárháború kitörésekor, 1861-ben használták először.

A dunai flottillánk 8 monitorból, 6 őrnaszádhajóból állott és



Az óbudai hajógyár.

partvédő szolgálatot teljesített A flottilla Lucich Károly sorhajókapitány parancsnoksága alatt végezte háborús munkáját, mellette kiváló tevékenységet fejtett ki Wulff Olaf Richard sorhajóhadnagy, ki jelenleg a m. kir. folyamőrség főkapitánya és a katonai Mária Terézia-rend lovagja.

A háború kitörésekor az első összeütközés Temes Kubinnál történt, amikor is járőreinket egy szerb személyszállító gőzösről, mely a Dunán kémlelő útját végezte, löni kezdték.

Július 28-án a Duna Gőzhajózási Társaság „Inn“ nevű hajója

a belgrádi vár előtt haladt a Dunán, mikor egyszerre a várból rálőtték. Az „Inn“ nevű hajónak ekkor a Zimonyban állomásozó monitoraink mentek segítségére. Ezen az éjjel robbantották fel a szerbek a belgrád-zimonyi vasúti hídnak a belgrádi részét. Ezzel is tudatták, hogy háborút viselnek.

Augusztus 4-én a Kőrös monitorunk felderítő útián ágvútűz alá fogta Belgrád erődjét. Később összes monitoraink egyöntetűen lőtték Belgrádot.



Belgrád bombázása Zimony előtt.

Monitoraink állandóan lőtték a belgrádi állásokat és folyton cirkáltak az egész Duna-szakaszon, ami eléggé veszélyes szolgálat volt a lerakott ellenséges aknák miatt. Ezeket a vízi aknákat bátor tengerészeink felszedték és ártalmatlanná téve, leszerelték.

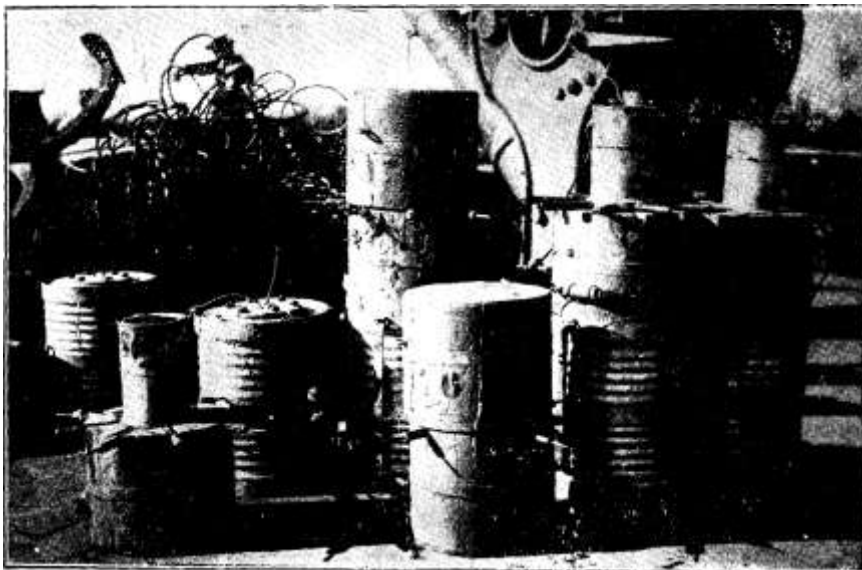
1914 szeptember hó 19-én kísérelte meg gyalogos katonaságunk parancsnoksága az átkelést Pancsovánál a „Bodrog“ és a „Szamos“ nevű monitoraink védelme alatt.

A szerbek által a Száván elhelyezett aknasort a „Temes“ nevű monitorunk, mely később Belgrád alatt egy ilyen vízi aknának áldozata lett és egy „B“ őmaszádnak sikerült 1915 szeptember hó végén áttörni és ezernyi veszélyen keresztül eljutni a Száva macsói

területére, Wulff Olaf Richard sorhajóhadnagy vezetése és parancsnoksága alatt.

A Sabác alatti átkelésnél hős tengerészeink hidak verésénél nagy pontonokon és csónakokon dolgoztak az ellenség erős tüzelése közben. Ezeknek a tengerészeknek nagyrésze, mint önként jelentkező került Pólából a szerb harctérre.

1916 október elsején délután monitoraink felsőbb parancsra Zimnicánál és Giurgiunal Románia területén megjelentek és áttörték az ellenséges tüzérségi zárvonalat, melyet a románok a rahovói híd



A Dunából kifogott ellenséges víziaknak.

védelmére elegendőnek tartottak. Éjjel a cirkáló őrhajóink minden munkát megakadályoztak a románoknak.

A dunai flottillánk tüzérsége ilyenformán hátbatámadta a román védelmi vonalat és a hajók erős ágyútüze az egész román csapatot a dunai rahovai hídtól Bulgária felé szorította.

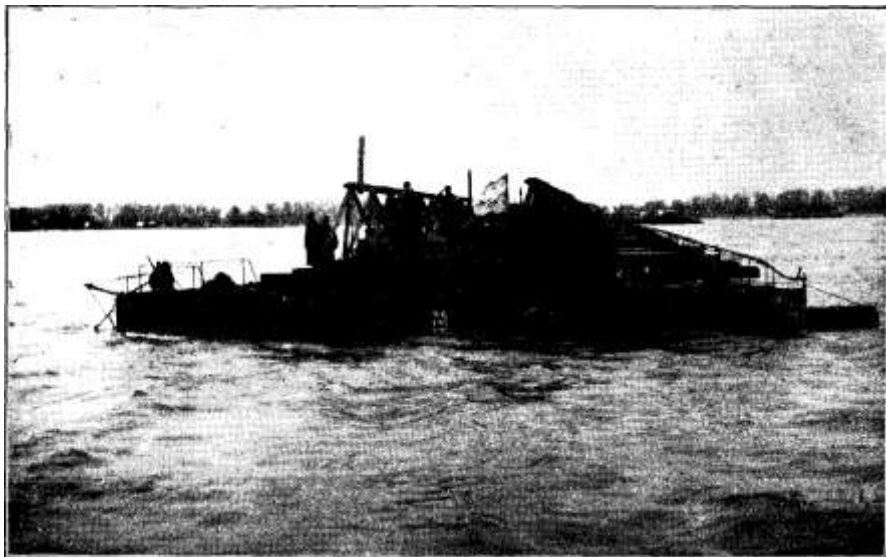
A román haditengerészet dunai flottillája az egész idő alatt nem mutatkozott. A bolgárok visszaszorították a román csapatot s így nem volt más menekvése, mint a hídon át visszatérni Romániába. Eleinte rendben ment a visszavonulás, de monitoraink ágyúi közéjük

lőttek, ami a rendet felfordította s így az egész román sereg keletfelé kezdett rendetlen csoportokban menekülni.

Monitoraink október 3-án lőtték szét a rahovai hidat.

1916 november hó 24-én monitoraink felszedték a horgonyt és gyors menetben mentek a Dunán lefelé, hogy elzárják Szisztovo alatt a folyót az esetleg feltörekvő román hajóhad előtt.

Mackensen tábornagy egyenes parancsára hajtotta végre a flottilla a számára megjelölt haditényt. Ekkor történt a német csa-



Pontonhídészlet a Dunán.

patok dunai átkelése, amely a maga nemében páratlan volt és titokzatosságában felülmúlt minden eddig ismert hasonló hadműveletet.

Monitoraink függén mozogva a Duna vizén, hol a parton levő ellenséges ütegekkel verték fel eredményesen a harcot, hol pedig az ellenséges úszó aknákat kellett kihalászni. Védtek a hidat, melyen a német katonaság átvonult, mindenféle ellenséges támadástól.

Az átvonulás után az egész dunai részt a Fekete tengerig szabaddá tették, az elhelyezett aknamezőket felszedték és a hadiszállítmányaikat monitorjaink kísérték Törökország felé.



A háború kitörésekor Ruszcsukból hazatérő monitoraink.



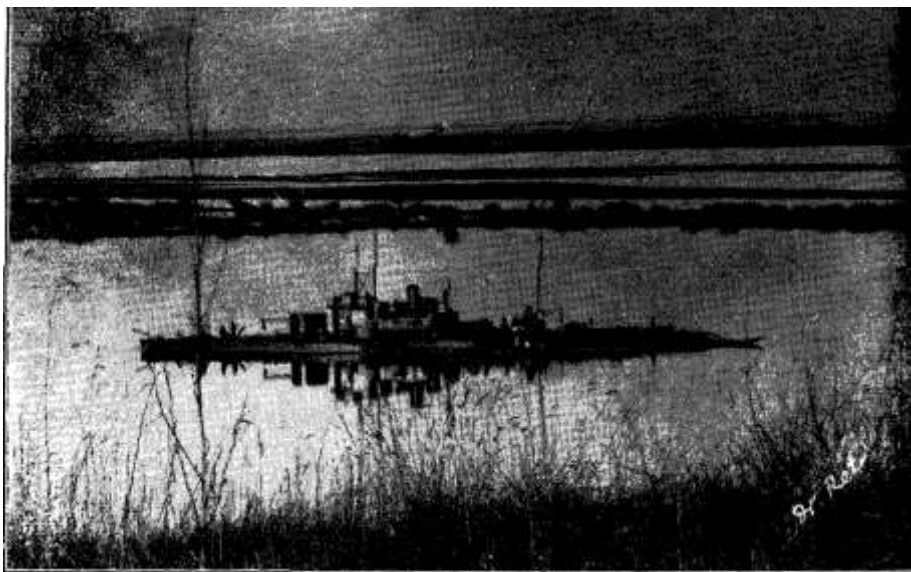
Monitoraink Ruszcsukban



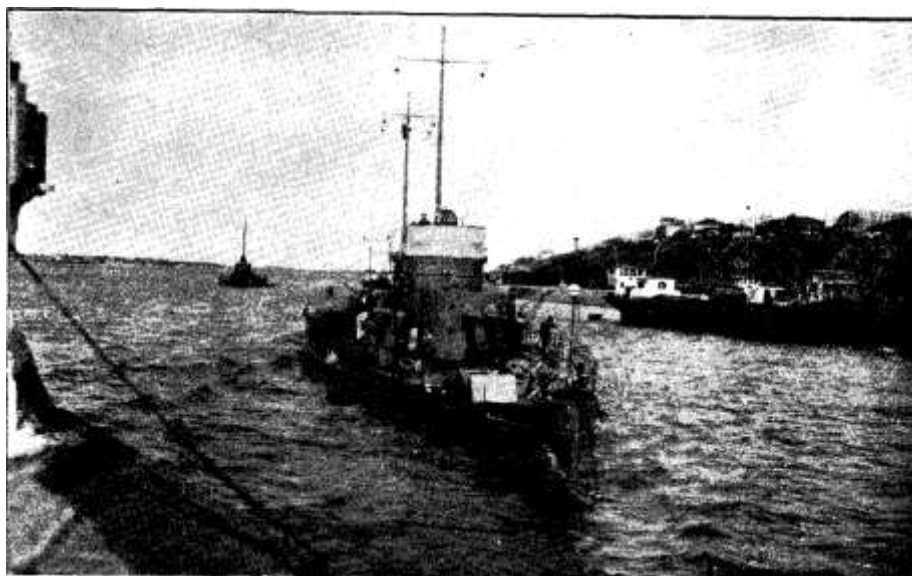
Monitoraink által elsüllyesztett román gőzösök Galacnál



S. M. S. „Maros” monitor a Dunán.



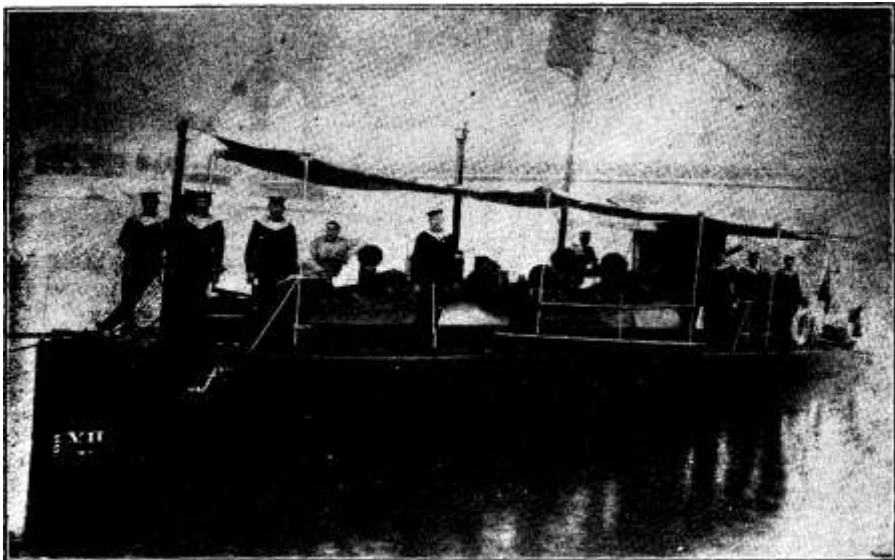
S. M. S. „Baros” monitor Galacnál



S. M. S. „Emis” monitor

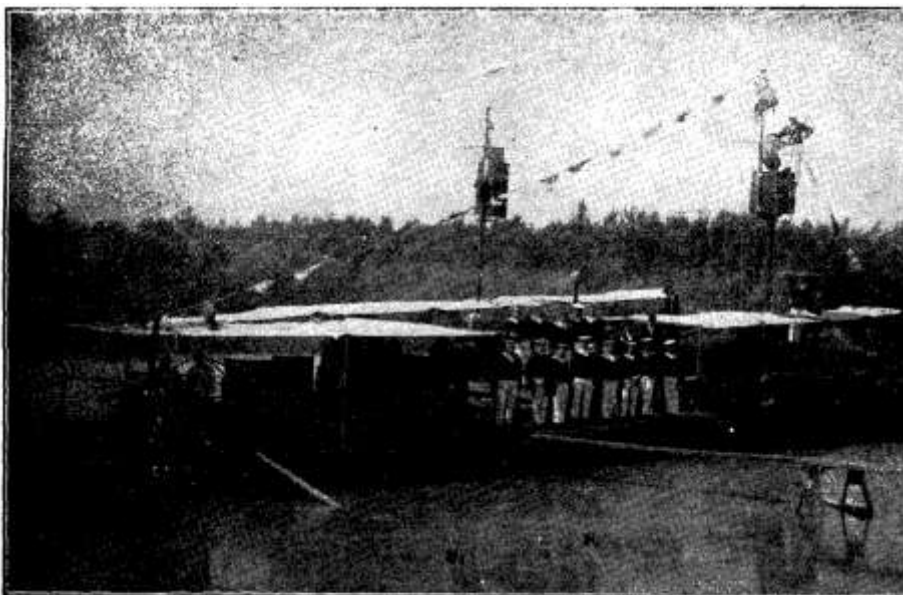


„Baja” nevű viziaknalerakóhajó



209

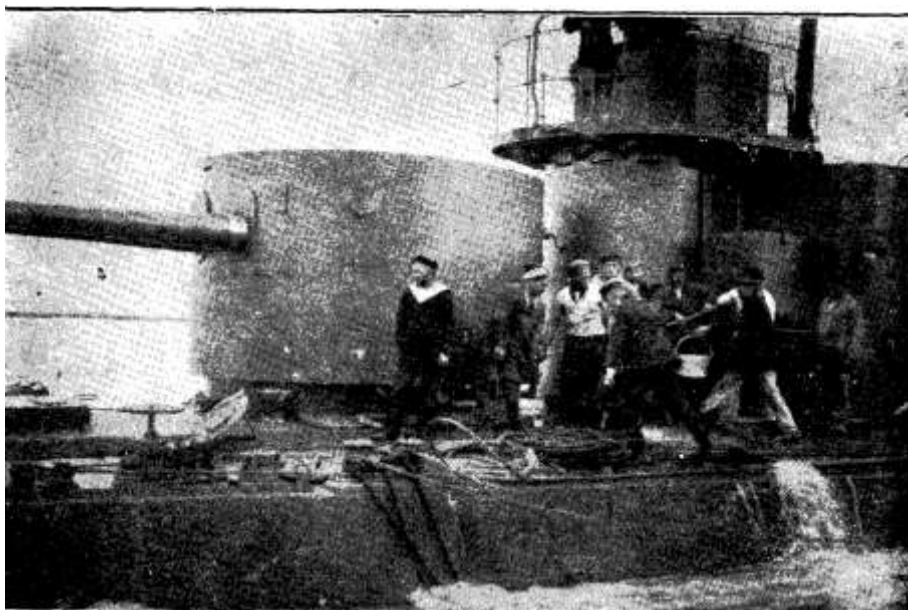
Cs. cs kir. őrnaszádhajó.



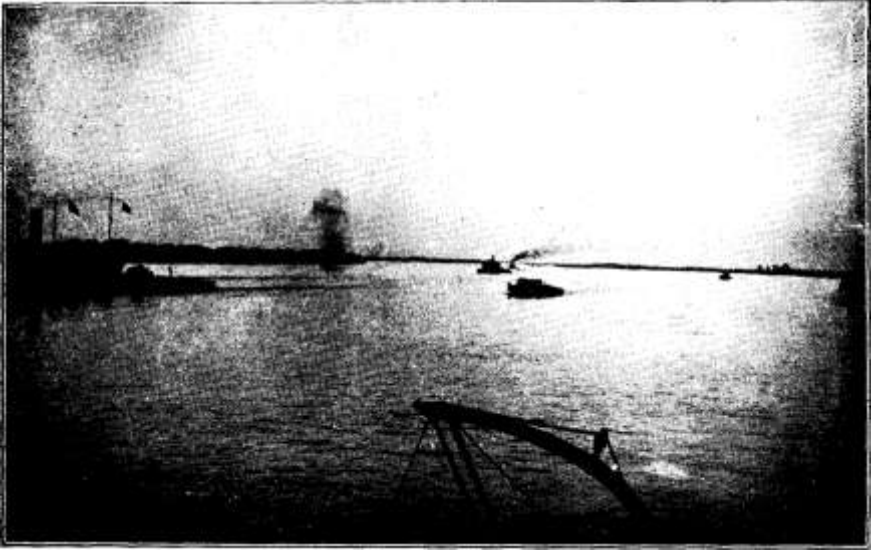
Két őrnaszádhajó zászlódszben



Léket kapott a „Temes“ monitor.



A megsérült „Körös“ monitor javítása.



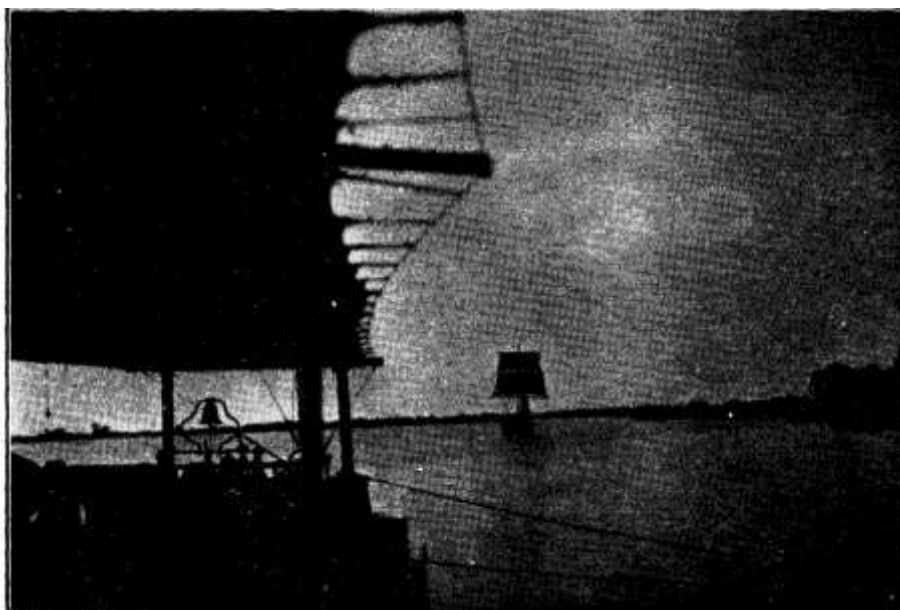
Ellenséges lövedék lecsapódása a Dunán.



Zsákmányul ejtett bivaly vontatása



A bivaly hajószállítása



Vitorlás-csónak a Dunán



Mackensen tábornok beszédet intéz a tengerészekhez.



Mackensen tábornok német kitüntetéseket oszt a cs. és kir. tengerészek közt.



Mackensen tábornok távozik a „Körös” és „Temes” monitorokról.



IV. Károly király látogatása az S. M. S. „Temes”-en.

Szilveszter-est a hajón.

1914 december hava. Az első háborús szent karácsony után még egy pár nap és itt volt a Szilveszter. Már két-három nappal előtte nagy mozgás a hajón.

A hajó kintosa nagyon sok lezárt ládát hozatott be a hajóra, számítva, hogy az eljövendő Szilveszter jó üzlet lesz. Nótája volt: „Egyszer esik esztendőben Szilveszter“.

A reduikban, – mely egy nagyobb szobának felel meg, hol 8-10-en aludtak, ki függő-ágyban, ki lent a linóleumon, – nagy a sürgés-forgás. Nagyban folyik a bakhoz tartozó, bort, teát hordó edénynek, – mely az öntöző kannához hasonló – és a redui víztartójának, – mely egy fedővel ellátott fadézsza – súrolása, tisztítása.

Ezek az edények nem esnek most a felsőbbség vizsgálata alá, mégis ügyel rá a matróz, hogy még tisztábbak legyenek, mint máskor. Megérthető, mert ezen edényekbe jön a bor, amit előre vásárol egy 8-10 tagból álló tengerész társaság Szilveszter előtt.

Mindenki, akárcsak itthon a polgári életben, készül az óév utolsó estéjét megülni és az új évet vidáman köszönteni.

Ennivaló is akad. A karácsonyra kapott hazaiból a kolbász még megvan és így nem lesz semmiben sem hiány.

Minden este egész éven át 9 óra a lefekvés rendes ideje, csak Szilveszterkor 12 óra. A rundé, az esteli hajóvizsgálat 9 órakor átmegy a hajó minden helyiségén, de alvásra nem küld senkit, hallgatólagos beleegyezésként a további fennmaradáshoz.

A kintin is kivételesen 12 óráig van nyitva s sört, vagy bort szolgálnak ki, ilyenkor azonban pezsgőt is.

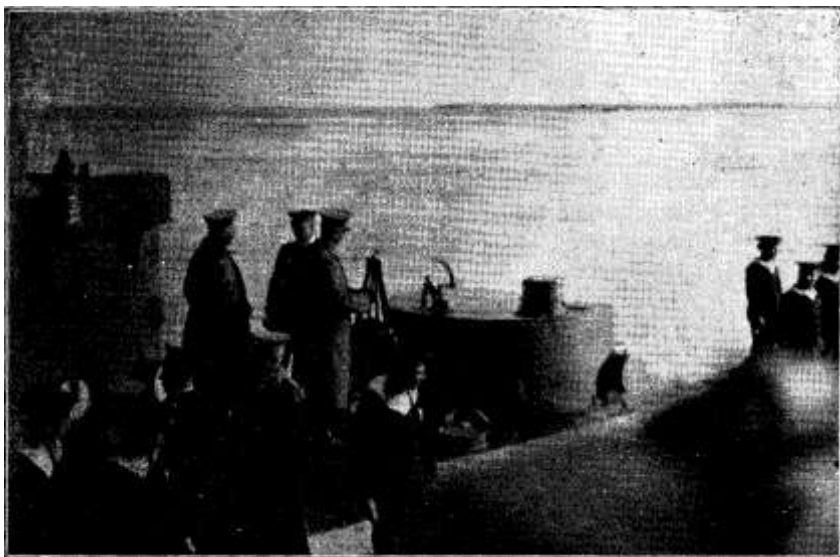
Az öreg tengerészek szájhagyomány szerint el-elbeszélgetik a fiatalabbaknak, hogy az elmúlt Szilveszter-estét hogyan öntözték pezsgővel. Ezt a kis mondást be is kell mutatni a fiataloknak már azért is, mert ez a tengerész szokás, így volt régen és az öregek ezt a módot megtartották, a fiatalok éppen úgy, mint másban, az öregekhez alkalmazkodtak.

A téli estén már 6 órakor van a vacsora, így aztán sok bort,

vagy sört lehetett elfogyasztani éjjel 12 óráig, a jó hazai mellett, csendesen beszélgetve.

Gondja nincsen senkinek, még annyi sem, mint az otthon szilveszterezőknek. Csak az őrszolgálatot teljesítők vannak szolgálatban, akik csak úgy néha-néha félszemmel tekintgetnek a mulatók felé.

Szolgálat – szolgálat. Amit teljesíteni kell mindig valakinek, meglehet, hogy a jövő évi Szilveszter-estén, ha élünk, – mert háborúban sohasem tudja az ember, mit hoz a holnap, – a mostan



Vilmos német császár látogatása a dunai flottillánál.

szolgálatot teljesítők fognak mulatni és mi leszünk majd szolgálatban. Némi vigasztalás az is, hogy ők majd holnap, újév első napján, mint szolgálatmentesek mulathatnak s így az újévet ők kezdik meg jobban.

Este 10 órakor már emelkedett a hangulat, a hajó olyan, mintha Seegang volna. Seegang alatt a tenger háborgását kell érteni, mely a hajót ide-oda hánnyja. Ilyen esetekben kivált a gyenge gyomrúak, igen rosszul vannak.

Zenélnek itt is, ott is. Ott az osztrákok, itt a magyarok, amott az olaszok, távolabb a horvátok. Van a hajón erdélyi oláh és cseh

különítmény is a lengyel csoportok mellett s mind hangos és mulat otthoni duhaj jókedvében.

11 órakor már mindenki a holnapra hazardíroz. Minden 1-én és 15-én van a fizetés napja, tudja ezt a tengerész és kantinos egyaránt s járja a személyi hitel.

A hitelezés nem egészen egy napig tart, mert holnap délelőtt 11 órakor van a zsoldfizetés, midőn mindenki egyenlíteni szokta adósságát. Más idők, más emberek.

A kintinban, amely pedig el van látva sörrel és borral is, most nem lehet kapni mást. csak pezsgőt.

Keresni akar a kantinos egyszer egy évben, azért hozatta napokkal előbb a hajóra a sok zárt ládát. Az isztriai származású kantinos tudta jól, hogy a sör és bor hiányában a pezsgőt is megissza a tengerész, neki pedig ezen több a haszna. A tengerésznek pedig mindegy, az újévet pezsgő mellett is meg lehet várni, ha többbe is kerül, mint a sör, vagy a bor.

½ 12 órakor a hajó amatőr-zenekara körüljárta a hajó összes helyiségeit. A hivatalos zenekar a tiszti étkezdében volt elfoglalva, ahol szintén mindenki fent volt és várta az éjféλι évforduló percét.

Kevéssel 12 óra előtt a műkedvelő zenekar a fedélzeten levő szolgálatot teljesítő tiszt asztalához ért, egy dalt eljátszott és midőn az óra a 12-öt mutatta, a zene elhallgatott, a nagybögős bögőjét az ég felé emelve úgy vágta a vasból épített fedélzethez, hogy a bögő ezer darabra esett szét.

Ezzel az aktussal jelképezte, hogy ő tett pontot az óév végére s egyúttal a hajó asztalosának ő nyújtotta az első rendelést az újévben.

Ezután mindenki ágyához tért lefeküdni és csendesen álmodozott az otthoniakról, akik bizonyára még tovább szilvesztereznek.

Tengerész-temetés a hajón.

A haditengerészetnél elég ritka eset volt, de előfordult.

Törvény van rá, hogy halottat a hajón huzamosabb ideig nem szabad tartani. Még gyorsabb cselekvést kívánt a halott eltemetése, hogyha az illető tengerész járványos betegségben halt meg.

Ilyenkor a halottnak gyors eltemetése a többiek egészsége érdekében kívánatos volt.

A tengeren levő hajó nem tehette ilyenkor partra, szárazföldre a meghalt tengerészt, azért a tengeren temették el.

Az ilyen temetésnek más az előkészülete, mint a szárazföldi temetésnek.

A holttestet leöntik erős karbololdattal és ráhelyezik egy nagy vitorlavászonra, amely kívül-belül kátránnyal van bekenve. Ebbe a vászonba csavarják a holttestet és összevarrják.

Egy 50 cm. széles, két méter hosszú deszkát a hajó asztalosa mindkét oldalán meggyalul. Erre a gyalult deszkalapra erősítik rá a vitorlavászonba varrt holttestet, de úgy, hogy a deszka egyik oldala sima marad.

A holttest lábához és fejéhez a deszkára drótokkal nagy darab kőszemet erősítenek. A lábhoz és a fejhez azért erősítenek kőszemet, hogy a holttest fekvése ki legyen egyensúlyozva és levigye a súly a tenger fenekére.

A hajó személtreeresztő deszkáját a fedélzeten a temetés előtt felsúrolják és ide hozzák fel a bepakolt holttestet.

A hajó fedélzetén a hajó oldala felé eső részen van egy 80 centiméteres négyzet alakú nyílás, amelynek az alsó részéhez a tenger felé kinyúló vastag deszka ferde helyzetben van erősítve. Ezen a nyíláson dobják ki a tengerbe a hajón összegyűlt hulladékot. Amely hajón ilyen nyílás rem volt, ott emelődaruval engedték le a víz színéig a holttestet, hol az emelődaru egyik részét megbillentették és a holttest a vízbe zuhant. A leengedés helyén dézsába homokot állítottak és a bajtársaknak egy-egy marékkal kellett a halott után dobni a tengerbe a homokból.

A tisztek vezetése alatt a legénység felvonul és megadja a halott bajtársnak járó tiszteletet éppen úgy, mint szárazföldön.

A pap elvégzi az egyházi szertartást, ha zene van a hajón, gyászdalt játszik, a kürtös imához fuj, a sortűz elhangzik és a deszkalapra erősített holttestet leengedik a tengerbe, hol pillanatok alatt elnyeli a hullámsír.

A második imához, amit a kürtös fuj, a félárbocon levő hajó zászlója már újra a rendes helyére kerül.

A temetésre már semmi sem emlékeztet, csak az, hogy egy emberrel kevesebb a létszám a hajón.

Tengerész-temetés a szárazföldön.

A tengeri ütközetben elhalt tengerészeket a hajó a kikötőbe vitte és a szárazföldi temetőben helyezték őket örök nyugalomra.

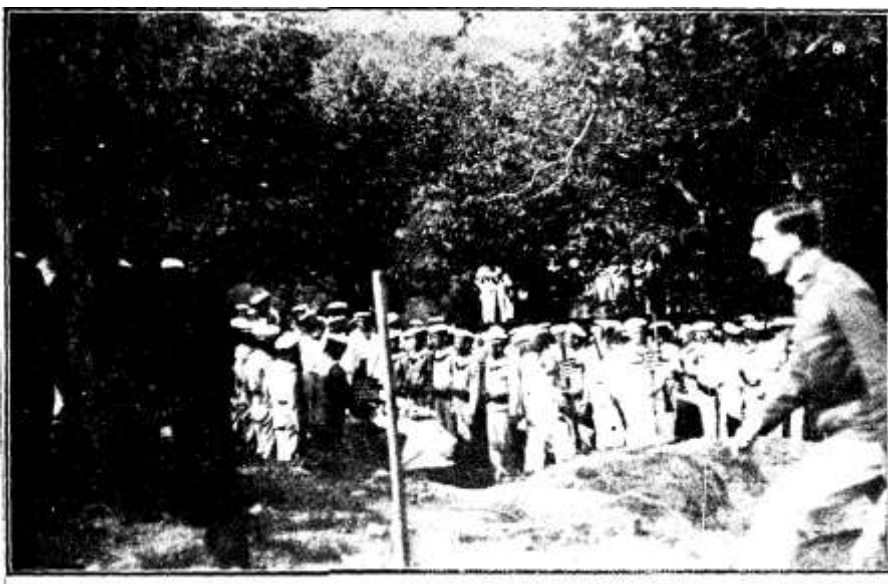


Csokrot és koszorút vivők csoportja.

A temetési menet sorrendje: elől a zenekar, utána a pap és a koszorúkat vivő tengerészek csoportja egy továbbszolgáló altiszt vezetésével, utána jött a koporsót vivők csoportja fegyveres őrségtől kísérvé.



Hósi halottakat vivők csoportja az S. M. S. „Novará“-ól



Elhantolás előtt.

A koporsókat az elesett és hősi halált halt tengerészek barátai vitték vállukon. Minden koporsót a flotta piros-fehér-piros zászlójával takartak be, amelyet csak a sírhatétel előtt vettek le a koporsóról.



Tömegsír a Lovcsen-hegyen, hol a mi hőseink pihennek.

Mindegyik koporsó előtt egy tengerész vitte a halott fejtábláját. A fejtábla egyformára volt készítve és minden táblán a felírás S. M. S. betűkkel kezdődött, amely után a hajó neve volt írva. A második sorban volt a halott rangja, a harmadikban a neve, utána az idő, amikor elesett.

1915. május 23.

Míg Olaszországnak keleti partja lapos, sík, homokos átmenettel olvad át a tengerbe, addig az osztrák-magyar flottának dalmáciai partvidéke majd mindenütt meredeken száll alá s ezenkívül a szárazföld elé nagyon sok helyen kisebb és nagyobb szigetek sorakoznak, délen magas sziklák nyúlnak a kék ég felé.

Partvidékünk, mely tagozódás tekintetében a legnagyobb változatosságot mutatja, szinte teremtve van rá, hogy a monarchia hadiflottájának természetes védelmet nyújtson.

Ezek a kedvező fekvésű medencék, öblök kitűnő oltalmat nyújtottak a hajóknak szél és vihar ellen is.

A monarchiának két kereskedelmi főkikötő helye volt: Trieszt és Fiume.

A hadiflotta részére pedig Póla kikötőjét a Fasánai öböllel együtt találták legalkalmasabb helynek.

Pólában összpontosult a flotta ereje, itt fejlődött, itt gyarapodott.

Póla volt a legelső hadi- és egyszersmind központi kikötője és Isztriának a legerősebb és leghatalmasabb védőbástyája.

A flotta kisebb hajórajai számára kivüle még a Bocche di Cattaro, Sebenico, Zára, Spalato, Ragusa, Qravosával kínálkoztak kikötőhelyekül.

Az olasz hadüzenet és hadiflottánk első „bemutatkozása.“

Eleinte mi csak passzív szereplői voltunk a háborúnak s bizonyos irigységgel olvastunk az újságokban a szárazföldi hadsereg haditényeiről. Szerettük volna mi is kivenni a részünket a háborúból... Ez nem is késett sokáig.



Az olasz hadüzenet kihirdetése a hajón.

Amikor az antant-hatalmak egymásután üzenték meg a háborút a központi hatalmaknak és Olaszország még mindig nem jelentkezett, hogy mellénk áll, tudtuk, hogy elkerülhetetlen lesz a háború Itáliával. 1915 májusában aztán Olaszország valóban megüzente a háborút. A hadüzenet terminusa május 23-án éjjel 12 órakor járt le, illetve vált esedékessé. A haditengerészet kitörő ujjongással fogadta a hadüzenetet, mert már unta a tespedést, amikor tudta, hogy a szárazföldi harctereken már csaknem egy év óta tart az öldöklő harc.



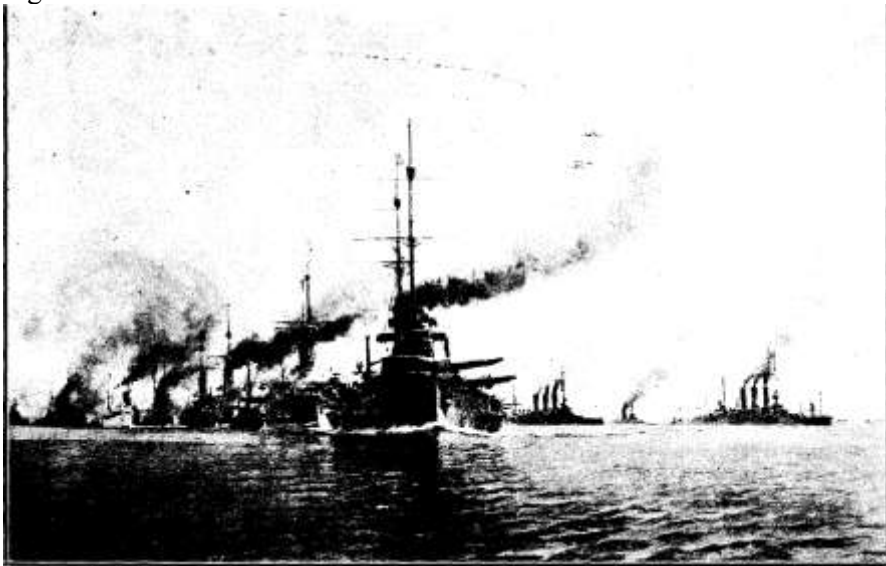
Az olasz hadüzenet hatása a szárazföldön .



Az olasz hadüzenet hatása a flottánál.

Éppen pünkösd volt, de mi most nem törődtünk az ünneppel, hanem lázasan készülődtünk az ütközetre.

Május 23-án délelőtt a pólai kikötőben az összes hadihajókról minden mozgatható, nélkülözhető anyagot kiszállítottunk az arzenálba. A parancs szerint délután 6 órakor volt a hajókon a gyülekezés. A sorhajókapitány rövid beszédet intézett a tengerészekhez. Elmondotta, hogy ütközet előtt állunk és harcra buzdította a leghétségesebbet. A „Zrinyi“-n volt egy katolikus pap is, aki a hajót megáldotta.



Útban Olaszország felé. (1915 máj. 23.)

A mi hajónk a dreadnoughtok közé tartozott s ekkor még nem volt légiágyúkkal felszerelve, de így is a következő egységekkel rendelkezünk: 4 drb. 30,5, 8 drb. 24, 20 drb. 10 és végül 6 drb. 7 cm-es ágyú.

Egységes terv szerint május 23-án éjjel indult el az osztrák-magyar hadiflotta az Adriára. Az egész manővert az akkori tengernagy, hivatalosan Marine-Kommandant Admiral Anton Haus vezette és irányította.

Elsőnek a „Viribus Unitis“ hagyta el a kikötőt, majd követték a „Tegetthoff“, a „Prinz Eugen“, a „Ferenc Ferdinánd“, a

„Zrinyi“ és a „Radetzky“ nevű hadihajók. Előbb félgözzel, libasorban haladtunk a mi vizünkön, éjjel 12 óra tájban azonban a parancs szerint átvonultunk az ellenséges vizekre. A „Zrinyi“ május 24-én hajnali 1²/₄ crakor ért Sinigaglia alá. A mi feladatunk az volt, hogy ezt a várost, melynek a kaszárnyái tömve voltak ellenséges katonasággal s egyébként is vasúti gócpont volt olajfinomítóval és gyárakkal, a lehetőség szerint rommá löjjük.

Mikor hajónk mintegy 3 kilométernyi távolságra ért Sinigaglia-hoz, a parancsnok „Állj“-t vezényelt. Az összes gép leállt, a hajó



Ütközetállás az olasz partok bombázásakor.

oldalfrontot csinált... A legénységen hallatlan izgalom vett erőt. Alig várták, hogy leadhassák az első lövést.

Végre hajnalban 4 óra előtt 8 perccel elhangzik a parancs: „Feuer auf Molo!...“ Az egyik 24-es ágyú elbődül s mi csak azt látjuk, hogy a mólóról egy óriási felhő száll fel az égre és a távolban a föld meginog. Mikor a felhő eloszlott, láttuk, hogy a löveg megtette kötelességét: a móló eltűnt a föld színéről.

Ez az első lövés jeladás volt a lakosság részére, hogy a két állam között kitört az ellenségeskedés és a polgári lakosság meneküljön. A 8 perc letelte után négy órakor Daublevsky kapitány ki-

adta a parancsot: „Az állomást löni!“ Erre az oldalon levő 10 drb. 10 cm-es ágyú salvét adott le egyszerre és az állomás épülete ledőlt, mint egy kártyavár.

Ezután egyre-másra hangzottak parancsszavak s dörögtek az ágyúk. A lövedékek rombadöntötték a gyárat, szétvetették a kaszárnyát és a víztornyot, melynek víztartálya úgy loccsant le, mint valami hatalmas lavór. Az egyik löveg a petróleumfinomítót találta el, mely tele volt naftával. A naftatartályok felgyúltak és a hajnali világosságban gigászi tűzijátéknak lettünk tanúi. Ilyen tűzijátékot életemben nem láttam sem azelőtt, sem azután.

Közben az egyik figyelő tiszt a távcsövön át észrevette, hogy egy hosszú vonat fut fel a város mellett levő folyó hídjára. A vonat, mint később megtudtuk, tele volt mozgósított olasz katonákkal. A kapitány parancsára egymásután dördültek el az ágyúk a hídra és a vonatra. A mozdonyvezető észrevehette, hogy a város ég és vissza akarta vinni a vonatot, de a mi ágyúink rommálították a hidat és kocsikat. A sok lövöldözés közben a hajó oldalágyúit átmelegedtek s a parancsnok új oldalfrontot vezényelt s a még harcon kívül levő ágyúból újabb lövéseket adott le, melyek csaknem teljesen rombadöntötték Sinigagliát.

Miután a „Zrínyi“ megtette a kötelességét, a parancsnok utasítására elindult vissza Pólába. Mindössze három mértföldnyire hagyhattuk el Sinigagliát, mikor észrevettük, hogy egy kicsi pont száll fel a város mellől. Ez a pont mindinkább növekedett és közeledett. Később láttuk, hogy egy hatalmas kormányozható hadi léghajó volt, a „Citta di Ferrara“, mely üldözőbe vette hajónkat.

Ekkor egy olyan izgalmas harc kezdődött meg, melyet sohasem fogok elfejteni. A „Zrínyi“ teljes sebességgel hasította a vizet, de a léghajó gyorsabb volt és csakhamar fölénk került. A kapitány az egész legénységet felparancsolta a fedélzetre, mert légiágyúk hiányában tehetetlenek voltunk a veszedelmes ellenséggel szemben. A tengerészek heves tűz alá fogták a léghajót, de annak védőpáncéljáról visszaperegték a golyók.

Ekkor a kapitány új harcicselt gondolt ki. A legénységet levezényelte a fedélzet alá s megkezdődött a manővrózás a léghajó és a „Zrínyi“ parancsnoka között. A léghajónak, ha bombát akart dobni a mi hajónkra, pontosan fölibünk kellett kerülni és átvenni a mi sebességünket. Amikor a tisztok észrevették, hogy a léghajó fölibünk került s így a ledobott tomba minket talál, a kapitány

újabb parancsot adott ki: „Teljes erővel állj!“ A gépek azonnal leálltak, a hajó hatalmas teste megrázkódott s mi úgy eldőltünk, mint a zsákok. A hajó azonban meg volt mentve, mert a ledobott bomba előttünk esett a vízbe. A léghajó nem volt elkészülve a manőverre és nem állott meg fölöttünk.

Ezt a veszélyes multságot még néhányszor megismételte a kapitány, aki egy másik kritikus pillanatban újabb parancsot vezényelt: „Teljes erővel fordulj!“ A bombát ismét elkerültük. A „Citta di Ferrara“ ekkor négy bombát dobott le a hajónkra, de szerencsére egyik sem talált. Jobbnak látta, ha még idejében visszafordul s ezzel a légi veszedelem megszűnt fölöttünk.

Mielőtt azonban még beértünk volna a hazai vizekre, még ki kellett parírozunk a tengeralattjárókat is. Ugyanekkor három tengeralattjáró is üldözőbe vette a „Zrínyi“-t s meg akarták torpedózni. Kapitányunk tapasztalt tengerész volt és tisztjeink segítségével úgy manővrírozott, hogy egyetlen torpedó sem talált el bennünket, így aztán sértetlenül futottunk be a pólai kikötőbe ... Ez volt a legérdekesebb harciélményem. Az első tengeri csatának minden részletére pontosan emlékszem s mondhatom, nem bántam meg, hogy akkor éjszaka ott voltam a „Zrínyi“ fedélzetén.

A flottának többi része ezen a napon az olasz tengerpart más-kikötőjét, városát támadta meg.

Riminiben az S. M. S. „Sankt Georg“ nevű páncélos cirkálónk bombázta a pályaudvart és hidakat.

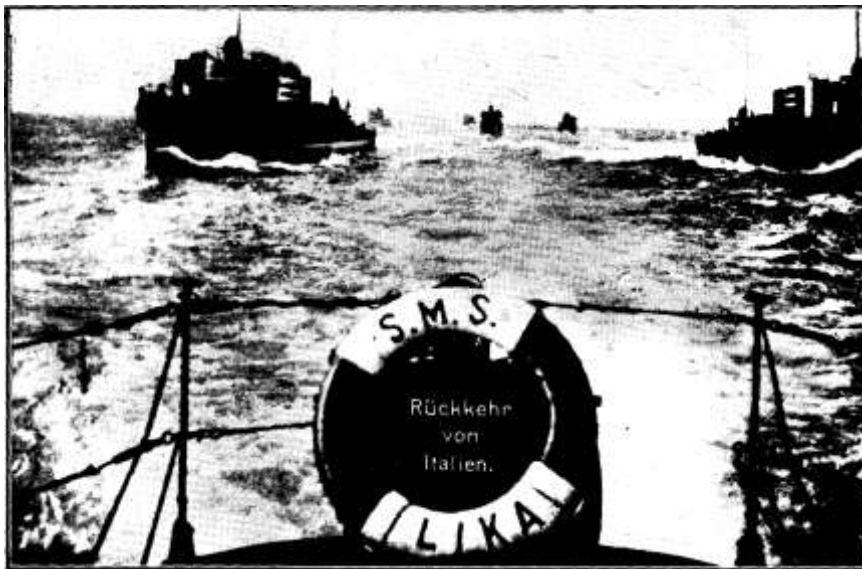
Anconában: Haus Antal tengernagy vezénylete alatt a hadiflotta zöme a kaszárnyát és műre vet. A régi erődítéseket, a hajógyár műhelyeit, villamos központot, pályaudvart, gáztartó ballont és gázgyárat, kőolajraktárakat, szemaforrt és rádióállomást, utoljára a katonailag megerősített várost gyújtották fel. A kikötőben horgonyzó két hadigőzöst elsüllyesztették és egyet, mely majdnem teljesen készen állott a hajógyárban, összelöttek. Az Alfredó Savió nevű, egészen modern erődben a repülőink gépfegyverrel úzték el az ágyúk legénységét és az erődre több bombát dobtak sikerrel.

Porto Corsini kikötőjét S. M. S. „Novara“, S. M. S. „Scharfschütze“ és a 80. számú torpedózúzó bombázta.

Porto Recanati melletti Potenza folyó vasúti hídját az S. M. S. „Radetzky“ hadihajó lőtte rommá.

C a m p ó m a r i n a i vasúti állomást és a Sinovea folyó vasúti hídját a treniti szemafor és Narre di miletsit az S. M. S. „Admiral Spaun“ cirkálónk rombolta össze.

Az olaszok főhelyét délen, Brindisi hadikikötőt az S. M. S. „Helgoland“ cirkálónk a Tátra, Csepel és Réka torpedózúzókkal együtt bombázta. Viestat és Maniredeniát is megtámadták, hol a



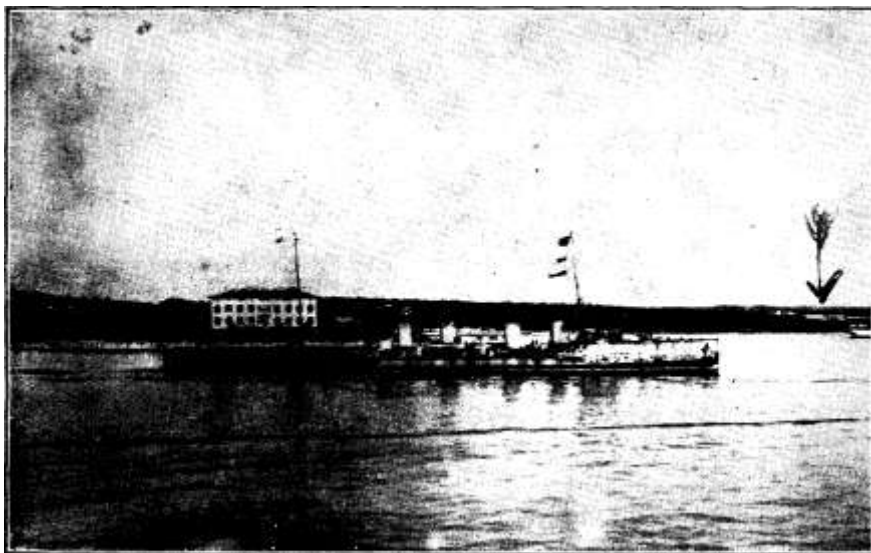
Hazatérés az olasz partok bombázásából. (1915. máj. 24.)

„Turbine“ nevű olasz torpedóhajót gránátlövéssel megbénították. A lövés a kazánházat érte, erre a hajó megadta magát s 35 emberét és parancsnokát foglyul ejtették és Pólába hozták.

Így mutatta meg a hadüzenet napján erejét a túlerővel szemben is haditengerészetünk s ezzel méltó bajtársa lett szárazföldi hadseregünknek.

Robbanás Vallelungán.

Póla az osztrák-magyar haditengerészet megerősített hadikikötője volt, Isztria déli csúcsában mélyen benyúlt s a Brioni szigetektől természetszerűen is védve. Előnyös fekvését már a rómaiak is felismerték és kihasználták s ebből a korból fenn is maradt egy nagyszerű épületrom: a 16 méter széles, 8 méter magas



Bejárat Vallelungára.

Augustus és Róma temploma a hatalmas amphitheátrummal (24 méter magas), 25.000 néző számára, a diadalkapu, Diana istennő temploma és számos római régiség.

Egyik részét, mely a tengerbe nyúló félszigeten terült el, Vallelungának hívták. Vallelungát a tenger felől a repülőállomás háta mögött lehetett legkönnyebben megközelíteni, itt volt beépítve a mólója. Vallelunga Pólának legveszedelmesebb része volt.

Óriási munkával a sziklás talajba mélyen beásva betonfalakkal ellátott nagy pincéket építettek. A pincék nyílásai oly tágasak voltak, hogy vonat járt be rajtuk.

Ez a hely volt a császári és királyi haditengerészet lőszergyára.

A gáztámadások céljából minden lövedéket és bombát belülről a németek kénes, fojtó anyagú lőporsárral kentek be.

Erre mi is berendezkedtünk.

Vallelunga tengeri bejáratával szemben egy új modern gyári épületet emeltek a kénező laboratórium számára. Vallelunga egész területén, mely drótsövény-akadállyal volt körülkerítve és amelyet csendőrségi különítmény őrizett, nem volt szabad dohányozni, gyufát gyújtani. Megfoghatatlan tehát, hogy mégis megtörtént a szerencsétlenség.

Az újonnan épült pavillonban történt a robbanás. A hosszú asztalokon felhalmozott, kénnel kevert puskapor tompa lökéssel felrobbant s ereje szétlökte az épület két oldalát. Az épületben férfiak és nők együttesen dolgoztak, összesen 67-en, akik mindnyájan szénné égtek. A látvány borzalmas volt.

Az ülte dolgozók úgy maradtak, amint ültek. A kénnel kevert puskapor felrobbanása következtében a zárt helyiségben olyan hő fejlődött ki, hogy mindenkit szénné égetett.

Miután a megmaradt helyiséget a többi épületek és a raktár védelmére vízzel árasztották el, történhetett meg a halottak kihozatala, ami nem is volt olyan egyszerű munka.

Ugyanis az égett emberek bármely testrészét fogták meg, az a legkisebb érintésre leesett.

Ehhez még hozzájárult a kénnel telített emberi hullák nehéz kigőzölgése.

A 67 halottat a tengerészeti kórház halottas termébe szállították, ahol minden halotról törvényszéki boncjegyzőkönyvet vettek fel. Ez volt a hivatalos eljárás.

A jegyzőkönyvek a személy nevének eltérésétől eltekintve, mindenben egyeztek. „Szerencsétlenség az üzemben“ megjegyzéssel.

A halottak felismerésében nagyon sok pólai polgári ember, asszony is segédkezett. Drámai esetek fordultak elő, testvér a testvérré talált, egy idős asszony pedig egyetlen leányát, aki az eltaratója és kenyérkeresője volt, ismerte fel a holtak között, szenvedélyvel követelte, hogy lányával együtt temessék el őt is.

Egy-két vezető holttestének kivételével, kiknek már családi sírboltjuk volt a pólai temetőben, közös sírban helyezték örök nyugalomra őket, katonai gyászpompával.

A „Citta di Ferrara“ olasz kormányozható léghajó lelövése.

Az olasz nemzetnek két nagy kormányozható léghajója volt, melyekkel az olasz hadüzenet után gyakran meglátogattak bennünket.

Az egyik a „Citta di Ferrara“, a másik a „Citta di Jesi“. Mind a kettő a nevét viselő városok ajándéka volt.

1915 május 23-án az osztrák-magyar haditengerészet flottája megtámadta a nekünk hadat üzenő Olaszország keleti partján épült városokat és erődöket. A flotta egyes részei be voltak osztva a part egész hosszában és mindegyik a kijelölt várost, kikötőt támadta meg. Így az S. M. S. „Zrínyi“ sorhajónak Sinigaglia olasz város és kikötője volt kijelölt támadási helye, mely parancsnak kötelességszerűen eleget is tett. Munkája végeztével éppen távozni indult a hajó hazafelé, midőn egy nagy kormányozható léghajó fölibe szállva megtámadta. A léghajó négy bombát dobott másfélórás manővrozás alatt a Zrínyire, de egy sem talált. Ezen alkalomkor a „Zrínyi“ sorhajó tisztikarához volt beosztva Fritsch von Cronenwald János tengerészeti kadét is. A léghajó és hajó együttes küzdelmét látta és átérezte.

Még az olasz hadüzenet előtt a repülők pilótaképző iskolájába nagyon sok tengerésztiszt jelentkezett, akik máskülönben hajókra voltak szolgálattételre beosztva, de a hajón is végezték szolgálatukat a pilótaiskola tanulmányai mellett.

Ilyen beosztott tengerésztiszt volt az olasz hadüzenet napján Fritsch von Cronenwald János tengerészcadét a „Zrínyi“ hajón.

A hadüzenet után úgy a „Citta di Ferrara“, mint a „Citta di Jesi“ kormányozható léghajókkal ellátogatott hozzánk az olasz s a partmenti nagyvárosokat: Triesztet, Fiumét és Pólát sorra bombázták. A bombák nagysága elég tekintélyes volt, 3-4 mázsás is akadt, amelyek a polgári házak között is számottevő károkat okoztak.

Június hó 8-án éjszaka a „Citta di Ferrara“ Fiumét bombázta és mint aki dolgát elvégezte, hazafelé indult Lussinpiccolo irányában.

A bombázás alatt telefonjelentés adta hírül a pólai haditengerészet repülőállomásának a Fiumében történeteket, mire a repülőállomás parancsnoksága kirendelte az L. 48-as számú repülőgépet a bombázás megzavarására és a léghajó elűzésére. Az L. 48-as tengerészeti repülőgéphez, mint pilóta Klasing Gusztáv sorhajóhadnagy, mint megfigyelő Fiitsch von Cronnenwald János tengerészkadét



„Citta di Ferrara“ lezuhanása után.

voltak beosztva. A parancs vétele után a gépet a hangárból kivontatták, a motor begyúlt és a gép a levegőbe emelkedett. A telefonjelentés szerint Veglia felé ment el a léghajó, így repülőnk vezetője útját Lussinpiccolo felé vette, hogy a léghajót útjában keresztezze. Ez sikerült is. A lomhán mozgó, nagytestű kormányozható olasz

léghajót megpillantva, gépét a vezető a léghajó fölé kormányozta. A léghajóról is észrevették a repülőgépet, gépfegyverrel próbáltak is felé löni, de eredmény nélkül.

A repülőgép ura lett a helyzetnek és a gép megfigyelője a gépfegyver összes golyóit kilőtte a léghajó felső burkolatára.

A selyem burkon a golyók által ütött réseken azonban nagyon gyéren szivárgott a gáz, amit a léghajó teste észre sem vett.

Mikor a gépfegyver összes golyója elfogyott és már-már majdnem fel kellett adni a küzdelmet, jutott eszébe Fritsch kadétnak a jelző-pisztoly.

Jelző-pisztollyal minden repülőgép fel van szerelve, lövedéke rakétaszzerű s vele nagy távolságra jeleket adnak le.

Ilyen pisztollyal lőtt bele Fritsch kadét a „Citta di Ferrara” selyemburkolatába. Az eredmény rögtön jelentkezett. A léghajóba becsapó rakéta a gáztömeget felgyújtotta és robbanás állott elő, mely a léghajó felett levő repülőgépet majdnem felfordította.

A léghajó a lövés után egyensúlyát elveszítve zuhant lefelé és az olasz nemzet büszkesége a tenger vizén pihent meg.

A lelőtt léghajó legénységének egy részét csónakjainken megmentették és Pólába hozták a léghajó vázával együtt.

A lezuhant léghajó személyzete között megmentették a léghajó parancsnokát is.

Comte Castrachane tenente di vasciello kardját mint fogoly sem adta át, kijelentve, hogy azt az S. M. S. „Zrínyi” hajóparancsnokának adja, aki oly szépen manővrírozott hajójával május 23-án az olasz vizeken léghajójának bombái előtt.

Pólába jövet a parancsnok kardját csakugyan Daublevsky Maximilián sorhajókapitánynak, az S. M. S. „Zrínyi” sorhajónk parancsnokának adta emlékül, aki a kardot, mint emléket el is fogadta.

Őfelsége Klasing Gusztáv sorhajóhadnagynak a vaskorona-rendet, Fritsch von Cronenwald János tengerészkadétnak az arany vitézségi érmet adományozta.

Fiume város közönsége pedig a két hősnek platinaplakettet vetetett, hogy várcsukat a „Citta di Ferrara”-tól örökre megmentették.

S. M. S. „Novara“ „őfelsége a király hajója.“

A császári és királyi haditengerészet büszkesége volt. Nyíltan mondhatjuk a magyar „Mövének“ és állíthatjuk, hogy egy hajó nevét sem emlegették annyiszor hősiessége miatt, mint az S. M. S. „Novará“-ét.

Mi, tengerészek büszke lélekkel és önérzettel, lelkesedéssel vártuk és fogadtuk a Novara cirkálónkat egy-egy hosszabb tengeri útja után a háború ideje alatt a pólai kikötőben.

Ilyenkor a kikötőben levő sorhajókon minden ember a fedélzeten úgynevezett tisztelgő állásban háromszoros hurrával fogadta a hazatérő Novarát.

A befutó hajón pedig a fáradt tisztikar a legénységgel szintén feszes vigyázz-állásban tisztelgett, várva a pihenés csöndes óráit. Ezeken a csöndes órákon, melyeket a kikötőben töltött a hajó, sem volt pihenés a háború alatt, mert javítás, hiány egy ilyen hajón mindig akadt. Ezt a javítást, hiányt, utánpótlást csak a hajóparancsnok és a vezetők személyes felügyelete mellett lehetett elvégezni.

Érdemes megemlíteni, hogy honnan kapta ez a hajó a nevét.

Novara egy olaszországi tartomány a Pc síkján, területe 6603 négyzetkilométer.

Novara a fentemlített tartomány székvárosa az Agogna és Terdoppio közötti magaslaton, 57.000 lakossal. Jó rizstermő területe mesterségesen van öntözve.

Novarát a gallok alapították; a középkorban Milánóhoz tartozott.

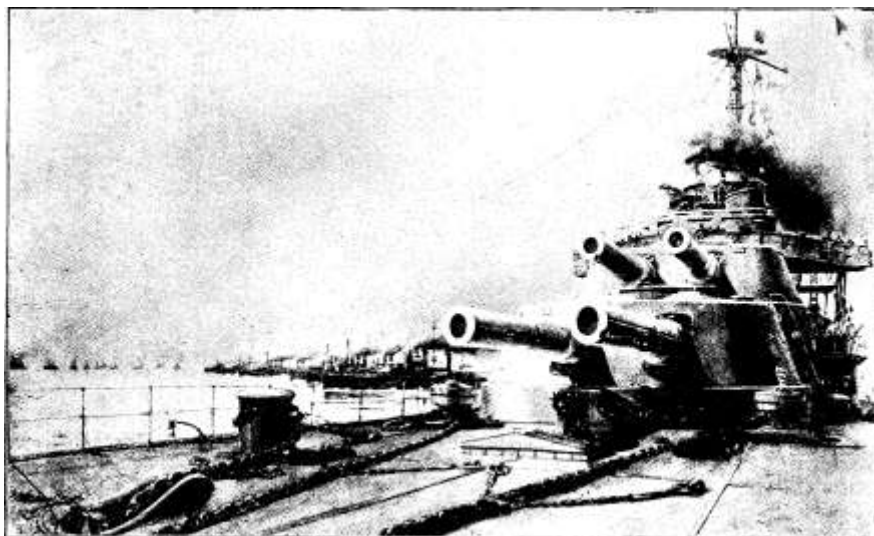
1821. év április hó 9-én Movaránál verlek szét az osztrákok a piemonti felkelőket, később, 1849 március 23-án Radetzky szintén Novaránál verte szét a piemonti sereget, aminek következménye Károly Albert szard király lemondása volt, kinek fia, II. Viktor Emánuel 1861-ben Olaszországot egyesítette.'

A fent leírt két ütközet diadalmas kimenetele tette a Novara nevét a cs. és kir. haditengerészetben annyira nevezetessé, hogy nevéreől hajót neveztek el.

Az első Novara fregatta volt. A fregatta olyan hadihajó volt, mely az akkori hajók minden jellemző sajátosságaival rendelkezett

Hatvan méter hosszú, 14 méter széles és 5 méter mélyjártú volt. Három fedélzetre volt osztva. A legfelső a főfedélzet, amelyen a csarnok kezelése összpontosult, hátsó és mellső részén lövegek voltak felállítva.

A második volt az ütegfedélzet, melyen a főlövegek állottak s ez alatt már a víz^zínen alul kiterjeszkedő középfedélzet volt.



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung” engedélyével)

Az egyesült angol-francia hajóraj az otrantói szorosban a „Courbet” vezérhajóról nézve, melyet az „U. 12.” cs. és kir. tengeralattjáró kétszer megtorpedózott.

A középfedélzeten a hajókamrák, lakosztályok és fülkék voltak beépítve.

A középfedélzet alatt voltak a lőpor, élelmiszer és a hajózáshoz szükséges anyagok kamrái.

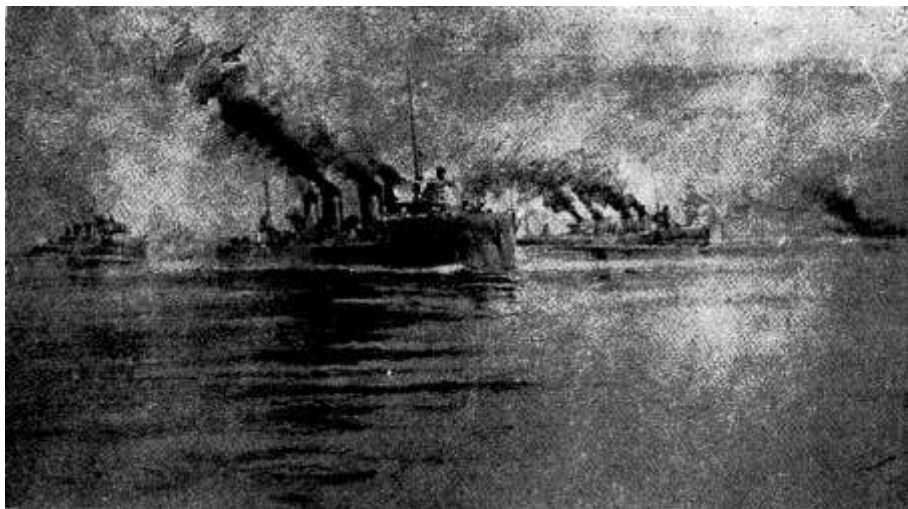
A fregatta csarnokzata három árbocból és az oimányárbcból állott. A három árbocot elő-, fő- és hátsó árbocnak nevezték s amelyek mind ismét hárem részből vannak összekapcsolva: árboctörzs, a derék és sudárfa.

Minden vitorlafán, a hátsó vitorlafa kivételével, a trapézalakú vitorla volt.

A hátsó árboc törzsön a hátsó csonkafa volt megerősítve, amelyre a nemzeti lobogót húzták fel.

A fedélzet gyakran elől és hátul még egy kis helyen be volt földve. Ezeket a fedett helyeket előbástyanak, a hátulsót pedig csárdáknak nevezték.

Ha a hajó úton volt, nagy csónakjai (dereglyéi) a főfedélzeten állványaikon állottak, míg a kisebbek a darukon függőittek. Kikötőben a vízre eresztett csónakok az ingasudárfa kötélhágcsóihoz voltak kötve.



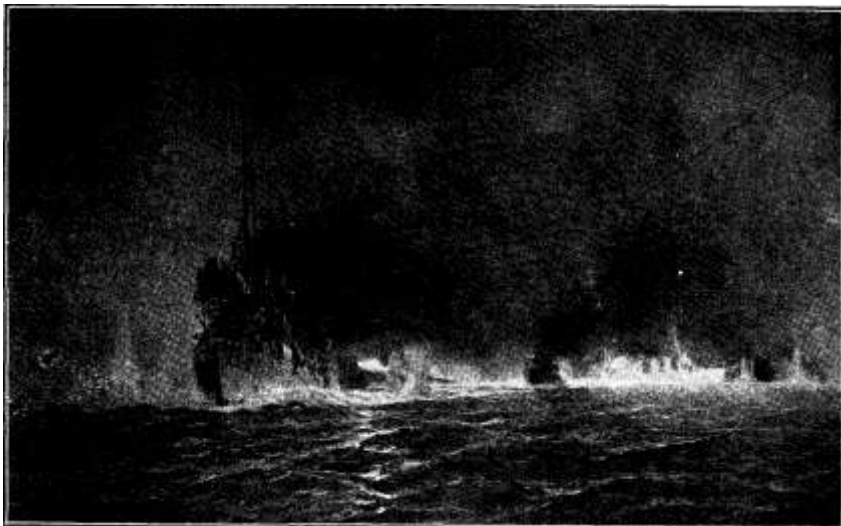
(F) lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engeölyéuel.)

Osztrák-magyar torpedórombolók ellenséges szállítóhajókat lőnek a durazzói kikötőben.

Ez a Novara fregatta 1857-től 1859-ig tudományos földközi útra indult, mint a császári és királyi haditengerészet hajója, aminek a leírása egy egész fejezetet foglalna le s ezért csak megemlítem.

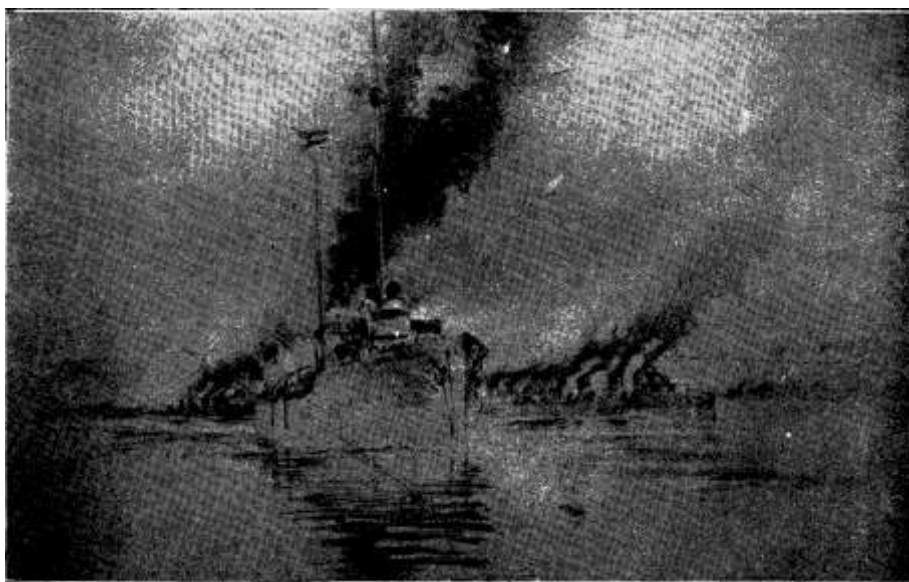
A Novara 1864 április 14-én Miksa mexikói császárt feleségével, Sarolta császárnéval együtt Verakruzba vitte, ahol 1864 május 28-án a Novara fregattá horgonyt vetett. Ugyancsak a Novara fregattá volt az a hajó, mely Tegetthoff Vilmos vezénylete alatt 1868. évben Miksa császár, egykori császári és királyi haditengerészeti főparancsnok holttestét hazahozta.

A haditengerészet új korszakában a Novara név, mint a múlt dicső emléke megmaradt és egy gyorsjáratú cirkálónak lett a neve.



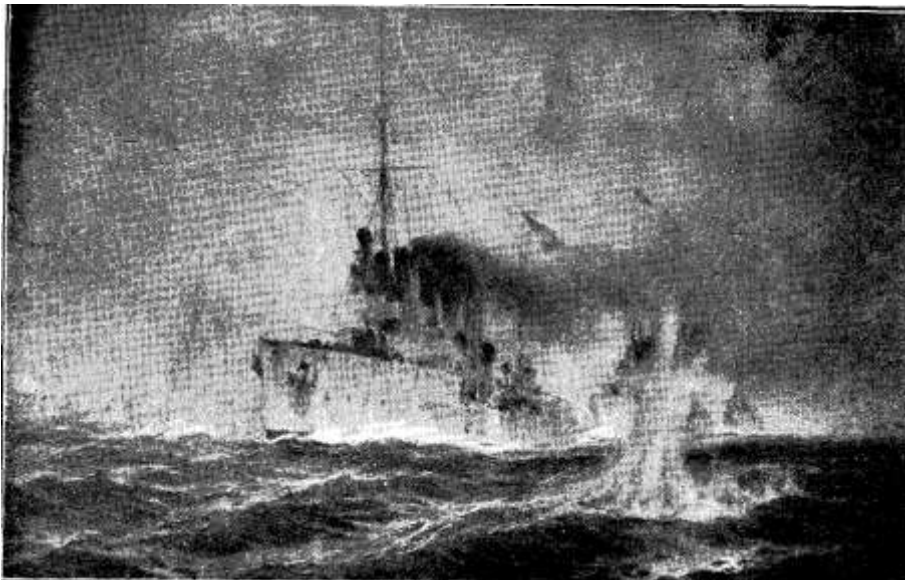
(R lipcei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)

Négy osztrák-magyar torpedóromboló harca 6 nagy ellenséges torpedórombolóval

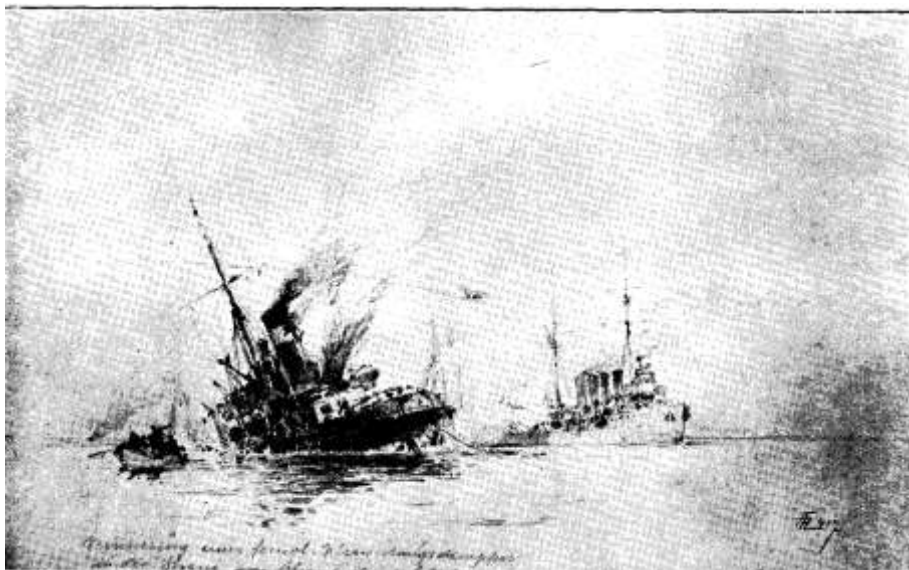


(A lipcei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével)

Az osztrák-magyar flotta bombázza a durazzói parti ütegeket.



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)



Az osztrák-magyar hadiflotta benyomulása az otrantói szorosba.

A Novara cirkálót 1913-ban bocsátották vízre. Fegyverzete 9 darab 10 cm-es ágyú és több torpedókilövő készülék. Óránként 27 tengeri mérföldet futott, 25.000 lóerős kazánokkal, 125 méter hosszú, 12.8 méter széles, 4.6 méter mélyjarrattal, 3500 tonna úrtartalommal, 5 és 6 cm. páncélzattal borítva. Legénysége 460 körül volt.

A háború alatt, 1914. év végén az S. M. S. „Novara“ páncélos cirkáló hajóparancsnoka nagybányai Horthy Miklós csász. és kir. kamarás, sorhajókapitány lett.



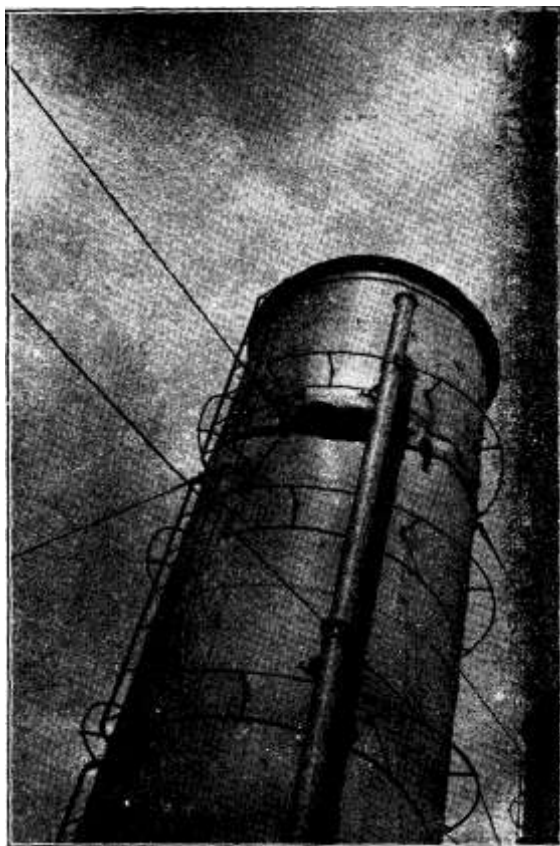
S. M. S. „Novara“ visszakérése Porto Corsini kikötőjéből félárbocra engedett lobogóval.

Ezzel a hajóval vívta meg győztes küzdelmeit az egyesült angol-francia-olasz hajóhad ellen. Ezek a küzdelmek, mint háborús hőstettek emelték őt a magyar történelem világszerte ismert hősei közé.

1915 május 23-án első nagy haditénye volt Porto Corsini kikötő bombázása. A Novarával együtt működő „Scharfschütze“ hajó befutott a Porto Corsini szűk csatornájába, amely mellett a lövészárok tele volt katonákkal, akiknek egyrészt tengerészeink lelőtték. A csatorna bejárata előtt álló Novara cirkálót és a 80-as számú

fogták, annyira, hogy a 80-as torpedóhajó tisztiétkezdéjét el is találták és a hajó léket kapott.

A Novara, hogy a Scharfschützét szorongatott helyzetéből kimentse és a léket kapott torpedóhajónknak a visszavonulást lehetővé tegye, önálló tüzérharcot kezdett a parti ütegekkel és tüzrel



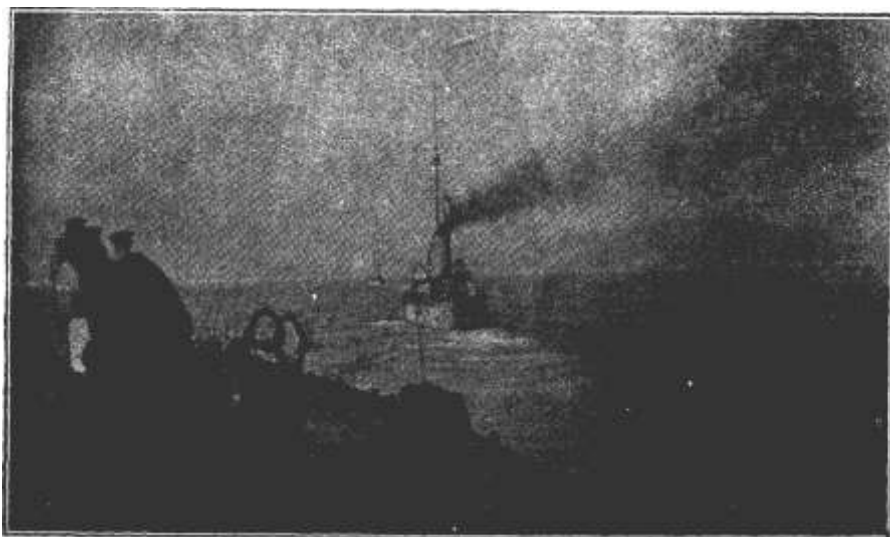
S. M. S. „Novara” átlőtt kéménye.

söpörte végig a part mentén húzódó lövészárkokat is. A Novara is több lövést kapott, de sikerült úgy a Scharfschützét, mint a léket kapott torpedóhajót megmenteni.

A Novarán Persieh sorhajchadnagyon kívül még 4 halott, 4 nehéz és néhány könnyebb sebesült volt a veszteség. Az ellenségnek legalább huszonöt-ször ennyi volt a vesztesége.



Összelőtt fedélzet részlet az S. M. S. „Novarán”



A megsérült „Novará“-t kötélén vontatja a „Helgoland”.

Fényes haditette volt a San Giovanni di Medua kikötőjében levő lőszerszállítóhajók elsüllyesztése. A kikötőben levő hajók rakományát a montenegrói és szerb hadsereg részére szállították. Ezeknek a hajóknak elsüllyesztése bénítólag hatott a montenegrói hadseregére, mert ezek a hajószállítmányok lettek volna hivatva a ki-



Az S. M. S. „Novara“ parancsnoki híján telitalálat, amelynek robbanásánál vitéz nagybányai Horthy Miklós is, mint a hajó parancsnoka, súlyosan megsérült.

fogyott lőszer pótolni. Ez a fényes haditette a Novarával a világháború egyik fontos sakkhúzása volt, amely a montenegrói békéhez vezetett s ezért a bravúros és kitűnő munkáért kapta a Mária Terézia-rendet Horthy Miklós.

Az állandó cirkálás közepette az Adrián nagyon sok fényes

hadiszolgálat a Novara érdeme. Ezek között különösen nevezetes volt az, amikor 1916 július 10-én az otrantói szorosban az egyesített angol-francia-olasz hadihajókból álló záróvonalat áttörte és mintha kintről jövő hajó lenne, a legnagyobb hidegvérrel öt angol (irhajót semmisített meg.

1917 év májusában újra áttörte a Novara az otrantói tengerszorosban felállított ellenséges őrvonalat egy hajóraj élén, ez alkalommal három angol kereskedelmi és húsz őrhajót süllyesztett el.

Ezen alkalommal úgy a Novai a, mint maga a parancsnoka, Horthy Miklós sorhajókapitány is, megsebesült, de szerencsésen hazaérkezett.

Neve összeforrott az S. M. S. Novara nevével.

IV. Károly király 1918-ban az osztrák-magyar haditengerészet parancsnokává és altengernaggyá nevezte ki Horthy Miklóst. Ő volt a császári és királyi haditengerészet utolsó parancsnoka. Büszkék is lehetünk nevére, mert magyar fajunk szülötte és Ő volt az első, aki, mint magyar ember, az osztrák-magyar ílcetta parancsnoka lett.

A „Citta di Jesi“ olasz kormányozható léghajó lelövése.

1915 augusztus 5. Meleg nyári éjszaka. Majdnem mindenki a fedélzeten alszik. Csak a szolgálatban levők vannak ébren. A hajók beszélgetnek, itt-ott kigyúlnak a jelzőlámpák.

Úgy 11 óra lehetett, midőn alarmirozzák a hajót, mivel légitámadás készül Póla ellen. Felugrálnak fekvőhelyeikről, mindenki kész 5 perc alatt. Nagy csend, beszéd sehol, mindenki visszafojtja még a lélegzetét is: hallani akarja a magasból halkán zúgó motorbúgást. Gyönyörű látvány a sok fényszóró kereső fénynyalábja a sötét égbolton. Egyik kisebb, másik nagyobb és fényesebb sugárral rendelkezik, attól függően, hogy milyen erősségű a lencséje.

Úgy néz ki a kikötő, mintha 250-300 darab óriási, fénynyalábjai szerint vékonyabb és vastagabb gyertya égne.

A fényszórókhöz beosztott legénység kissé izgatott, mindenki elsőnek szeretné megtalálni az ellenséget. Lázasan folyik a keresés munkája, dolgozik a motor, félkörben hajlik a lencsét tartó tok, hol ide, hol oda.

Az egész keresés nem tart sokáig, máris megvan az eredmény.

A szénmóló felett az egyik fényszóró sugaraiban benne van a „Citta di Jesi” olasz kormányozható léghajó, amely már többször megjelent Póla felett és bombákat dobott le. Ma is ezzel a szándékkal keresett fel bennünket.

A két legnagyobb fényszóró marad csak működésben, a többi egyszerre sötét lesz. Ez a kettő aztán megvilágítja az olasz léghajót.

A léghajó megpillantása különös érzést váltott ki minden szemlélőben. Tudtuk, hogy olyan ellenség van fejünk felett mázsás bombáival, aki eddig láthatatlanul bombázott bennünket és munkája végzetével sértetlenül ment haza mindíg. Ezt azonban csak úgy tudta megcsinálni, hogy a látogatását túl magasra méretezte, úgy hogy mi nem láthattuk, bár a ledobott bombákkal ők sem tudtak eredményt elérni. Azért ez egyszer alacsonyabban próbáltak szerencsét.

Egy-két perc telik el és a távolságot mérő tiszt alig mondja ki a parancsnoki hídról: 5700 méter, már beállított robbanó löveg repül

a léghajó felé. 5850 és 5900 méterek bemondása után a gyorstüzelő ágyúk nagy száma ontja a robbanó lövedékeket.

Ezek a lövedékek a beállított távolságban felrobbannak s mint fényes meteor hullanak le, darabokra esve szét.

Körbe fogják a léghajót a hajók és parti erődök ágyúi.

Úgy látszik a léghajó vezetője a gyors és nagymennyiségű robbanó lövedéktől eltévesztette a helyes irányt, mert még beljebb jött. Hajónkról úgy néz ki, mint egy óriási ezüst szivar. A sok löveg a léghajó körül, mint valami szép tűzijáték, robban szét.



A „Citta di Jesi“ lelövése után.

Tízperces ágyútűz után egy robbanó gránát a léghajónak Póla felé eső részébe csapott be és robbant fel s e pillanatban a léghajóból óriási lángoszlop csapódott ki.

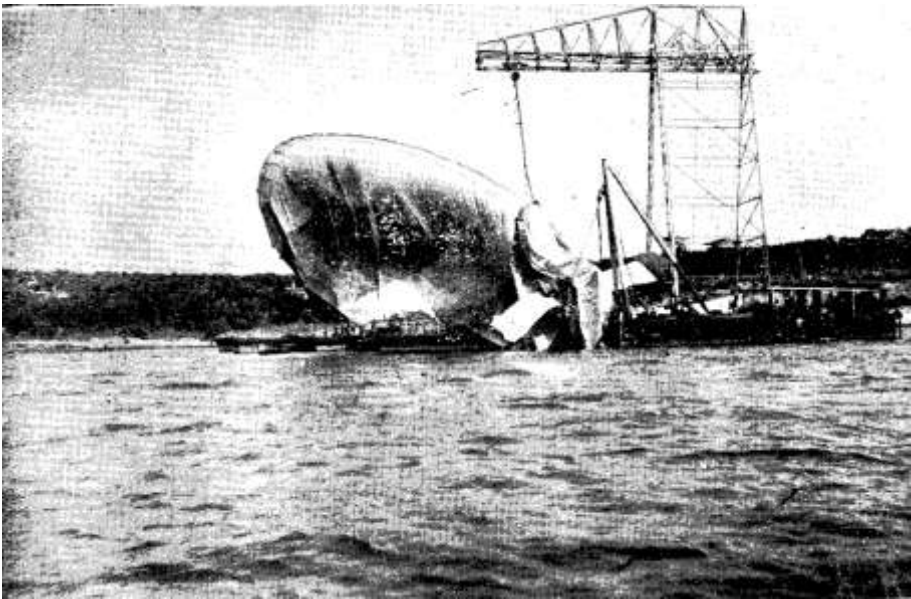
A léghajó a robbanás után elveszítette egyensúlyát és sértetlen végével lefelé, mint egy égő fáklya zuhant le.

Úgy nézett ki, mint egy nagy üstökös. A hajók és parti erődök legénysége óriási hurrát kiáltott önkénytelenül: ez volt a jutalma a szép lövésnek, bár a sok ágyú egyszerre való tüzelése miatt nem lehetett megtudni, hogy melyikből lötték.

A lelőtt léghajó a strandfürdő mellett esett a tengerbe: emberei



A „Citta di Jesi”-t az emelődaru nem engedi elsüllyedni .



A „Citta di Jesi” Pólába szállítása .

közül többen megmenekültek, akiket aztán a kintlevő torpedóhajónk fogdosott össze.

Később aztán kiderült, hogy a léghajó motorcsónakkal is fel volt szerelve, mellyel az életben maradt személyzet el is menekülhetett volna, hogyha idejében nem érkezik oda hajónk.

A lezuhanás után újra csend lett, a fényszórókat kikapcsolták, sötétség borult Pólára. Hajónkon még beszélgettünk fekvőhelyeinken és találgattuk, hova is eshetett a lelőtt léghajó, aztán, mintha semmi sem történt volna, negyed 1 órakor már újra aludtunk.

Olaszországnak május 23. óta ez már a második kormányozható léghajó vesztesége volt.

Ez a nap nagyon szomorú napja volt az olasz nemzetnek, mert ezen a napon egy tengeralattjárójuk is elsüllyedt.

A császári és királyi V. számú tengeralattjárónk, amelynek hős parancsnoka lovag Trapp György sorhajóhadnagy volt, amely április hó 27-én megtorpedózta és elsüllyesztette a „Leon Gambetta“ nevű nagy francia páncélos cirkálót az olasz vizeken; Pelagosa sziget mellett augusztus 5-én, reggeli napfeljöttkor torpedóval elsüllyesztette a „Nereide“ nevű olasz tengeralattjárót, melynek egész legénysége, 17 személy elpusztult.

Egy napon tehát a vízben úgy, mint a levegőben, győzött a flottánk.

Meghiúsult árulás.

Haditengerészetünk legénysége a monarchia sokféle nemzetiségéből tevődött össze: így a magyarok és osztrákok mellett volt tót, cseh, isztriai, dalmát, horvát, galíciai lengyel, ruthén és erdélyi oláh. Ezek mellett volt szerb ajkú és dunántúli vend származású is.

A hivatalos nyelv a német volt, amelyet mindenkinek többé-kevésbé meg kellett tanulni. A nemzetiségek maguk között anyanyelvükön társalogtak.

Lehet mondani, hogy a legjobb nyelvérzéssel mi magyarok rendelkezünk. Nem is volt ritka az olyan magyar fiú, aki németül, horvátul, olaszul, csehül jól megtanult és beszélt is az illetők nyelvét.

Nem csoda, hogy Póla lakossága is ilyen vegyes népből állott, akik között nemzeti és hazafias szempontból nagyon sok volt a megbízhatatlan.

Az olasz hadüzenet után a pólai olasz nemzetiségű polgári lakosságot az ország belterületére internálták, tekintettel Póla hadszíntér területére. Mindezen óvintézkedések mellett is nagyon sok kémgyanus ember élt tovább is Pólában.

Az olasz hadüzenet 1915. év május 23-án történt. Az isztriai a békeidőkben dédelgetett cseh tengerésszel együtt azon törte állandóan a fejét, hogyan lehetne átszökni Olaszországba.

Külön említésre méltó, hogy amíg az olaszok bele nem kapcsolódtak a háborúba, nem is igen beszélgetett a két nemzet fia egymással, de azután mindig együtt csoportosultak és együtt töltötték szabadidejüket.

Az együttes beszélgetés során bizony sok mindenféle szóba került. A háború, az otthon, sőt tervek is felvetődtek.

Így történt az egyik torpedózúzó hajón is.

Bent állt a torpedóhajó a kikötőben, a hajón, melynek legénysége isztriai, cseh, egy pár osztrák és két magyar fiúból állott, egy osztrák fregatthadnagy és egy tengerészhadapród parancsnoksága alatt.

A hajón egy csoport alakul, csehül beszélgetnek, nem gondolták, hogy beszédüket a hajón más is megérti. Tisztjeik Pólában voltak, a hajón kívülük a magyar szakács volt csak, az is szabad idejét felhasználva lefeküdt pihenni. Így abban a tudatban, hogy a szakács úgymint alszik, de meg beszédüket úgy se értené, megeredt a beszéd.

Tárgyaltak a háborúról és arról, hogy egy éjszakai tengeri szolgálat közben milyen jó is lenne átmenni az olaszokhoz és szabadok lehetnének. De hogyan vigyék ezt keresztül? Abban egyeztek meg, hogy a legközelebbi szolgálati utat felhasználják és a kikötőből való



Torpedójárművek a kikötőben.

kimenetel után a hajón nekik nem kívánatos embereket egyszerűen megkötözik és a torpedehajót átviszik az olasz vizekre olasz kikötőbe, ahol aztán esetleg mint foglyok várják meg a háború végét, jobb esetben pedig szabadon élnek. Az egyik hajókamrát szemelték ki a hajón, ahol a köteleket előre elkészítik, hogy majd alkalomadtán előveszik.

Mindezeket a szavakat az alvást színlelő magyar szakács hallotta, sőt mi több, értette is, de úgy tett, mintha aludna tovább. Senkinek sem szólt semmit se, csak a hangjáról felismert lehangosab-

bat a társaságban szemmel tartotta ettől a perctől kezdve, de úgy, hogy azok semmit se vettek észre.

Elérkezik a nap, amikor a torpedóhajóra esik a szolgálat ideje. Este 6 óra után eltolják a hajót a parttól és csendesen félgőzzel szelik a vizet a kikötőn keresztül sorhajóink előtt.

A magyar szakács még éberebben őrködik, szeme rajta van minden cseh és isztriai mozdulatán. Akarattal benyit a kiszemelt kamrába s a kimenetel alatt egy ajándék konzervet átad a cseh depósznak, de csak azért, hogy jobban szétnézhesen.



Őrszolgálatos torpedóhajók kimenetele Pólából.

Amit akart, meg is látta; már ott volt a kamara egyik kampóján a 7 egyforma kötél felakasztva, amelyek közül egy bizonyára az övé lett volna.

Mint aki munkáját jól végezte, konyhájába ment és folytatta a vacsora készítését.

Midőn a parancsnok részéi e felvitte a parancsnoki hídra a vacsorát, tisztelettel jelentkezett és a vacsorát letéve engedélyt kért, hogy a hajón történt észrevételét a parancsnok úrral is közölhesse.

A parancsnok az engedélyt megadta s erre a magyar fiú el-

mondta azt a szennyes merénylettervet, amit a csehek szóttek a hajón levő isztriaiakkal együtt.

A magyar szakács jelentésének befejezése után vacsoráját a parancsnok azonnal félbeszakította és rádiójelekkel két torpedóhajót kért hajója mellé. A rádiót kezelő cseh altiszt, aki szintén a merénylők között volt, nem tudta elképzelni, mi történhetett.



Őrszolgálat a tengeren Lissa előtt.

Midőn a két torpedóhajó megjött, a parancsnok kiadta a parancsot, hogy minden ember a fedélzeten sorakozzon.

Most már gyorsan ment minden, a szakács által megjelölt kamrában megtalálták a hét egyformára vágott kötelet, a bűnjelt.

Az összes cseh és isztriaiakat a hajón megkötözték és a másik két torpedóhajóval beszárították őket Pólába. Háború lévén, itt megkapták méltó és megérdemelt büntetésüket. Így mentette meg egy hazáját szerető lelkes magyar fiú a torpedóhajót és fellebbvalóit a biztos pusztulástól.

IV. Károly király látogatása a flottánál.

1917 január hava.

A király Őfelségének Pólába való lejövetelét és a haditengerészetnél teendő látogatását előre bejelentették.

Minden hajó lázasan készült a nagy napra, nagy hajótisztogatást rendezve, hogy méltóan fogadhassa legfőbb hadurunkat, a nemrég megkoronázott IV. Károlyt.



IV. Károly király a partról motorcsónakon megy a hadihajóra.

IV. Károly király évekkel előbb, mint a monarchia trónörököse meglátogatta ugyan a flottát, de mint király, ez volt az első látogatása.

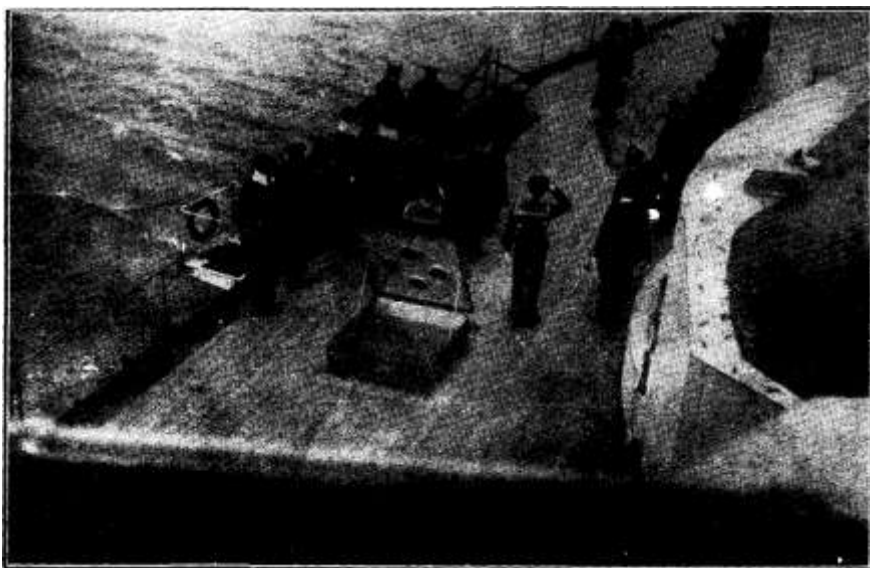
Meg is érkezett herceg Lobkovitz Zdenkó szárnysegéd és több vezérkari tiszttel kíséretében.

A Móló Bellonáról motorcsónakkal az S. M. S. „Viribus Unitis” vezérhajóra ment, ahova Póla katonai vezetősége is elkísérte.

A hajón a feljáróval szemben a hajó tisztkara sorban állva a parancsnok vezetése alatt várta a királyt. Közvetlen a feljárónál rtaus Antal tengernagy, a flotta főparancsnoka fogadta Őfelségét.

A hivatalos jelentések után a tisztek sora előtt ellépett a király s több tiszttel beszédbe eredt, majd innen a legénység sorfala elé távozott.

A legénység közül is többekkel elbeszélgetett és hozzájuk több kérdést intézett, amelyekre tengerészeink katonás feleleteket adtak. Majd végigment az egész fedélzeten, megtekintve mindent s a látottak felett megelégedését fejezte ki a parancsnokságnak.



IV. Károly király a hajóra érkezik.

A fedélzetről a hajó belsejébe menve, a hajó alsó részeit nézte végig.

A nagy tisztaság és a pedáns rend a király kíséretében levő főherceget és kísérőit is csodálatba ejtette.

A „Viribus Unitis“ vezérhajónak megtekintése után a többi hajókat már csak, a kikötőt körülhajózva, motorcsónakból tekintette meg.

A király motorcsónakjának közeledtére azon hajón, hol zenekar volt, a „Gottesglocke“-t játszotta, ahol pedig nem volt, ott a hajó kürtöse a tábornagyi indulót fújta.



IV. Károly király ellép a legénység előtt .



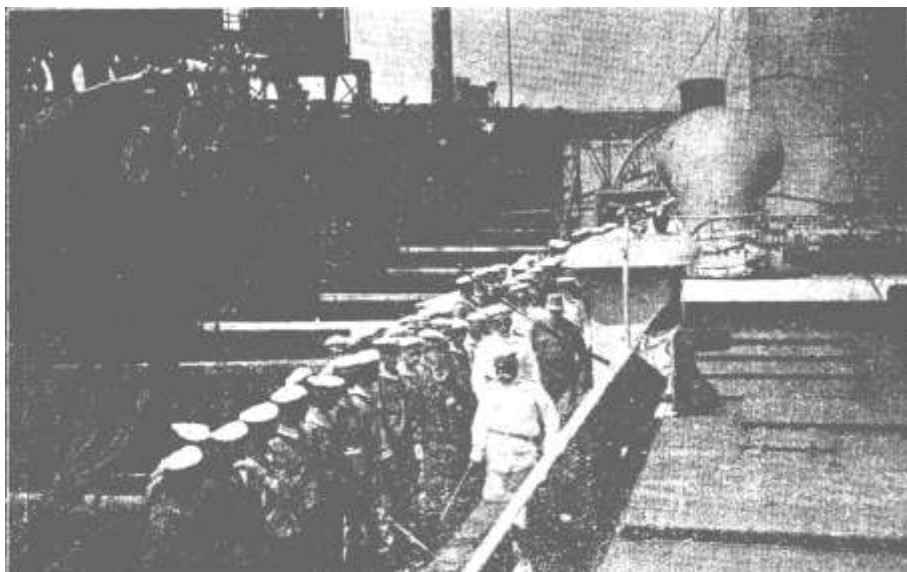
IV. Károly király látogatása a flotta zászlóshajóján.



Károly király megtekinti a hajó fedélzetét.



V. Károly király megtekinti a hajó belsejét.



IV. Károly király látogatása a műrévben levő cirkálón



IV. Károly király látogatása egy cirkálón



IV. Károly király aláírja a hajó naplóját.

Az egész látogatási idő alatt a kikötőben minden hajó legénysége fent a hajók fedélzetén tisztelgő állásban állott. A látogatás végét kürtjellel adták tudtul a legénységnek.

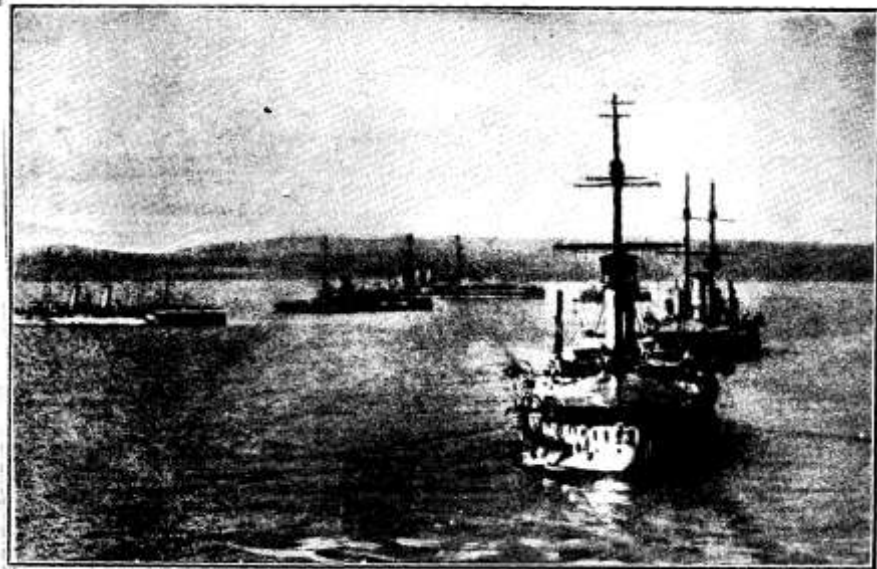
Ezen a napon a látogatás után szabad lett a tengerész, pihenőt kapott mindenki, csak a szolgálatban levők voltak elfoglalva.

A látottak felett a király Őfelségének elismerését minden hajón az összes tisztek és legénység előtt parancsban olvasták fel.

Így folyt le IV. Károly királynak haditengerészetünkénél tett személyes látogatása.

Légi támadások Póla ellen.

1915 május 23-áig, amíg az olaszokkal a hadüzenet meg nem történt, repülőgép, kormányozható léghajó nem zavarta Póla és a haditengerészet éjjeli nyugalmát. De május 23-ika után nagyon sokszor félálmbunkból zavart fel bennünket a talián. Eleinte kormányozható léghajókkal, a „Citta di Ferrara“ és „Citta di Jesi“-vel, ezek lelövése és elpusztulása után pedig repülőgépekkel látogattak meg.

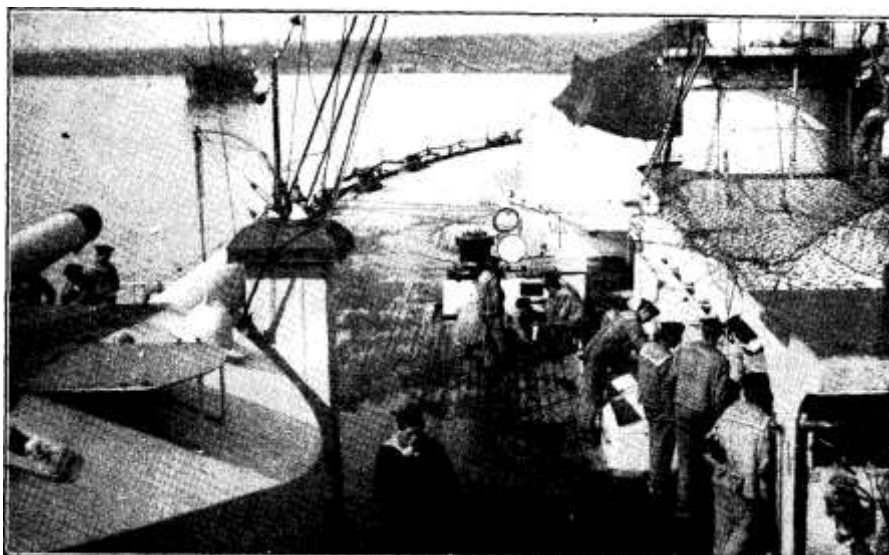


A cs. és kir. flotta a pólai kikötőben (repülőgépről felvéve).

Amíg a léghajók néha 2-3 mázsás bombákkal jöttek, a repülők 20-80 kg.-os bombákat dobáltak le. Az első légitámadás után Póla parancsra sötétbe borult. Az uccáin bizonyos helyeken, lehetőleg a vízcsapoknál égett csak egy kék üveggel ellátott villanylámpa, amelynek a fénye csak lefelé vetített egy kis fényt és világított meg egy kis kört a földön. Felül és oldalt el volt takarva. A hajókon is két lámpa égett kék üveggel; egy a parancsnoki hídon, másik az inspekciós tiszt asztala felett.

A gázgyárat az első légitámadás után üzemben kívül helyezték, tekintettel a gázgyár bombázására, melyet az olaszok mindenáron el akartak pusztítani, arra számítva, hogy ennek felrobbantása Póla egy városrészét is rombadöntheti. A légitámadások a sötét Póla felett rendszeresekké váltak.

Az olaszok a sötétség miatt úgy segítettek magukon, hogy először petróleum-bombát dobtak le, amely szétrobbanása után óriási lánggal égett és bevilágította a város egy részét. Így aztán már látták, hogy a másik bombát hova dobják.



Védőháló a gépterem felett (bombák ellen).

A légitámadások alatt nagyon sok bombát dobtak, de kevés esett fontos helyekre. A tengerészeti kórházba négy bomba esett, kettő nem, kettő pedig az udvaron robbant fel. A sorhajók közé nem igen dobtak, inkább az arzenált szerették látogatni és az arzenál mellett levő torpedózúzó és tengeralattjárók állomásait. Több magánházat rombadöntöttek, egy bomba pedig az egyik bankház pánceszobáját vetette szét.

Légitámadások alkalmával a fényszórók legénysége és a repülőelhárító gyorstüzelőágyúk legénysége dolgozott a vezető tisztek parancsnoksága mellett. A többieknek nem lett volna szabad mutatkozni, mert a sok ágyúból lehulló srappelldarab emberekben

is kárt tehetett. De ki törődött akkor a lehulló srappelldarabokkal, fontos volt, hogy kíváncsiságát, mely általános emberi vonás, kielégítse. Pedig sebesültje is volt a lehulló gránátdaraboknak: egy matróznak a fülét tőből lemetszette. Az éjjeli támadások rendszerint 11 órától éjjel 1 óráig tartottak.



Repülőgép lövése hadihajóról.

A bombák lezuhanása olyanforma zúgást hallatott, mintha egy gyorsvonat futna be az állomásra és már az esésének kezdő zúgásából sejtettük, hogy körülbelül a mi helyünktől milyen távolságra eshet. Az olaszok éjjeli légitámadása haditengerészetünk vezetőit arra készítette, hogy a Pólában maradt civil lakosságot is védelmébe vegye. Így elrendelték, hogy a katonai nagyobb épületek pincéiben a polgári lakosság az ilyen légitámadások esetén menedéket talál-

jon. Ezt aztán a sok támadás alatt annyira igénybe vették, hogy már este 6 és 7 óra között párnákkal, paplanokkal, matracokkal felszerelt polgári lakosság a katonai épületek kapui előtt sorfalat állt, – mint itthon a kenyérért, vagy zsírért, – hogy jobb helyet biztosíthasson magának és családjának az épület dohos pincéjében.

Ezek az emberek hiányos ágyneműiken kívül vagyonuk mozgatható részeit (ékszereket, pénzt) is állandóan magukkal hozták. Egy ékszerész az üzletében levő brilliánsköveket a gyűrűkből és függőkből kiszedve egy bőrtáskában a nyakába fűzve hordozta.



Légi harc Póla. felett.

Az ilyen pincékben dohányozni nem volt szabad és a kijelölt katonai felügyelőnek minden parancsát meg kellett fogadni.

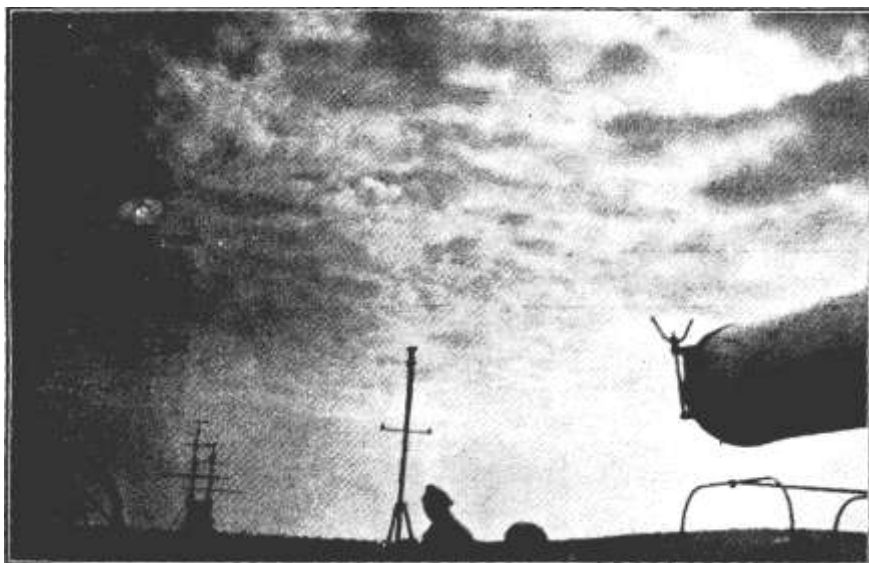
A háború utolsó évében sziklafúrógépekkel és robbantásokkal mély alagutakat készítettek a magasabb sziklák, dombok belsejébe, hogy a légitámadás esetén még több menedékhely legyen. A legnagyobb ilyen alagutat a tengerészeti kaszinó és a tengerészeti kaszárnya között készítették, nem messze az arzenál keleti kapujától.

Légitámadások eleinte csak éjjel voltak, később aztán nappal is bemerészkedtek az olaszok 14-16-os csoportokban Ekkorára azonban már a mi hadvezetőségünk megfelelően várta őket. Hydroplán-

jaink és a három német Fokker-gép derekasan dolgoztak a sok gyorstüzelő ágyú tüze mellett. Egy-egy légicsata ilyenkor elkerülhetetlen volt.

A Fokker-gép, mint egy kilőtt ágyúgolyó, nekirepült az ellenségnek, az alulról néző úgy látta, hogy belerepül az olasz gépbe. Ezek a nappali látogatások inkább fényképfelvételek céljából történtek, de azért bomba is hullott.

Egy vasárnap délelőtt 11 órakor egy ilyen repülőraj látogatta meg Pólát. A két repülőgép a város közepe táján, a vásárcsarnoknál



Repülőgéptünk visszatér Olaszországból.

olyan melyen ereszkedett le, hogy a bámuló emberek közé gépfegyverrel is lőtt. Egyszerre csak a császárerdő felől a három kis Fokker-gép tűnik fel, nekivág a Caproni-gépeknek. Mindegyik repülünk egyet-egyét kiválasztva megtámad, keringenek egymás körül, szakadatlanul kattognak a gépfegyverek mindkét oldalról. Egyszer csak az egyik olasz gép leesik, a másik siklórepüléssel ereszkedik le, a harmadik megtámadott jobbnak vélte a „szégyen a futás, de hasznos“ példabeszédet megfogadni. Lehet mondani, hogy a három Fokker-gép elzavarta a 14 egységből álló olasz légiflottát.

A lelőtt olasz gépen a vezető tiszt 9 lövést, a megfigyelő 7 lövést kapott és már a levegőben meghaltak.

Néha akadtak látványos, bravúros mutatványok is az ilyen légitámadások alkalmával. Egy éjjeli támadáskor a fényszóró fénynyalábja megtalálta a repülőgépet és az ágyúk tömege löni kezdte. Egyszerre a gép megbillent, hátsó részéből nagy tűz és füstcsóva csapódott fel: mindenki azt hitte, hogy a repülőgép kigyulladt. A gép függőleges helyzetben zuhant lefelé, de mielőtt sorhajóink közt a vizet elérte volna, motorbúgása újra megindult és a sorhajók között olyan alacsonyan, hogy nem lehetett rálőni, elrepült haza Olaszországba.

A lelőtt olasz repülőtiszték temetésén a mi repülőink is résztvettek, a temető felett keringve koszorút dobtak a sírra s így megadták az ellenségnek is a bajtársi tiszteletet.

Amint az olasz repülőek ellátogattak hozzánk, úgy a mi tengerészeti repülőrajunk is állandóan felkereste az olasz városokat, nem maradván ebben sem adósai az olaszoknak.

Volt olyan tengerészeti légi járművünk, mely három motorral és repülőgépelhárító ágyúval volt felszerelve.

Gyönyörű látvány volt, midőn 8-10 vízirepülőgépünk esténként kirepült a kikötőből és 10-11 órakor, munkájukat elvégezve, már jöttek is haza.

A hazajövetel alkalmával jelzőlámpákkal jeleztek és tudatták a jelszót, melyből tudtuk, hogy a repülőgép a miénk. A jelzőlámpa a repülőgép felső szárnyának közepén volt és midőn kigyúlt a sötét éjszakában, a gép úgy nézett ki, mint egy egyszemű szörnyeteg.

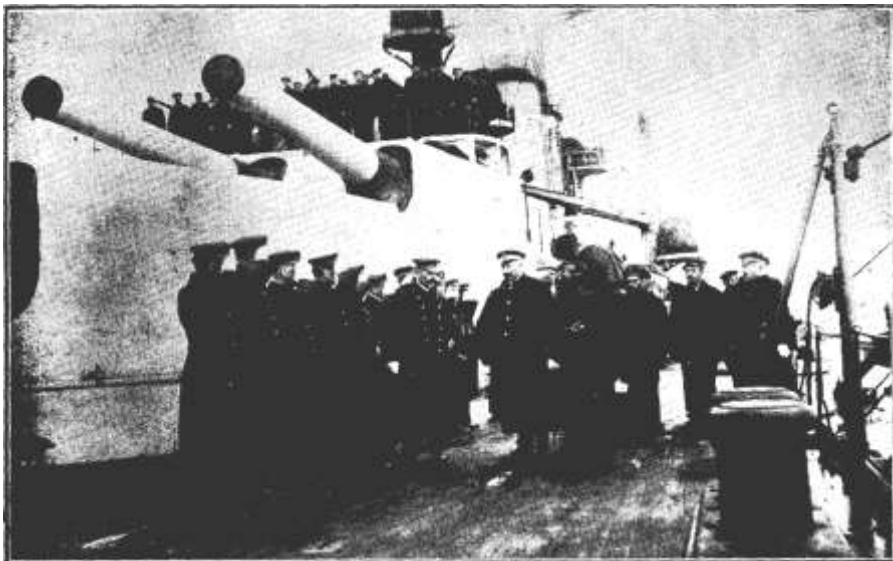
A pólai légitámadások robbanó bombákkal történtek gázok nélkül, mindemellett 1917-ben már minden hajót és minden katonai jellegű helyet felszereltek gázmaszkokkal, a gáztámadás eshetőségére számítva. A csász. és kir. haditengerészet parancsnokságának mindenre kiterjedő atyai gondoskodása mentette meg Pólát, a monarchia legnagyobb hadikikötőjét a repülő támadások nagyobb és súlyosabb rombolásától.

II. Vilmos német császár látogatása.

Német hadihajók és tengeralattjárók Pólóban.

1914 március hó végén Ferenc Ferdinánd trónörökös kíséretében látogatott el hozzánk II. Vilmos német császár és fehér jachtjáról végignézte a cs. és kir. hadiflotta gyakorlatát.

A gyakorlat végeztével a trieszti Miramár-kastélyban szállott



II. Vilmos német császár látogatása haditengerészetünknel.

meg, ahol tiszteletére a hajók kivilágítva zenés szerenádokat adtak. Ez volt az utolsó díszparádé a cs. és kir. flottánál, de ki gondolta volna ezt még ekkor.

A látogatás alatt több hajónk belsejét megtekintette, a szolgálatban levő legénységhez több kérdést intézett, meg akarván győződni a legénység kiképzése és gyors gondolkodása felől. A legcsekélyebb dolog sem kerülte el a császár figyelmét és eltávozása után a legteljesebb megalégedését fejezte ki haditengerészetünk parancsnokságának.

Második látogatása 1917-ben, az olasz front áttörése után történt cs. és kir. tengernagyi ruhában s a kísérő személyzet német tengerésztisztekből állott. Ez volt az utolsó látogatása II. Vilmos német császárnak haditengerészetünknel.

Az 1914. évi látogatása után, közvetlenül a háború kitörése előtt a német haditengerészet két nagy hadihajója látogatta meg Pólát. Az egyik a „Goeben“, a másik a „Breslau“.

A háború kitörése ezt a két német hajót a Földközi tengeren érte, így mind a kettőt, tekintettel, hogy haza már nem mehettek, a német állam eladta Törökországnak.



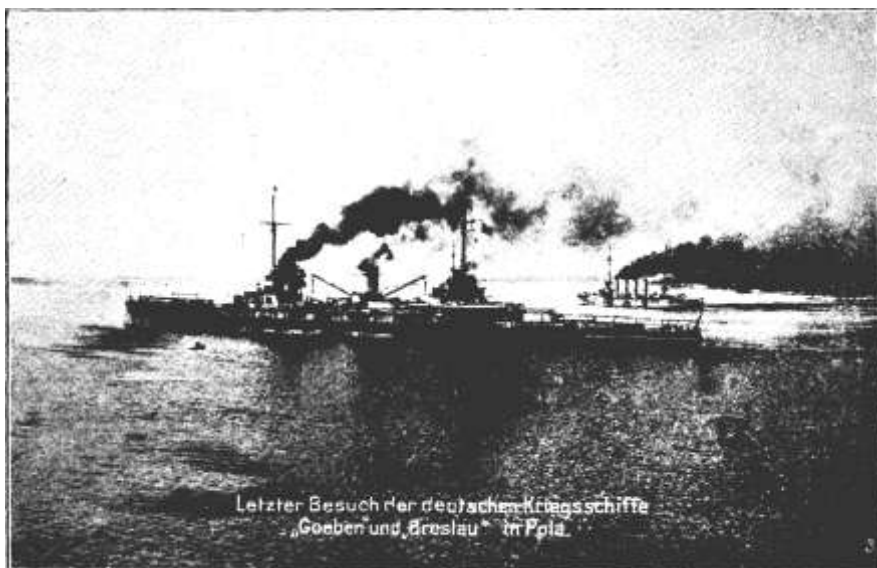
II. Vilmos német császár távozik hajónról.

Legénysége mind a két hajónak a háború befejezéséig német maradt.

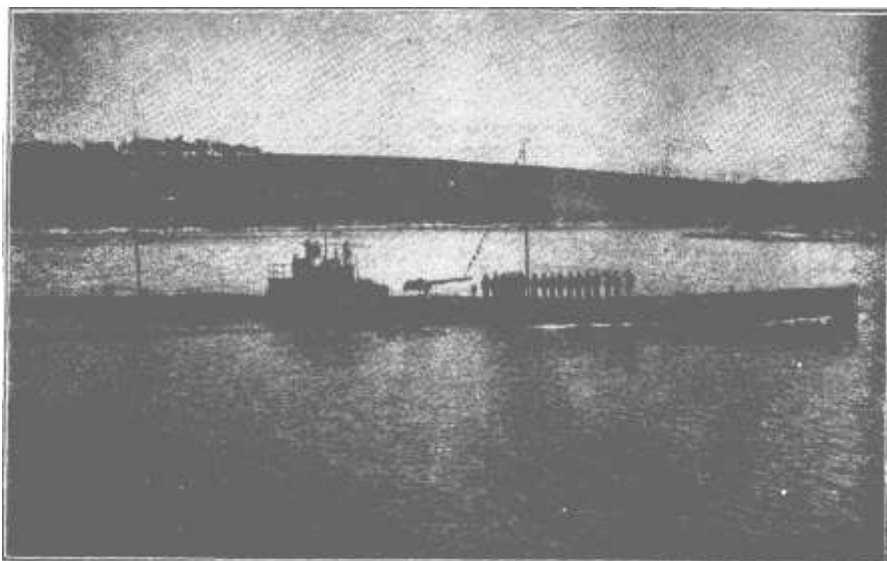
A török hadiflottának nagy erőssége lett a két hajó és eredményes munkát végeztek a Dardanellák védelmében.

A két német hajó a törökök birtokában más nevet kapott, A „Goeben“ a „Sultán Jawuz Selim“, a „Breslau“ pedig a „Midilli“ nevet kapta.

1916. év februárjában, a világháború idejének kellős közepén egy német tengeralattjáró futott be Póla kikötőjébe. A tengeralattjárónak mind a két rádió antennaoszlopa zászlókkal volt díszítve,



A „Breslau“ és „Goeben“ német hadihajók a pólai kikötőben.

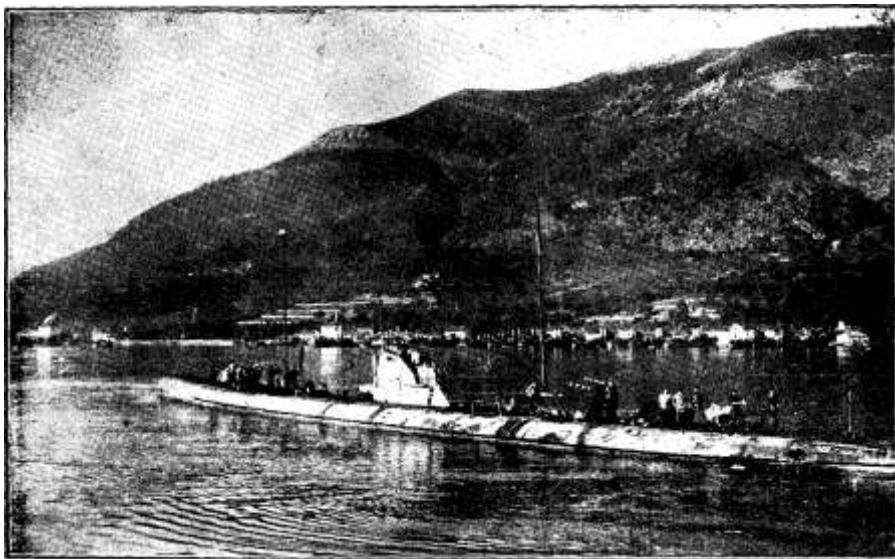


Az első német tengeralattjáró, amely víz alatt jött Friedrichshafenből Pólába.

tisztikara és legénysége tisztelgő állásban háromszoros hurrával üdvözölte az egyes sorhajókat,

Friedrichshafen és Fóla közt az út több ezer kilométer, ezt az utat megtenni ellenségek között a víz felszínén is nagy teljesítmény, hát még a víz alatt. Ez a haláltmegvető bátorság csodálatba ejtett mindenkit. Büszkék is voltunk német bajtársainkra.

A tengeralattjáró bejövetelét a mi hajóink tisztikara és legénysége „szalut ütátiókon“ fogadta. A háromszoros hurrától csak úgy



Német tengeralattjáró a cattaroi öbölben.

visszhangzott a kikötő. A zászlóshajókon a zenekar a német himnuszt játszotta. Mindkét oldalról örömteljes volt a fogadtatás.

A háború folyamán még nagyon sokszor megismétlődött a német tengeralattjárók Polába való érkezése a nyílt tenger felől, a fogadtatás minden alkalommal lelkes volt.

Mozi a hajón.

1915-ben egy pár vállalkozó szellemű tengerész, akikben nem volt soha hiány, a villanyszerelőkhöz beosztottak közül engedélyt kért a hajó parancsnokától, hogy a hajón mozit nyithasson. Tekintettel, hogy a mozi jövedelmének egy bizonyos százaléka a vörös-kereszt javára ment, a parancsnokság az engedélyt megadta.

Így aztán be kellett a mozigépeket szerezni. A képeket pedig a bécsi és budapesti hadügyminisztérium engedélye alapján a vörös-kereszt vezetőségének közbenjárásával kapták.

Maga a mozi újdonság volt a hajón.

Eddig ki kellett a tengerésznek menni a hajóról Pólába, hogy mozit láthasson, ami teljes parádés készületet és egy délutánt vett igénybe.

Ellenben a hajén levő moziba csak úgy otthonosan mentünk, nyáron a nagy melegben egész kényelmesen, fürdőruhában.

A hajó baloldali fedélközén állították fel a mozit. Vászna a baloldal közepén a tisztikonyha mellett volt kifeszítve.

A belépődíjak, mint minden moziban, változók voltak. I. hely 40 fillér, II. hely 20 fillér.

Azonban ez a mozi sem volt kivétel a többi mozik szabályai alól, mert itt is akadt potyanézó, a legnagyobb ellenőrzés mellett is, ki nem fizetett.

A helyek elosztása egészen újszerű volt. Mivel a vászon a fedélköz közepén volt kifeszítve, a baloldalt két egyenlő részre osztotta. Azon a részen, ahol a vetítógép volt elhelyezve, 40 fillér volt az ülőhely ára, mert ottan a feliratot nyugodtan el lehetett olvasni, az ellenkező oldalon, ahol a feliratok fordítva vetődtek a vászonra és csak a kézben tartott tükörből lehetett elolvasni, 20 fillér volt egy személy ülőhelye.

Hetenként háromszor volt előadás és pedig szerdán, szombaton és vasárnap. Ilyenkor előre reklámozták a mozi hirdetési helyén a műsort.

Néha egy-egy nagybbrfajta képet kifüggesztettek csaléteknek. Közönség mindig volt, mert a tengerész egy-egy délutánt eltöltött vele és jól kinevethette magát. A képek majdnem mindig humorosak voltak, néha-néha szerelmi dolgokkal átszóve.

A feliratok a filmen többnyire németül voltak, de magyar feliratú film is akadt. Ilyenkor minden magyar néző – kevés időre – de otthon volt gondolatban.

Érdekes volt az egyes megjegyzéseket hallgatni magyar, német, olasz, horvát, lengyel, cseh nyelveken, ahogy a csoportok ültek.

Szék, vagy ülőhely nem volt, mindenki maga vitte és hozta el ülőhelyét.

Tekintettel arra, hogy a hajón szék nem igen volt, mert csak a tiszt- és önkéntes étkezde rendelkezt mozgatható székekkel a háború alatt is, egy-egy felfordított dézsa, láda, ruhászsák, legtöbb esetben branda (a tengerész ágya kötéllel összecsavarva) volt az ülőhely.

Ezeket minden előadás után a néző magával, is vitte. Akik másik előadásra jegyet váltottak, új ülőhelyet hoztak magukkal.

fia a képek mulatságosak voltak, akkor csakúgy harsogott a baloldal a nevetéstől, ami az egész hajón visszhangzott. Sokszor a jóízű nevetés a fedélzeten őrszolgálatot teljesítő tengerészt is nevetésre készttette, holott ő nem is látta a nevetni való eseményt.

A tengerészek maguk között, mint naiv gyerekek, szívből mulattak egy-egy jó képen és egyiket sem zsenírozta a mellette ülő szomszédja.

Egy-két órára el is felejtették, hogy világháborúban vannak, teljesen átadták magukat a kép hatásának. Csak az előadás végén volt egy pillanatra keserű a csalódás, ami azonban egy pár perc múlva elmúlt.

A moziba bort és sört is lehetett vinni. A szünetek alatt, amely rendszeren a képek ki- és betétele közben volt, koccintgattak is a kamellákkal.

Így szórakoztak a hajó mozijában a tengerészek a világháború csendes óráiban.

Az S. M. S. „Zrínyi“ tanyája.

Magyar ember nem tud meglenni föld nélkül. A tengerészeink közt levő magyar fiúk is nagyon nélkülözték a földművelés otthonra emlékeztető munkáját. A tengerpart azonban kopár és sziklás volt, azonban ennek dacára is felépült a magyar tengerészek kezemunkája által az S. M. S. „Zrínyi“ sorhajó tanyája.

Isztria a trieszti és fiumei öblök között elterülő 4955 km² nagyságú félsziget.

Talajképződés tekintetében a Karszt-vidékhez tartozik. Kopár, mészköves félsziget, ahol elkényszeredett földművelést csak a mélyebben fekvő dolinákban lehet üzni s így meglehetősen visszamaradt gazdasági életet él.

Póla határának nagyrésze ilyen kopár, mészköves talajból áll. Vallelungától nyugatra Stignanó, még északnyugatabbra Dignano községek fekszenek.

Mind a két község termőföldben szegény és vízben szűkölködő. A két község között dombos és lapályos mészköves terület fekvő műveletlenül.

A háború első évében a hajók legénysége tisztek vezetése alatt hetenként többször szárazföldi gyakorlatot tartott s ilyen alkalmakkor Póla fentemlített körzetét is bejárták.

A gyakorlatozó katonák magyar tagjainak feltűnt ezeknek a földeknek elhagyatottsága és mindjárt eszükbe jutott, hogy megfelelő javítással és munkával milyen szép paradicsomot lehetne itt létesíteni. A szép elgondolást tett követte.

Több magyar fiú összeállott és a hajóparancsnokságnak jelentték az általuk elgondolt tervet.

Ez pedig nem volt más, mint a hajó élelmezését friss zöldségekkel javítani.

A parancsnokság, a csoport jelentését jónak találva, magáévá tette az ügyet. A kért területet bérbevette Stignanó és Dignano községektől.

A földért rajongó kis magyar csapat álma ezzel valóra vált. Most rajtuk volt a sor megmutatni, hogy mire képesek.

Ásót, kapát, gereblyét a hajón maguk készítettek olyan hirtelen hogy a kimenetelre szóló parancskor már mindegyik el volt látva a megfelelő kezdetleges földmívelő eszközökkel. Az isztriaiak mosolyogtak a vállalkozáson s gondolták, szalmaláng az egész.

A csoportnak, mely először csak kilenc emberből állott, a hajó magyar származású fegyvermestere a saját pénzéből két szamarat vásárolt.

Ez volt az egész felszerelése kezdetkor a tanyának.

A hajó egyik törzsaltisztyjének a vezetése alatt ez a kis csapat kivonult a földre, hogy birtokba vegye a községektől és egyúttal a határokat, mint itthon, kijelölték.

A községek vezetői elég tekintélyes nagyságú földet adtak át a kis csapatnak, de ez csupa sziklás terület volt, melyen a számarkóró is csak elvétve vert gyökeret.

A csoport az átvétel után kintmaradt egész nap, több tagja a környéket barangolta be és csak estére- tértek haza a hajóra.

A hajón megbeszélték a másnapi munkabeosztást, ez így folyt 4 héten át, de ekkorra már a tanya háza és a két szamar számára az istálló is készen állt.

Felváltva 1-2 ember éjjelre is kint maradt felügyelni a földre és a házra.

El-elbeszélgettem a tanya egyik főintézőjével, ki nagyokat sóhajtván emlegette a kezdet nehézségeit.

Amint elmondta, a jó földet bizony lopni kellett és a két számmárral kis kordén napszámra hordták 16 kilométer távolságról. Az itthon maradtak pedig a sziklás földet nagy kalapáccsokkal aprózták, hogy mélyebb gyökeret verhessen az elvetett mag. Négyzetméterről négyzetméterre haladtak, mellettük állt a munkát bámulva Stignanó egész lakossága, akik el nem tudták gondolni, hogy képzelik el ezek a földmívelést. A munka eredménye meg lett. Az első vetemény borsó, bab és burgonya volt.

Három hónap múlva már új terménnyel kedveskedhettek a magyar fiúk a hajó tisztikarának.

Ekkor még nem volt sok termőföldjük. Lassan azonban mindig gyarapodott, úgy hogy a föld nagyságához a munkálkodó legénység számát is emelni kellett. Emberben nem volt hiány és a változatosságért sokan önként is vállalkoztak a tanyai munkára még olyanok is, akiknek itthon más volt a mesterségük.

A felépített zsalugáteres tanyai háznak muskátlis volt nemcsak

az ablaka, hanem az udvara is, sőt a ház előtti kis kert is, mely a falu felé volt készítve.

A föld tudatos kihasználásával a gazdaság állatállománya is állandóan szaporodott. Voltak már lovak, tehenek, kecskék a szamarakon kívül, csirkéket ültettek, disznókat hizlaltak, egyszóval a tanyán, mint itthon, majorságot is létesítettek.

Három kutat fúrtak, melyekben mindig volt víz, még akkor is amidőn a nagy meleg miatt a faluban minden kút kiszáradt.

A tanya nagysága 1918. év nyarán 8 holdnyi terület volt. A semmiből ezt a nagy területet előteremteni elég nagy és fáradságos munka volt.

A két község vezetősége elismerését fejezte ki hajóparancsnokságunknak földjük termékenyvé tételéért.

Kora tavasszal csirkepaprikás és rántottcsirke volt egy-egy vásárnap a hajószemélyzet ebédje. Az újbürgonya hamarabb került hajónkra, mint a városba. A zöldbab és spenót nagyon jólesett a száraz főzelék után, szinte felfrissült tőlük az ember.

Míg más hajókon reggel feketekávé volt a reggeli, addig a „Zrínyi“ hajón már 1916 májusától tejes kávékat kapott a legénység. A tej tehen-, kecske- és szamártejéből volt keverve.

A disznóhízlalás egy egész új rendszere honosodott meg a „Zrínyi“-tanyán.

A földhordás alkalmával a magyar fiúk megfigyelték, hogy Dignanótól nyugatra erdő terül el. Ez az erdő tölgyes és igen bő a termése. Megint egy újabb terv adódott, amit csak jelenteni kellett és valóra vált.

Minden évben a hajók ősze felé kifutottak a Fasanai öbölbe különféle lögyakorlatokat végezni. A „Zrínyi“ is kint járt, de mindig akkor, amikor a makk már lehullott.

A lövés gyakorlatok elvégzése után egy-két napig még a Fasanai öbölben tartózkodott a hajónk. Ezeken a szabad napokon a hajó parancsnoksága a hajólegénység nagyrészét kiszállította jókor reggel a fasanai tölgyes erdő közepébe. Mindenki munkaruhájában, egy kis zsákkal jött ki és mint egy majális tűnt fel az embereknek a levegőjű erdőben a tengerpart mellett egy napot eltölteni.

A táborikonyhát is kihozták, ahol a konzervgulyást melegítették meg ebédre, amely után mindig járt bor is.

Az élelem dupla volt, amiért meg kellett dolgozni. A kis sereg

hozott a hajóról nagy mérleget és nagy zsákokat a gyűjtött makk számára.

Egy tisztást kiválasztva megállt a tengerész csapat és a vezető tiszt itten adta ki a munkára szóló parancsot. Elrendelte a makkszedési és gyűjtési versenyt. A verseny szabályait és díjazását ismertette.

Midőn a kürtös sorakozót fúj, az lesz a szedéshez való indulás jele, amikor lefúj, az lesz a vége. Tehát mindenki igyekezzen ezen időn belül minél több makkot szedni, hogy a kitűzött jutalomdíjakat elnyerhesse:

- 1-ső díj 1 ezüst óra,
- 2-ik „ 1000 darab szivar,
- 3-ik „ 1000 Memphis cigaretta,
- 4-ik „ 10 doboz Hercegov. dohány,
- 5-ik „ 5
- 6-ik „ 100 darab szivar,
- 7., 8., 9., 10-ik díj 2-2 doboz hercegovina dohány.

Az adott jelre megindult a makkszedési verseny és folyt egész délután 5 óráig. Egy nap 80-90 mázsa makkot szedett így össze a tengerész csapat, ami aztán a tanyán levő disznóknak a hizlalását megkönnyítette.

Minden ősszel 2-2 napig tartott ez a makkszedési verseny, mely a magyar tengerészünk ötlete volt.

Az így összegyűjtött makk őrzésére 2 fegyveres őr kint maradt, amíg szekereken a tanyákra át nem szállították az egész mennyiséget.

A téli hónapokban aztán a tanya látta el többször disznóhússal a hajó személyzetét, ami nem is volt kis munka, mert 1000 embernek a számára kellett a húsmennyiséget szállítani.

A tanya minden évben jobban és jobban gyarapodott, lakóháza Stignanó község kultúrháza lett, mert a kint lakó felügyelők gramofont vettek sok lemezzel és esténként a ház előtt mulattatták az egész falu lakosságát.

Az esteli korzó a tanya előtt zajlott le és nem egy kisleány a stignanói lányok közül vágyott a munkás magyar fiúk felesége lenni.

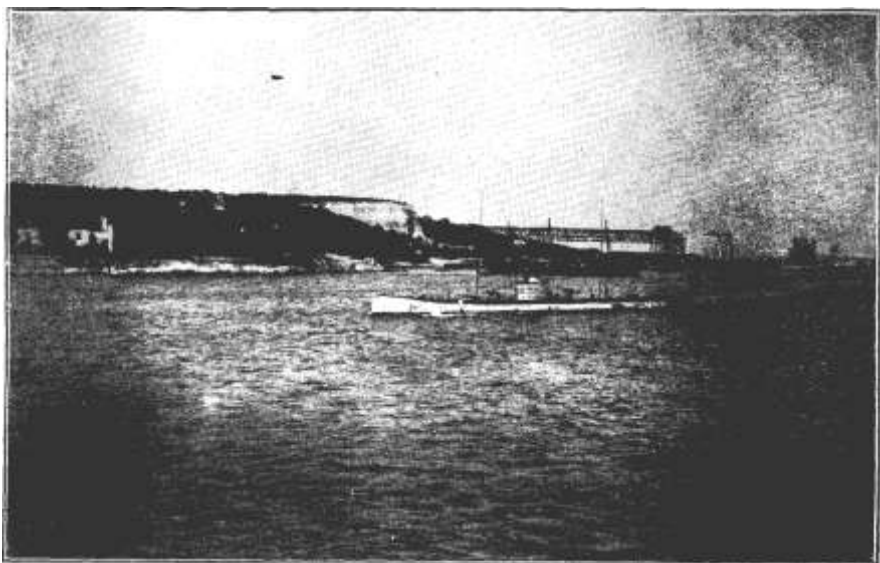
A „Zrínyi“ magyar tengerészei így hódították meg nemcsak az izsriai földet, hanem az ottan lakók szívét is.

Ezúton legyen emléke áldott Daublebsky Maximilián sorhajókapitánynak, a „Zrínyi“ sorhajó melegszívű parancsnokának, akinek megértése lehetővé tette a magyar fiúk ötletének megvalósulását.

Tengeralattjáróink munkája a világháborúban.

Haditengerészetünknek legnélkülözhetetlenebb és egyik legfontosabb része volt a tengeralattjáró flottilla.

A tengeralattjáró nem új dolog, eredete visszanyúlik az 1700-as évek elejére. Az emberi elmét a nagy csatahajók láthatatlan megtámadása készítette a tengeralattjárók tökéletesítésére. Ezt a munkát



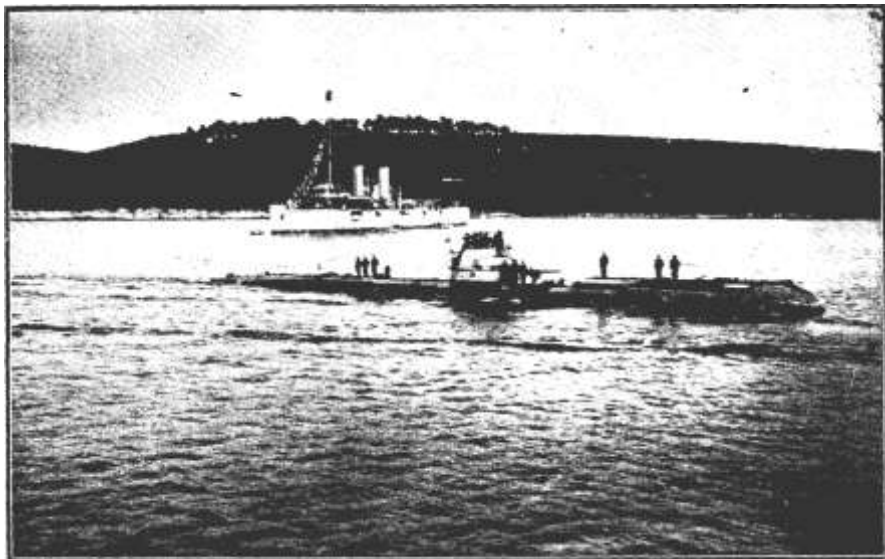
Tentera'aujaro a póli kikötőben.

oly fényesen sikerült megoldani, hogy ma már minden tengerrel rendelkező állam tengeralattjárót épít inkább, mint nagy csatahajót.

A császári és királyi haditengerészet az 1905. évben kezdte el a tengeralattjárók építését, egy pár évvel elkésve a többi nagy államoktól. Azonban a világháború statisztikája megmutatta, hogy tengeralattjáróink eredményesebben dolgoztak, mint a többi államok?, aminek főoka tengeralattjáróink és torpedóink tökéletesebb elkészítésében, tisztjeink és legénységünk tudományosabb és gyakorlatiasabb kiképzésében rejlett.

A háború alatt tengeralattjáró flottilánknak két nagy állomása volt: az egyik Pólában, a másik Cattaróban.

Minden tengeralattjárónak a vezető parancsnokon kívül két csoport egyforma számú legénysége van. Amíg az egyik csoport a tengeralattjáróval kifut a tengerre kötelességét végezni, addig a másik csoport legénység otthon marad. Ezeknek a dolga a tengeralattjáró bejövetele után a hajó gépeit takarítani, olajozni és rendbehozni a következő újabb útra. Betegség esetén a pihenő csoportból történik az utánpótlás már azért is, mert ezek ismerik a hajót.



Tengeralattjáró gyakorlata a kikötőben.

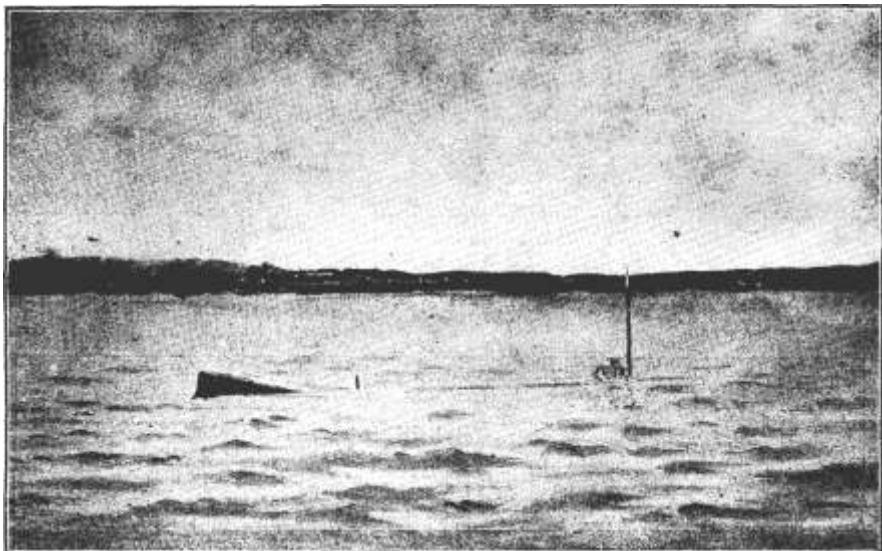
A tengeralattjáró tisztjei és a legénység szigorú orvosi vizsgálaton esnek át a felvétel előtt. Fontos a jó erős szív, szem és hallás. Inni, dohányozni a tengeralattjárón nem szabad.

Ételük többnyire konzerv és galetta (szárított tészta) volt. A kozervet villamos gyorsfőzőn melegítik meg. A tisztek és legénység étele egyforma. Szórakozás nagyon kevés adódik, visznek ugyan magukkal gramofont és a tengerfenéken töltve az éjszakát, ezzel teszik könnyebbé az állandó nehéz szolgálatot. Van kártya is és csendes időbér tarokkznak.

A tengeralattjáró levegőjét kalipatronnal frissítik, melynek be-

légzését a testnek meg kell szokni. Midőn egy nagyobb tengeralatti út után a szabad levegőre érhetnek, szinte újjászületve érzik magukat s tele tüdővel szívják a friss levegőt.

A tengeralattjárón szolgálat ideje előtt már 3-4 órával figyelmesen átnéznék minden csavart, hogy rendben van-e. Az indulás előtt a legénység a parancsnoki torony lejáróján lemegy a tengeralattjáró belsejébe és mindenki elfoglalja a számára kijelölt helyet. Utolsónak a parancsnok megy le és személyesen gondoskodik a lejárati nyílás légmentes elzárásáról.

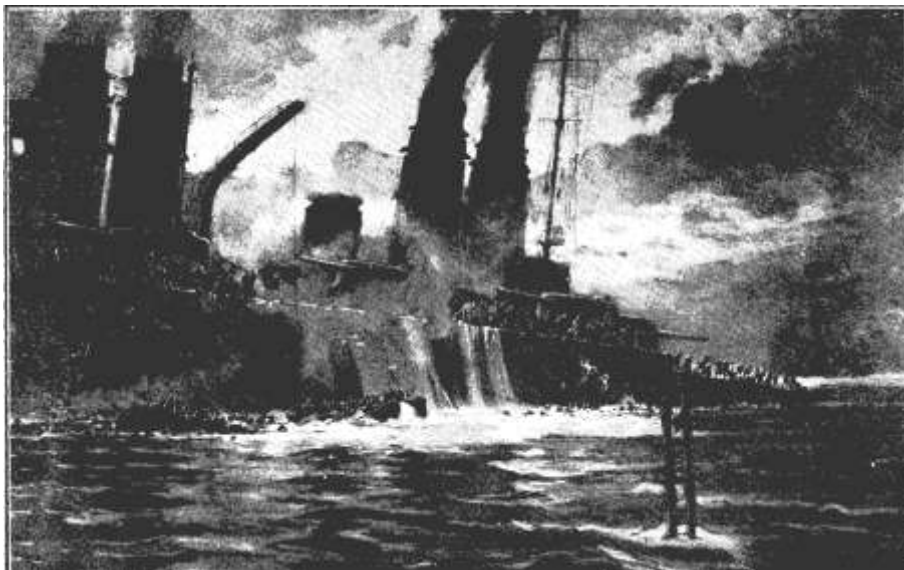


Tengeralattjáró víz alá merül.

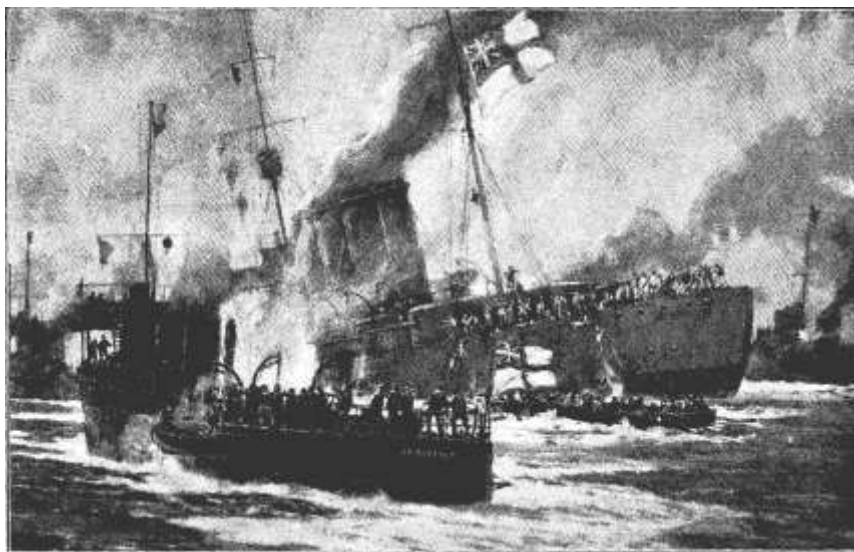
Most már minden kész az alámerüléshez, amelyet a parancsnok szavai után teljesítenek is. A parancsnok vezényszavára a tengeralattjáró oldalkamrái lassan vízzel telnek meg és ennek következtében a tengeralattjáró a kívánt mélységig alámerül. A víz ki- és beszívattuzását a tengeralattjárón erre a célra berendezett gépek végzik.

Az elég szűk parancsnoki toronyban vannak összpontosítva a tengeralattjáró vezetésére szolgáló összes műszerek.

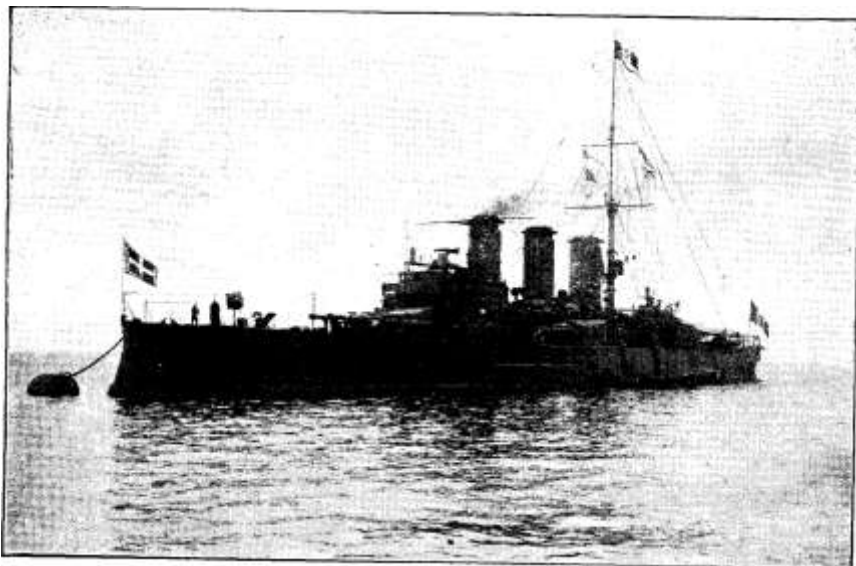
A víz alá merült tengeralattjáró a periszkópon keresztül tájékozódik.



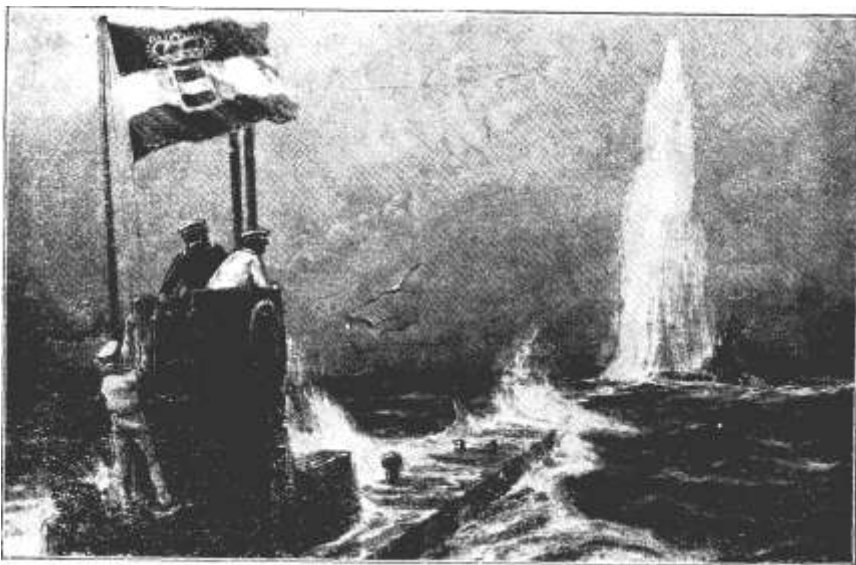
(A lipcei „Illustrierte Zeitung“ engeáíyél.)
Az „U. V.“ cs. és kir. tengeralattjáró megtorpedózza a „Leon Gambetta“ francia páncélos cirkálót.



(A lipcei „Illustrierte Zeitung“ engeáíyél.)
Az „U. IV.“ cs. és kir. tengeralattjáró megtorpedózza az angol flotta egyik „Liverpool”-típusú cirkálóját.



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)
A megtorpedózott „Amalfi“ olasz páncélos cirkáló.

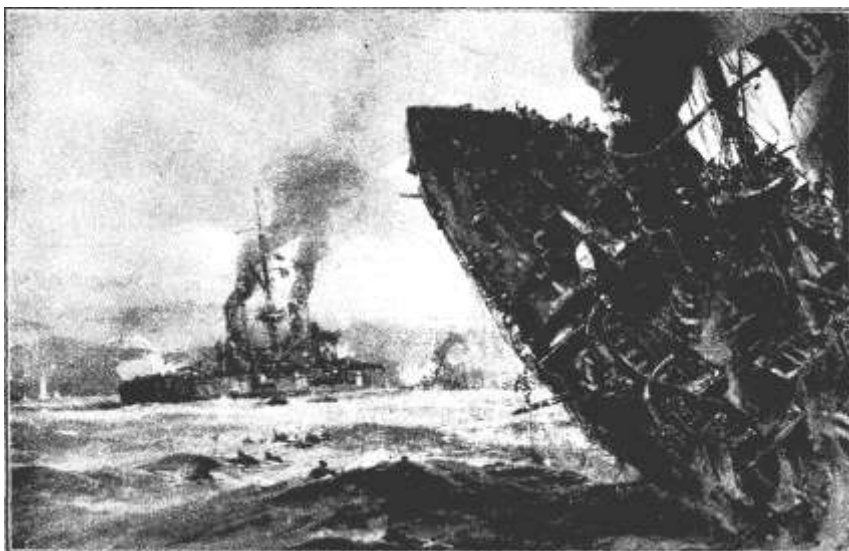


(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)
A „Medusa“ olasz tengeralattjáró elsüyesztése egy cs. és kir. tengelattjárótól!

A periszkóp hossza 4-5 méter és külső átmérője 8-12 centiméter.

Minden tengeralattjárón kétféle periszkópot használtak, az egyiknek kis látószöge volt és forgatható, A másik rögzített és ki-látást nyújtott az egész látókörre.

Ezen műszer alapelve ugyanaz, mint a harctéren használt ollós távcsöveké, A tárgy-lencsébe egy fénysugár lép, ottan azt egy hasábrendszer 90 fokra töri, azután a távcsövön át a szemlencséhez jut, ahol megint 90 foknyira megtörik, úgy hogy a szemlő éppen



(A ilpcsei „Illustrierte Zeitung” engeőlyéuel.)

Egy cs. és kir. tengeralattjáró elsüllyeszi a „Giuseppe Garibaldi” olasz páncélos cirkálót.

ágy lát, mintha rendes távcsövön át nézne. Míg a tengeralattjáró úton van, a periszkóp mellett állandóan megfigyelő ül.

A tengeralattjáró parancsnokának nagyon óvatosnak kell lenni, hogy a közeledő ellenséges hajót már messziről felismerje és lőtávolságra megközelítse.

Minden államnak különféle hajótípusai vannak, amelyeket a nemzetközi kimutatásban oldalnézetben rajzolnak, így a távlati rajzból a képzett tengerésztiszt könnyen felismerheti a hajó típusát, válfaját és ez a fontos, a hajó neve az utólag úgyis kiderül.

Az ellenséges hajók megközelítése elég nehéz és terhes munka, mert minden nagy csatahajót 4-6 kisebb torpedóhajó kísér és ezeken a torpedóhajókon külön szolgálat volt a tenger felszínének állandó megfigyelése. A legcsekélyebb gyanús pontra, mely felbukkant és esetleg egy ellenséges tengeralattjáró periszkópja lehet, a szolgálatban levő figyelmezteti hajójának parancsnokságát.

A tengeralattjárón a torpedókilövő készülékeknek munkáját és



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével)

Lovag- Trapp Oyörgycs. cs kir. sorhajóhadnagy, az „U. V.“ parancsnoka.

a lövésnek az útját magával a tengeralattjáró egész testével együtt kell irányítani, mivel a torpedókilövő készülék külön nem mozgatható.

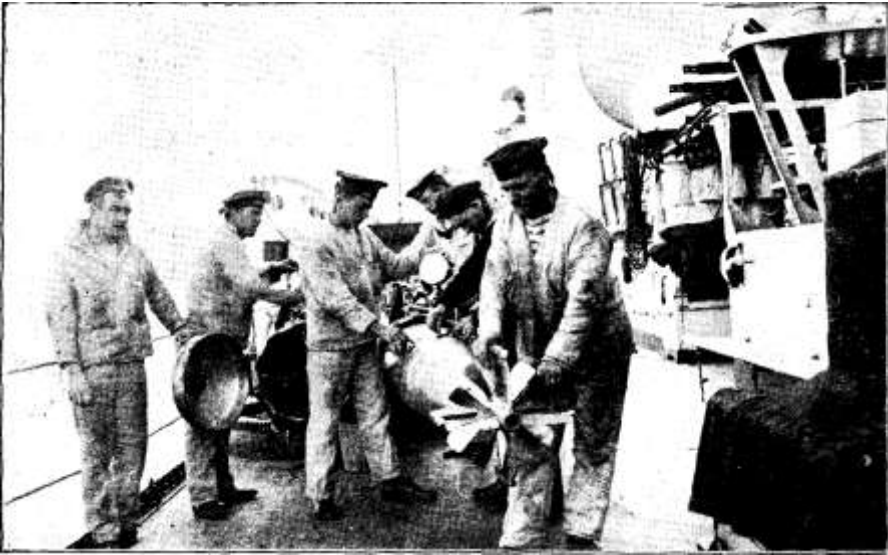
Torpedó.

A torpedó víz alatt járó robbanó löveg. A modern torpedót Luppis Károly cs. és kir. korvettkapitány és Whithead angol mérnök találták fel és készítették a fiumei torpedógyárbau. Újítási vég-

zett és a torpedót tökéletesítette a cs. és kir. haditengerészet Obry nevű művezetője.

A torpedó szivarhoz hasonló löveg, melynek hátulsó részén két ellenkező menetű hajócsavarja van, melyet a torpedó belsejében elhelyezett és sűrített levegővel hajtott motor hoz működésbe.

A torpedó három részre van osztva. Elülső részében foglal helyet a robbanóanyag a gyújtókészülékkel. Középső részében tartály van sűrített levegővel telítve, amely a harmadik részben elhelyezett gépek hajtására szolgál.



Torpedó-töltés.

A torpedó 6 méter hosszú, 53 centiméter átmérőm, 1200 kgr súlyú, amelyből a robbanóanyag 200 kgr. Kilövés utáni átlagos sebessége 50 km, pályájának hossza 10 km.

Ellene löveggel és védőhálókkal védekeznek. A torpedókilövő készülék kétféle: vízalatti és vízfeletti.

Nagy hadihajók és tengeralattjárók vízalatti, torpedórombolók, ugró-hajók vízfeletti torpedókilövő készülékkel vannak felszerelve. A vízfeletti kilövőkészülék irányítható, éppen úgy, mint az ágyúcső, a vízalatti ellenben nem s így a hajó egész testével kell irányítani.

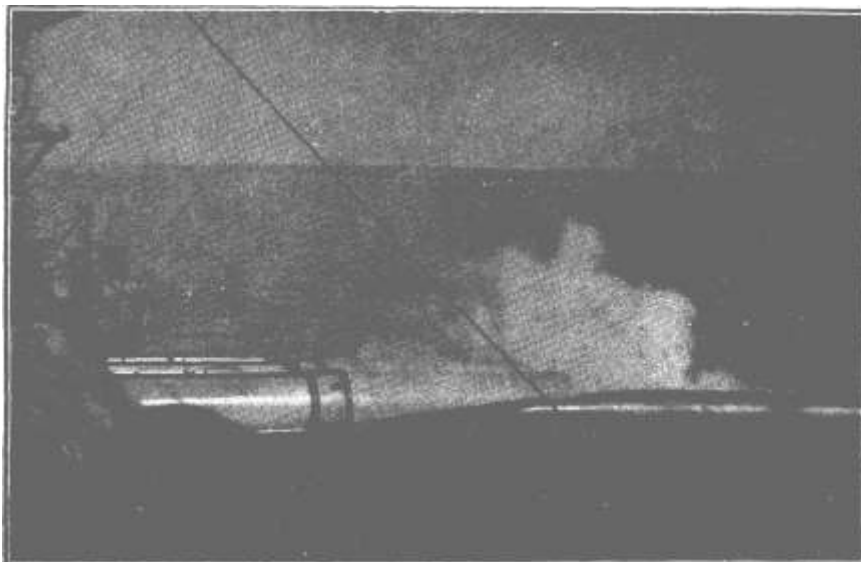
A torpedót a készülékből a helyes beállítás után légnyomással lökik ki. («0 légköri nyomás.)

Torpedózás előtt a tengeralattjáró a torpedózandó hajónak fordul. A parancsnok által kiadott parancsot végrehajtás előtt ismételni kell a legénységnek és csak az ismétlés elhangzása után szabad cselekedni.

Példa erre:

Parancs vezényszó: 1-es számú torpedó kész!

Válasz: 1-es számú torpedó készí



Torpedó a kilövés pillanatában.

Parancs vezényszó: 1-es számú torpedó tüzelj!

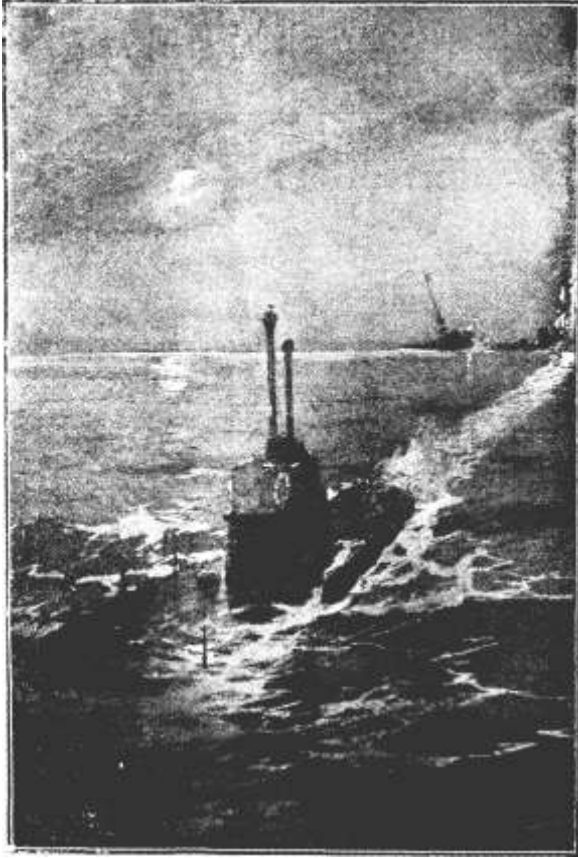
Válasz: 1-es számú torpedó tüzelj! és ennek elhangzása után egy ütés cs repül úszva a tenger vizében a kilőtt torpedó.

Ha a kilőtt torpedó talált, amit a tengeralattjáró parancsnoka a periszkópon láthatott is s amit az eredményes lövés robbanóereje következtében keletkezett hullámrezgésből a tengeralattjáró egész személyzete érzett, ilyenkor nagy az öröm, semmit sem látnak, de tudják, hogy munkájukat siker koronázta.

Ilyenkor a tengeralattjárón önkénytelenül is mindenki hurrát kiált és boldog mindenki az eredmény után kijáró kitüntetés remé-

nyében. Azonban máris elő kell készíteni a kikivőkeszüléket egy újabb támadásra. A tengeralattjáró fáradt személyzete ilyen esetek után is feszülten várja a további parancsot.

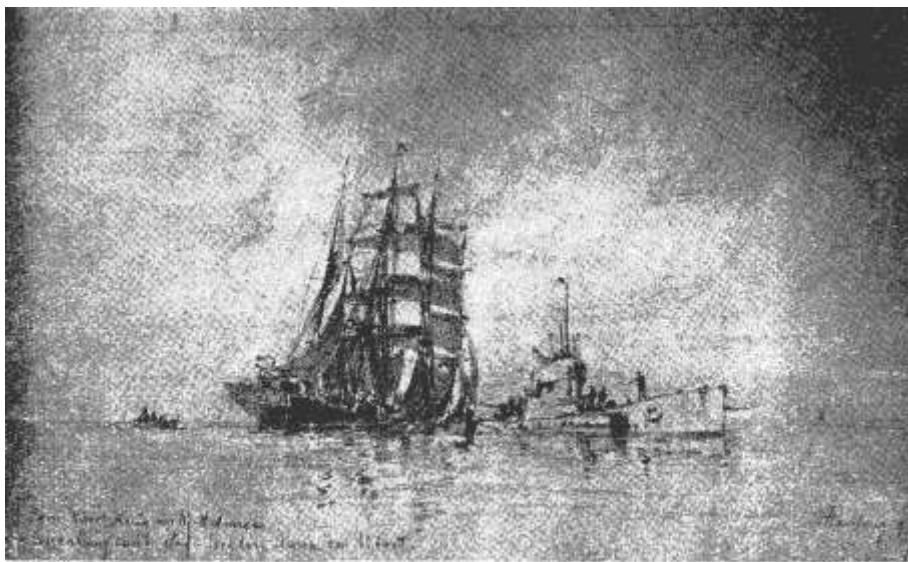
Egy-egy hosszabb őrszolgálat után a fáradt tisztikar és a legénység jóleső örömmel fogadja a felváltás idejét, amely szabad levegőn való tartózkodást nyújt a fáradt tengerészeknek.



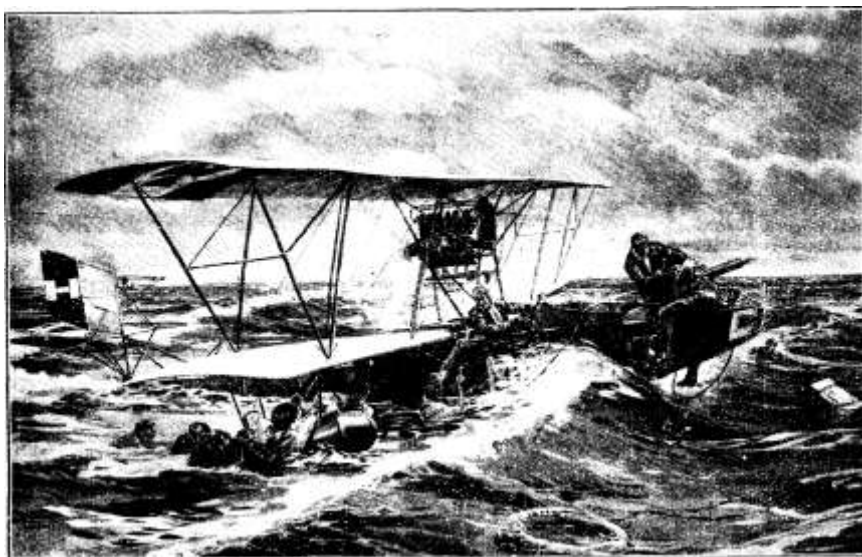
A kilőtt torpedó útja a tenderen

A cirkáló és megfigyelő területét csak akkor hagyhatta el egy tengeralattjáró, hogy ha másik felváltotta.

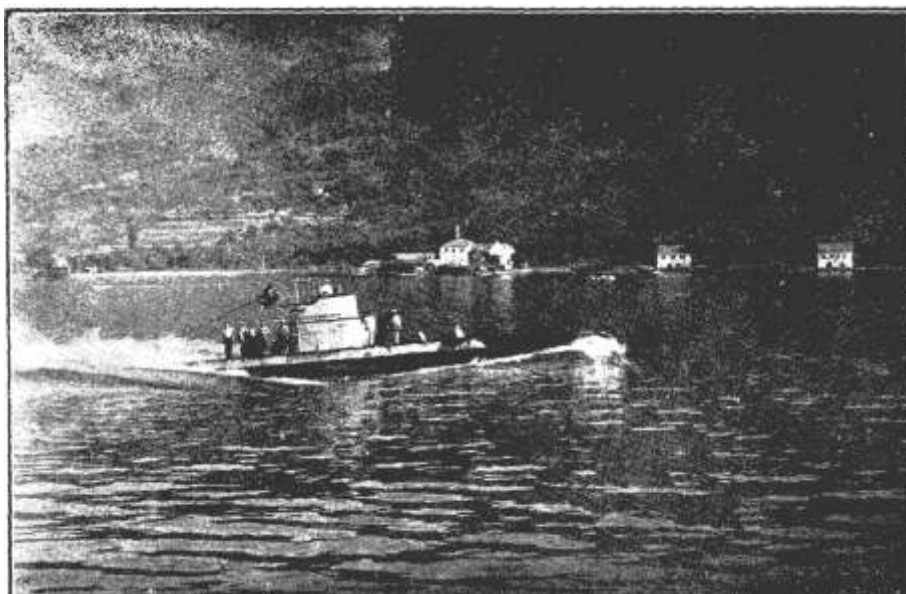
Egy-egy sikeres út után boldog a személyzet, hazafelé menet előkerülnek a konyakos- és pezsgősüvegek, amelyeket nem volna szabad a hajón tartani, de ilyen alkalommal meg van engedve.



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)
Egy tengeralattjáró csülyeszt egy olasz vitorlást.



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)
A déli Adrián elsülyesztett „Foncoult“ francia tengeralattjáró legénységét ki
menti egy osztrák-magyar vízirepülőgép.

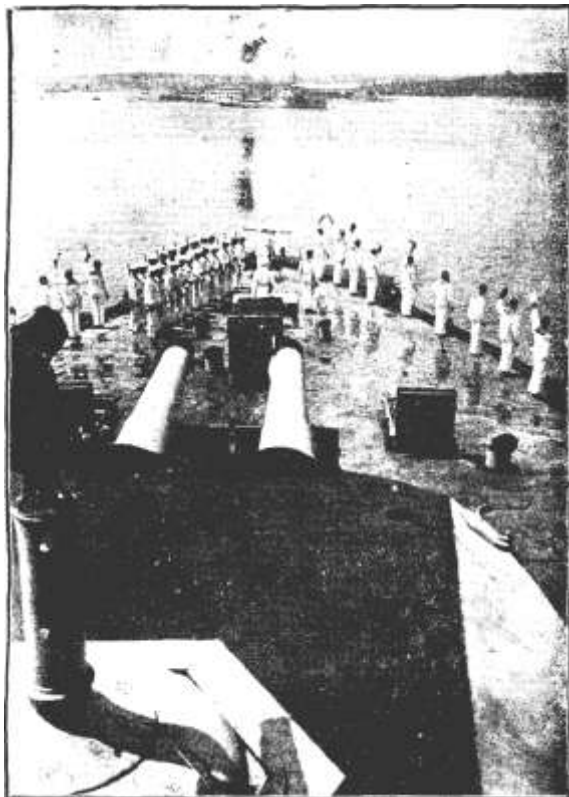


Az „U. V.“ a cattaroi öbölben.



Az „U. XII.“ tengeralattjáró hősi halált halt személyzete.

A kikötőben, hova befutnak, már tudják az eredményt és ehhez méltóan fogadják a tengeralattjárót. A nagy hajókon minden ember tisztelgő állásban áll és hurrázik. A tengeralattjárón is az egész sze-



Tisztelgő állás a hadihajón.

mélyzet fent a fedélzeten rancsnokával együtt tiszteleg és viszonozza a hurrá-kiáltást.

Szeretetteljes melegség és testvéri együttérzés volt ezekben a fogadtatásokban.

A császári és királyi haditengerészet tengeralattjáró flottájának munka-kimutatása.

1. 1914 december hó 21-én a francia „Jean Bart“ zászlóshajót az adriai tenger déli részén az „U. XII.“ jelzésű tengeralattjárónk megtorpedózta, úgy hogy súlyosan sérülve a máltai dokkba vontatták. Az „U. XII.“ tengeralattjáró parancsnoka Lerch Jenő sorhajóhadnagy volt.

2. 1915 április hó 27-én a „Leon Qambetta“ francia páncélos nagy cirkálót az olasz partok közelében az „U. V.“ tengeralattjárónk megtorpedózta és elsüllyesztette. Az „U. V.“ tengeralattjáró parancsnoka lovag Trapp György sorhajóhadnagy volt.

3. 1915 június hó 9-én az angol „Liverpool“ osztályából San Giavanni di Meduától 30 mérföldnyire az „U. IV.“ tengeralattjárónk megtorpedózott és elsüllyesztett egy angol cirkálót. Az „U. IV.“ tengeralattjáró parancsnoka Singule Rezső sorhajóhadnagy volt.

4. 1915 június 11-én egy tengeralattjárónk az északi Adrián megtámadta és elsüllyesztette az olasz „Medusa“ nevű legújabb tengeralattjárót.

5. 1915 június hó 26-án flottánk egyik tengeralattjárójának sikerült az északi Adrián egy olasz torpedónaszádot elsüllyeszteni.

6. 1915 július hó 2-án az északi Adrián az „1705.“ olasz torpedónaszádot egyik tengeralattjárónk megtorpedózta és elsüllyesztette.

7. 1915 július 7-éii egyik tengeralattjárónk megtorpedózta és elsüllyesztette az „Amalfi“ olasz páncélos nagy cirkálót.

8. 1915 július hó 18-án Raguzától délre az „U. IV.“ tengeralattjárónk elsüllyesztette a „Giuseppe Garibaldi“ nevű páncélos olasz cirkálót. Az „U. IV.“ tengeralattjáró parancsnoka Singule Rezső sorhajóhadnagy volt.

9. 1915 augusztus hó 5-én Pelagosa sziget mellett az „U. V.“ tengeralattjárónk megtorpedózta és elsüllyesztette a „pereidé“ nevű olasz tengeralattjárót. Az „U. V.“ tengeralattjáró parancsnoka lovag Trapp György sorhajóhadnagy volt.

10. 1916 március hó 18-án Durazzó előtt hat tengeri mérföldre egyik tengeralattjárónk, melynek parancsnoka Falkhausen Hugó sorhajóhadnagy volt, megtorpedózta és elsüllyesztette a francia „Renaudin“ nevű torpedóziizót. Hivatalos jelentés róla:

„Egyik tengeralattjárónk Durazzó előtt megtorpedózta a francia „Renaudin“ nevű torpedóziizót. Egy perc alatt elsüllyedt.“

1915 december hó 30-án, mikor egy cirkálóflottillánkat a francia Laubent-típusú „Mojnge.“ nevű tengeralattjáró meg akarta támadni, éber tengerészeink észrevették, körtűzbe fogták és elsüllyesztették. A francia tengeralattjáró legénysége az ellőtt parancsnoki toronynyíláson keresztül kiugrott a vízbe, ahonnan mentőcsónakokkal 1 tisztet és a 18 főnyi legénységet tengerészeink megmentették.

A tengeralattjáró parancsnoka nem menekült, hanem midőn látta, hogy a helyzet menthetetlen, a tengeralattjárót a levegőbe röpítette és ő is hősi halált halt.

A tengeralattjáróink munka-eredménye után két szomorú esetet is meg kell említenem.

Ugyanis az „U. XII.“ tengeralattjárót egy olasz tengeralattjáró megtorpedózta ennek egész személyzete a hazáért tengerész-halált halt 1915 augusztus 10-én. Lerch Jenő sorhajóhadnagyon kívül még 1 tiszt és 12 tengerész halt hősi halált.

A másik az „U. III.“ tengeralattjáró esete volt, amely egy megelőző tengeri ütközetből már megsérülve jött hazafelé, midőn a francia „Bisont“ típusú torpedózúzó tönkrelőtte. Stranad Károly sorhajóhadnagy és hat tengerésze halt hősi halált.

Haus Antal vezértengernagy temetése.

1917-ben nagy csapás érte haditengerészetünket. A nagy tengernagyunk, minden tengerész jószágos atyja, meghalt. A gyászeset híre a flottánál nagy szomorúságot okozott és a hajók zászlóit azonnal félárbocra vonták.

IV. Károly király Frigyes főherceggel együtt jött le, hogy hűséges emberének temetésén személyesen jelen lehessen.

A halál a hajó kabinjában érte a vezértengernagyot. A vezértengernagyfi fogadó nagytermében ravatalozták fel a holttestet. Aztán kiszállították a tengerészeti templomba, ahonnan a gyászszertartás után vitték a temetőbe.

A „Viribus Unitis“ sorhajóról a holttestet az I. számú nagy csónakba szállították az emelődaru segítségével. Négy drótkötélre függesztették a fekete deszkalapot, amelyre a koporsót tették, leterítve a monarchia tengerészetének zászlójával.

A nagy csónakba, mely a sorhajó oldalánál állott és kívül-belül fekete posztóval volt bevonva, tették a koporsót. A koporsó mellett 12 fegyveres tengerész állt díszőrséget.

Mia'att a koporsót csónakba tették, a hajó tisztikara és legénysége feszes vigyázz-állásban állott és búcsúzott jószágos szívű vezetőjétől, parancsnokától.

A tiszték és a legénység díszruházatban voltak. A holttestet a csónakon kivitték Pólába és a tengerészeti templomban ravatalozták fel.

Nagy katonai pompával ment végbe a temetés. Minden tengerészeti alakulat küldöttségileg vett részt a temetésen. Kivonult a Pólában állomásozó szárazföldi katonaság tisztikara és legénysége is.

A templomban nagy papi segédlettel végezték a róm. kath. egyház szertartása szerint a halott beszentelését. A szertartás végeztével megindult a szomorú temetési menet.

A menetet négy század fegyveres tengerész nyitotta meg. Utána a tengerészeti nagy zenekar következett, mely a sírig gyászdalokat játszott.

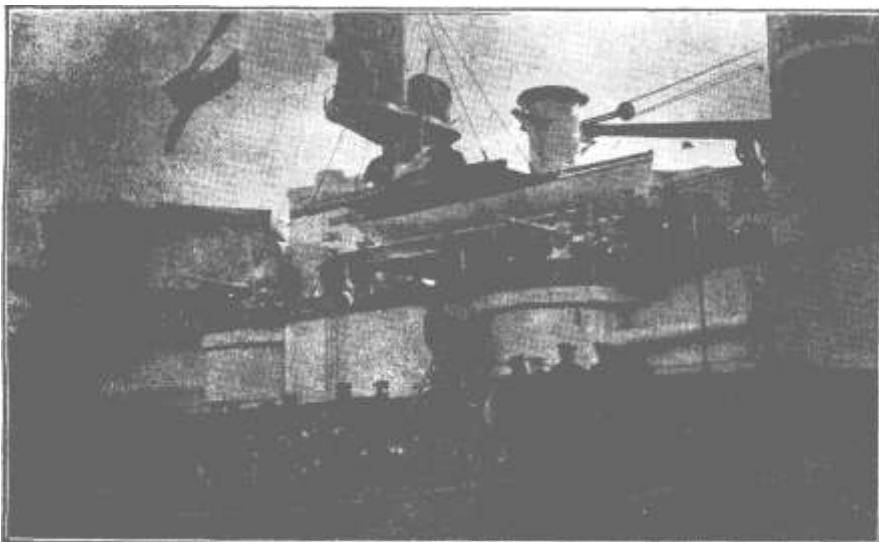
A zenekar után jött a koszorúkat vivő tengerészek és száraz-

földi katonák nagy csoportja. Ezek után jött a tengerésztisztek gyászszaad a.

Meghatározott távolságra jött a pólai tengerészeti rom. kath. papság egyházi díszben.

A papság után két tengerész bársony párnákon hozta a nagy admirális kitüntéseit. Ezek után 6 tengerész ágyútalp kerekein hozta a koporsói.

Közvetlen a koporsó mellett 4-4 továbbszolgáló törzsaltiszt, ezeken kívül pedig 6-6 fegyveres tengerész kísérte. A koporsó után három tisztt, a nagy admirális hozzátartozója ment.



Haus Antal vezértengernagy holttestét kiemelik a hajóról.

A koporsótól 8 lépésre IV. Károly király egyedül, távolabb tőle Frigyes főherceg egy tengernaggyal együtt. A főherceg után aztán a tengerészet főbb tisztjei. Németország, Bulgária, Törökország képviselőiben megjelent előkelőségek, tengerésztisztek és fegyveresen kivonult tengerészek beláthatatlan hosszú sora.

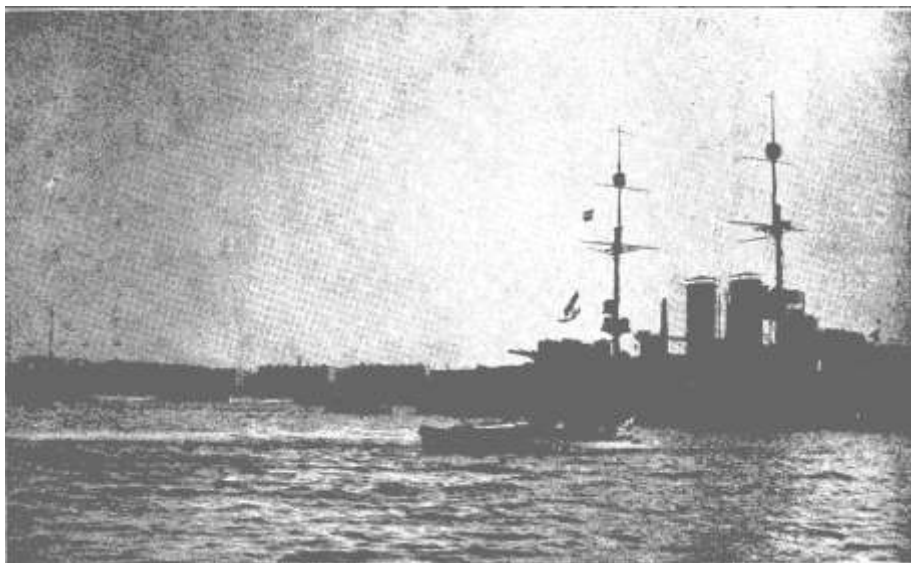
Így ment a menet a tengerészeti templomból a pólai tengerészeti temető sziklás sírgödréig, ahol letették dupla koporsóban a minden tengerésznek jószágos atyját, Haus Antalt. Sírkövének felirata:

Anton Haus

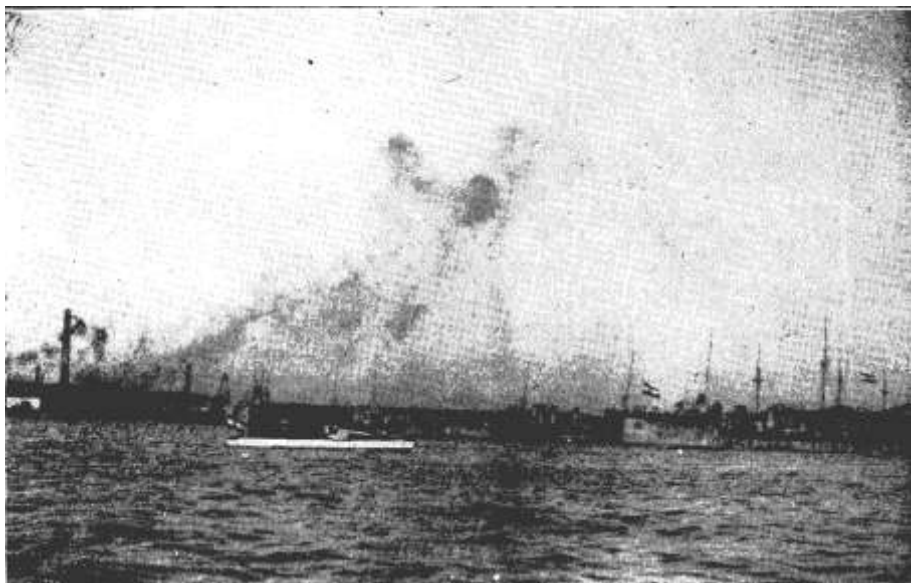
1851-1917.

Nem sok, de mindenki érezte és tudta, hogy ki volt.

Legyen síri álma csendes és emléke áldott.



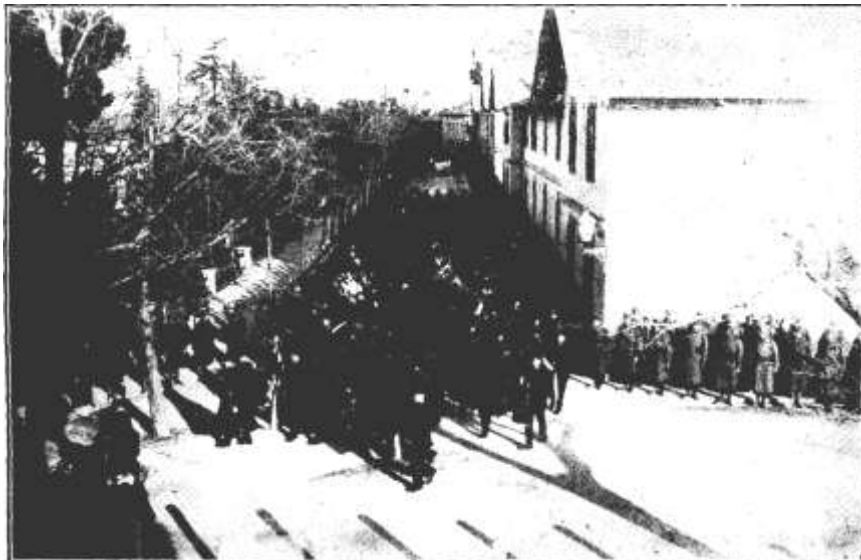
Haus Atnal vezértengernagy halálakor a király csónakja távozik a „Viribus Unitis” hajótól.



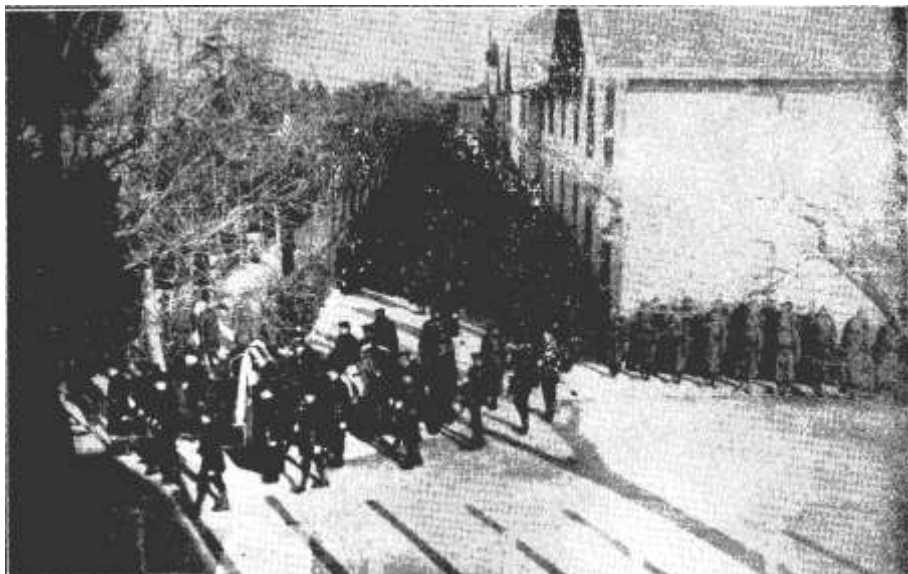
A király csónakja elhalad a flotta előtt.



Tengerészeti templom Pólában.



Koszorút vivők csoportja.



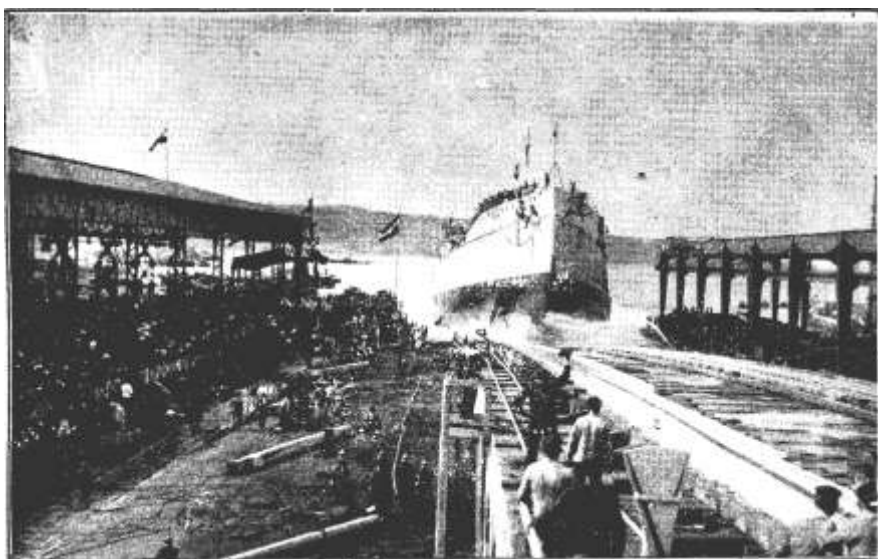
A holttestet vivők csoportja .



IV. Károly király a temetési menetben.

Az S. M. S. „Szent István“ sorhajónk elsűlyedése.

A haditengerészetünk legújabb és legmodernebbül felszerelt hajója a Szent István volt, 151 méter hosszú és 25.000 lóerős kazánokkal. Fegyverzete 12 darab 30,5, 12 darab 15 cm. és 18 darab 7 cm-es ágyúkkal. Személyzete 1376 emberből állott. Büszkéek is voltunk rá, fiumei vízrebocsátása óta. Fiúméből 1915-ben hozták Pólába.



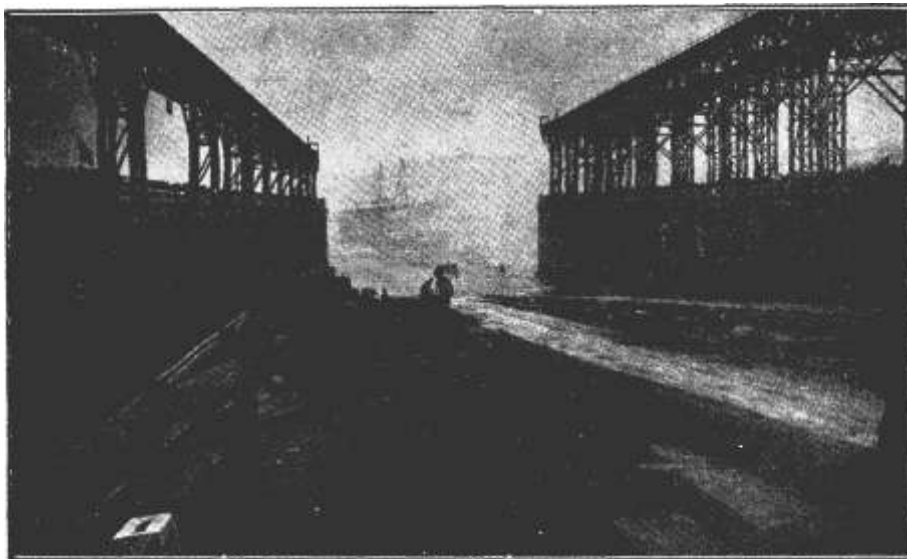
Az S. M. S. „Szent István“ vízrebocsátása 1914. január 17-én.

Felszerelése 1915. év őszén történt. Legénységének 40 százaléka magyar volt. Legénységét az összes nagy hajók kipróbált, viharezzett tengerészeiből állították össze. Parancsnoka Seitz Henrik sorhajókapitány volt. aki 1888 óta állt a haditengerészet szolgálatában. A hajó 1918 júniusáig több ízben tett próbauat a belső vízeken Fasanáig, hol torpedólövő gyakorlatokat is végzett.

Tőlünk, az S. M. S. Zrínyiről is több jó bajtársam került a Szent

Istvánra. Egyike ezeknek Bicskey Antal máramarosszigeti születésű tüzérségi előmester, aki jelenleg Debrecenben a kataszteri felügye-
lőségénél van állásban. Az ő elmondása alapján – mint az elsüllyedt
Szent István egyik megmenekültje – írom le a hajó elsüllyedésének
történetét.

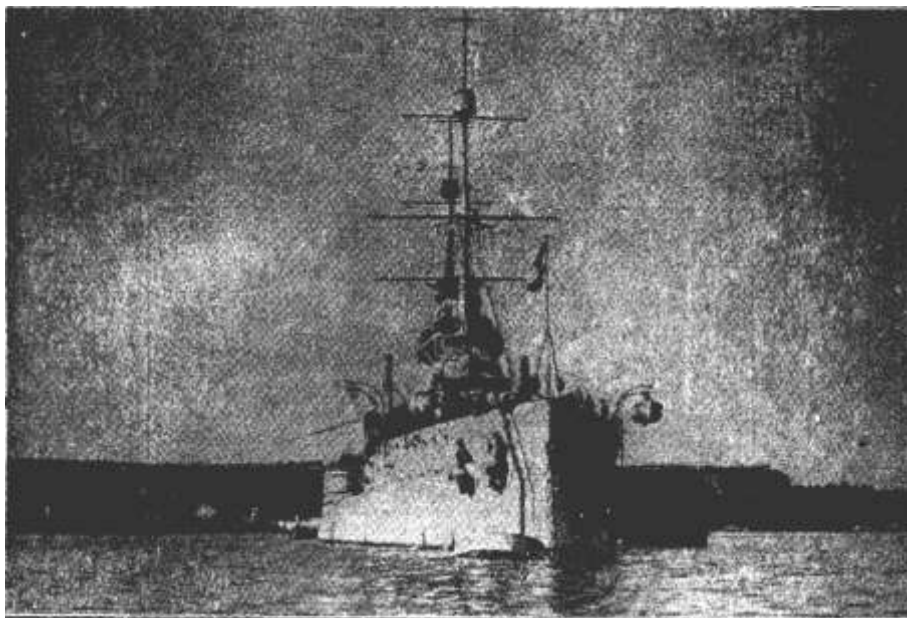
1918. június hó 9-én, vasárnap este 8 órakor a kürtös horgony-
állást fuj. Mindenki elfoglalja a helyét. Midőn a súlyos láncok fent
vannak már a fedélzeten, utána a kürtös rögtön ütközetállást fuj.
Lassan megindulunk a pólai barrikádok között a nyílt tenger felé,
utánunk jön a „Tegetthoff” sorhajónk és két kísérő torpedóhajó.



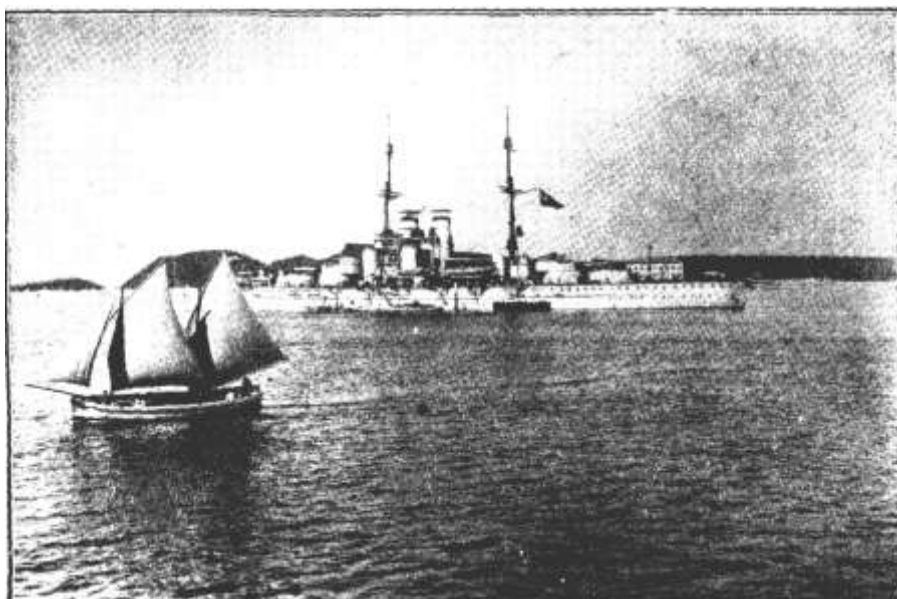
Az S. M. S. „Szent István” a vízrebocsátás után.

A hadvezetőségünk egy nagyobb szabású hajótámadást készített elő
a déli vizeken. Ide kellett volna nekünk lejutni.

Éjjel 2 óráig semmi sem történt, csak a 2 óránkénti felváltás al-
kalmakor van mozgás a hajón. Az örök a kijelölt helyeken vannak.
Parancsnokunk a parancsnoki hídon. Én a parancsnoki híd előtt a
2. számú torony tetején levő repülőgépelhárító ágyúhoz voltam be-
osztva. Éjjel 2-4 óráig, mint pihenőben levő, bent a toronyban szun-
dítottam. Június 10-én, hétfőn körülbelül Zárától 80 tengeri mérföldre
járhattunk, hajnalt háromnegyed 4 órakor két egymásutáni lökést



A S.M.S. Szent István hadihajó előlől.



A S.M.S. Szent István oldalról nézve.

érezünk. Már az első pillanatban gondoltuk, hogy itt valami baj, még pedig nagy baj történt.

Felugrok és már érzem is, hogy a hajó jobboldalra dőlt. Így is volt. Torpedót kaptunk. A lövés után rögtön abba az irányba fordult hajónk, honnan a lövés jött, hogy ha tengeralattjáró küldte a lövést újat ne adhasson és így vagy 300 méteren visszafordultunk.



A.: S. M. S. „Szent István“ védőszent-plaketje.

A hajó oldalradólése következtében több matróz egyensúlyi veszítve a tengerbe zuhant. Ezek között voltak a hajó kürtösei is, akik pedig ilyen esetben nagyon fontos feladatot töltenek be, mivel a hajón minden parancsot kürtjellel jeleznek.

A toronyba sokan voltak beosztva, akik az első ijedelem után eszüket veszítve rohantak a lépcsőkön felfelé. Én is kiugrom az elhajlított létrán a torony tetejére, hogy megtudjam: mi is történt hát?

A hajó még egyre tovább dől jobboldalra. Ekkor a parancsnok, ki nem veszítette el lélekjelenlétét, az egyensúlyozásra a másik oldalon levő üres fülkét is teleereszteti vízzel, egyben az ágyútoronyokat is balfelé forgatja és a sérülés helyére lékponyvát húzat.

Most tűnik ki, hogy a hajó dinamói is megsérültek, leálltak, úgy hogy kézierővel kellett a tornyokat baloldalra fordítani. Ez a munka



Az S. M. S. „Szent István“ magyar zászlója a parancsnoki hídon.

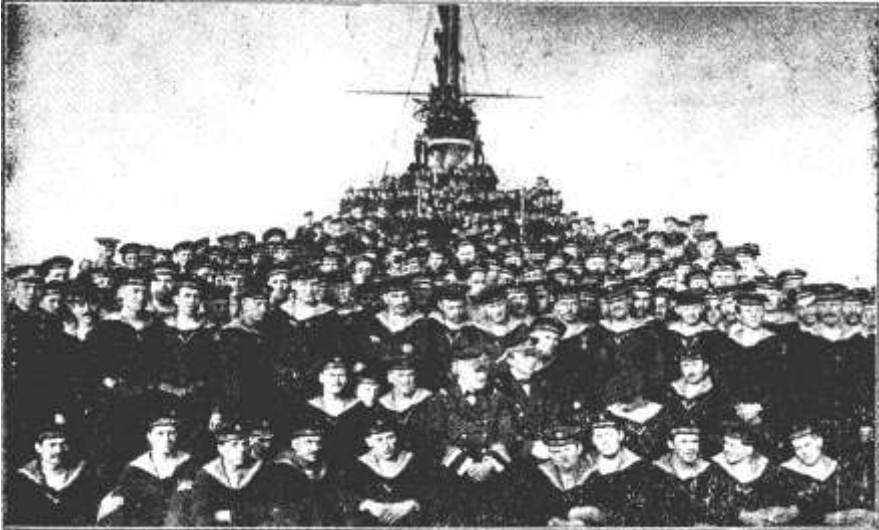
a hajó dőlt helyzetében nagyon nehéz volt, de sikerült. A lékponyvával is baj van: nem fedi a sérült helyet és a víz nyomása a ponyvát a torpedó által ütött kettős résen benyomja.

A sérülés a hajón a két kémény között, a muníciós kamra alatt volt. A tüzelőteret a víz azonnal ellepte. Csak így magyarázható meg, hogy a dinamók és a gépek azonnal felmondták a szolgálatot.

Növelte a szerencsétlenséget az is, hogy a torpedózás két egyforma távolságban levő torpedókilövőből egyszerre történt, úgy hogy a két löveglyuk egybeszakadt. Ezért nem tudta a lékponyva betakarni az ütött rést.

A torpedót ezek szerint nem tengeralattjáró, sem torpedóhajó lőtte, hanem az akkori legújabb víziszörnyeteg, az ugróhajó (Springboot).

Az ugróhajó a világháború alatt sokat fejlődött. Minden hadviselő állam azon dolgozott, hogyan lehetne bejutni a barrikádok által elzárt kikötőkbe. Ez készítette a mérnököket az ugróhajók tö-



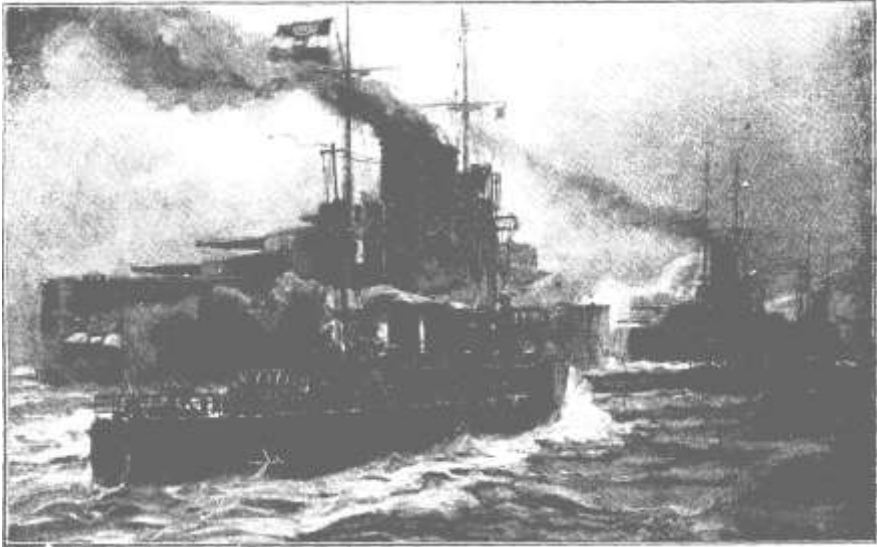
Az S. M. S. „Szent István“ személyzete.

kéletcsítésére. Ezek a hajók fel vannak szerelve benzin- és villanymotorhajtásra. Előre és hátra zajtalanul egyformán mentek, elől és hátul 2-2 torpedókilövőjük volt. Legénysége S-16 főből állott. Egyes akadályokat át is tudott ugrani, a levegőben szinte repülve, innen is vette nevét. Ugyanis különleges gépezetekkel és eljárással – amely minden hadviselő állami féltve őrzött hadititka volt, – a hajó valószínűleg sűrített levegővel nyomást gyakorolt a víz felszínére, úgy hogy ezáltal a levegőbe emelkedve, mint mikor a távolugró eldobja magát, 15-20 métert is repült a levegőben. Így aztán a villamos jelzőkészülékkel ellátott vízbarrikádokon elméletben, de sajnos sokszor a gyakorlatban is észrevétlenül át tudott jutni.

Szerintem egy ilyen ugróhajó lehetett a Szent István meg-torpedózója.

Az ágyútornyok elforgatása, a baloldali üres fülkék vízzel való telítése sem hozta meg a kívánt eredményt, hajónk tovább dőlt jobbfelé. Az utánunk jövő „Tegetthoff” testvérhajónk kétszer is vontatás alá veszi hajcnkat, hogy legalább a partig elhúzná, de ez nem sikerül.

A hajón ezalatt nagyon izgatott lett a hangulat. Mindenki érezte, hogy a hajó lövési helye nagyon veszedelmes sérülés. A kí-



(A lipcsei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)

A cs. és kir. íolt;i első divíziója a kísérő hajókkal

sérő torpedóhajók, esetleg közelben még tengeralattjárókat is sejtve, egymásután dobálják a mélybe a különböző mélység szerint beállított bombákat, amelyeknek robbanása néha még a hajónkon is érezhető volt.

Parancsnokunk a hajó megmentésén 2 órán át emberfeletti erővel küzdött. Azonban, bár a legénység is megtett minden tőle telhetőt, semmi eredményt sem tudott elérni.

Nagyon sokan annak tudatában, hogy meghalhatnak és a vég már itt van, megzavarodtak. Voltak olyanok is, kik öngyilkosságot követtek el. Itt látta az ember, hogy minden kincsnél az élet a legdrágább. A hajó teljes két óra hosszáig maradt fenn a víz színén.

Mikor a jobboldalra való dőlése a 45 fokot meghaladta, súlyánál fogva még rohamosabban dőlt.

A teljes oldalrafordulás előtt néhány perccel hangzott el a parancsnok ajkáról a vezényszó: „A hajót elhagyni!“ Kürtös nem volt s így mindenki a parancsot egy ágyú elsütése után egyszerűen tovább kiáltotta.

Én lekúsztam a 3 és fél méter magas torony oldalán a függőleges helyzetben levő fedélzetre, ahonnan csak nagy erőfeszítéssel tudtam elérni a hajó korlátját, melyen egy pillanat alatt átvetettem magam és így kijutottam a hajó égfelé néző baloldalára, melynek már csak kis része volt a vízben.

Az volt a szerencsém, hogy ezen az oldalon menekültem, mert a másik oldalon az árbocról lezuhanó drótkötelek, rádióvezetékek, fedélközi mozgó darabok nagyon sokat a menekülés közbeíi összezártak. A síkos felületű hajó oldalán csak hátamon kúszva mentem a víz színéig, ami bizony nagyon keserves út volt. Ugyanis a hajók oldalán a kagylók és csigák lerakódnak, szélük nagyon éles, ezek között kellett megtennem az utat csúszva, míg szabad vizet érteni.

A vízben ekkor már százával voltak bajtársaim. Az úszni nem jól tudók mindenkirez kapaszkodtak, pedig ezáltal a másik bajtársának életét is veszélyeztették.

Vízet érve, a hajó mozgási örvényébe kerültem és nagy erőfeszítéssel tudtam felszínre jutni. Midőn feljöttem és levegőt kaptam. gyors tempóval távolodtam el a süllyedő hajótól, nehogy akár kazánrobbanás következtében, amely pedig ilyenkor könnyen előállhat, megsérüljek, másrészt pedig hogy a víznek visszahúzó ereje körzetéből minél hamarabb kikerüljek.

Mentőövekkel és lehullott deszkadarabokkal nagyon kevesen menekültek meg. Mert egy-egy ilyen mentődarabba nagyon sokan kapaszkodtak és ez lett a vesztük.

Amint úszva gondolkoztam a történetek felett, néha-néha visszaneézve volt otthonomra, hol oly sok kedves órát töltöttem el három év alatt, úgy éreztem magam, mint akinek a háza leégett. Standbeli katona voltam, de sírni tudtam volna ily nagy csapás láttára. A hajót midőn vagy 500 méterre elhagytam, a ruházatban úszva elég gyorsan, kissé kifáradtam és az úszást háton folytattam tovább, így előttem folyt le hajónk teljes elsüllyedése.

A nagy hajótest teljesen jobbra fordult, úgy hogy az árbocai a víz színén feküdtek. Midőn a négy legnagyobb ágyú tornyából a

súlyos ágyúcsövek a torony forgatható részével együtt kihullottak, a hajó feneké egészen kifordult a vízből.

A hajó oldalán még ekkor is láttam embereket, kik nem tudták rászánni magukat a menekülésre, de az sincsen kizárva, hogy megzavarodtak s nem tudták, hogy mit cselekedjenek.

Háromnegyed óra hosszat voltam a vízben, midőn az egyik torpedóhajóra felvettek. Ekkor már az elsüllyedt hajó helyén csak légbuborékok, úszó deszkák, mentőövek és halottak voltak.

A „Szent István“ 1918 június hó 10-én. hétfőn reggel fél 7 órakor eltűnt a víz alatt.



Az elsüllyedt S. M. S. „Szent István“ első menekültjei.

A kimentésem után a hajón borzalmas kínok és fájdalmak leptek meg. Ugyanis hátam és a combom a hajó oldalán a menekülés közben a csigák éles kagylóitól össze voltak vagdalva, melyeket, míg a vízben úsztam, nem is éreztem. A tengervízben sebeim megteltek sóval. A megmenekülés után sebeimben hátramaradt só borzalmas égési fájdalmakat okozott.

Hajóparancsnokunkat a délési oldalon a „Tegetthoff“ hajó motorcsónakja várta. A hajó eldőlése után a korlátok között ugrott a vízbe, amely után a motorcsónak felvette és átvitte a „Tegetthoff“-ra.

Eddig tart Bicskey Antal elbeszélése.

Ekkor nap mi Pólában délben tudtuk meg a szomorú hírt. Délután 5 órakor már a valóságot is láttuk. A tengerészeti kórház halottasháza tele volt a Szent István hajótöröttjeivel, akik vízbe-fultak. A vízbefúltakat a kint cirkáló torpedóhajóink szedték fel és hozták be Pólába. Voltak görcsösen egymásba kapaszkodó holttestek és fejnélküli törzsek.

Mindegyik halott arca erősen el volt torzítva s a nagy melegben nehéz szagot árasztottak.

Temetésük kedden délután volt, melyen megjelentek a tengerészeti alakulatok küldöttségei. A gyász jeléül a hajók zászlóit félárbcra eresztették. Midőn a tengerészeti zenekar Mozart világhírű gyászindulóját elkezdte, bizony az öreg tengerészek is könnyeztek s törölgették szemeiket.

Míg a gyászmenetben a sírhelyig mentünk, gondolatom hazahazaszállt, hogy mily szomorúak lesznek meghalt bajtársaim hozzátartozói a hír hallatára és hogy mennyi sóhaj fogja felkeresni ezt a temetőt.

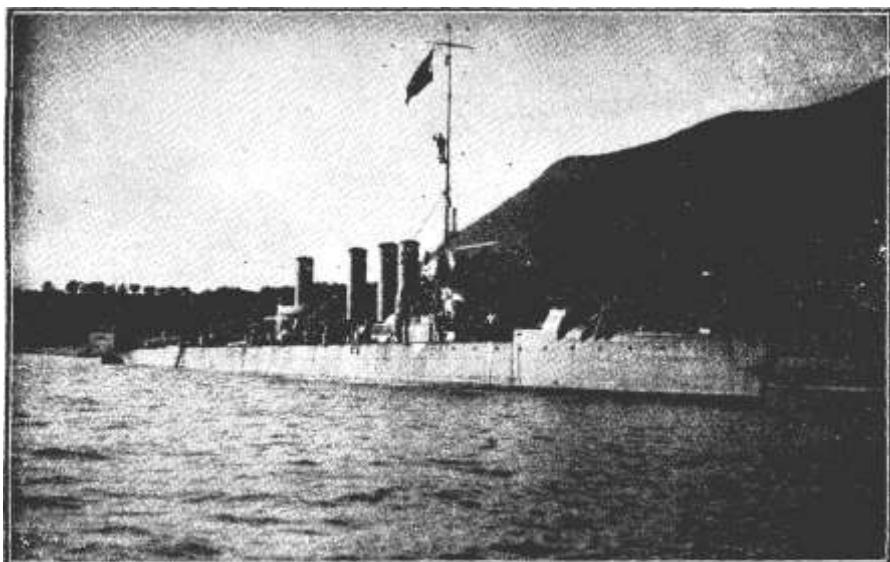
A halottakat közös sírban helyezték örök nyugalomra a pólai tengerészeti temető szikla sírgödrében.

Nyugodjanak békében, hol béke honol!

Éjszakai felderítő úton az Adrián.

1918 június 10-ike után Bicskey Antal az elsüllyedt „Szent Istvánéról megmenekülve, sérüléseivel bekerült a pólai tengerészeti kórházba, ahol július 20-ikáig volt kezelés alatt. Ekkor teljesen meggyógyulva elbocsátották. Mint a tüzérséghez beosztott előmester a t S. M. S. „Adriá“-ra került, amely a tüzérség anyahajója volt.

Az S. M. S. „Adriá“-n képezték ki a tüzérséghez beosztott le-



Az S. M. S. „Scharfschütze“.

génységet és innen pótolták a hajók hiányzó tüzérségi személyzetét.

Az „Adria“ egy régi 3430 tonnás csavarfregatta volt.

Tonelló trieszti hajógyárában Nándor Miksa főherceg rendelkezésére készült 1854-ben.

Mint iskolahajó fegyverzete: 6 darab 15 cm., 5 darab 7 cm., 8 darab 4.7, 2 darab 3.7 cm-es ágyúból állott. Állomáshelye Póla volt,

az úszóiskolától 2 kilométernyire az öböl egyik szegletében, ahonnan személyszállító tenderek közlekedtek a nap meghatározott idejében Póla központjához, a Móló Bellonához.

Az „Adriá“-ról kerültem augusztus 2-án az S. M. S. „Scharfschütze“-ra.

A „Scharfschütze“ a monarchia egyik leggyorsabbjártú torpedóhajója volt. 1907-ben bocsátották vízre. Hossza 67 méter, 6000 lóerős kazánokkal, 28 tengeri mérföld óránkénti gyorsjáratral. Gyorsjáratára jellemző, hogy a gyors menet következtében szinte



Befűtés Sebenicó előtt.

csak a kéményei látszottak ki a vízből, midőn teljes erővel szelte a tengert.

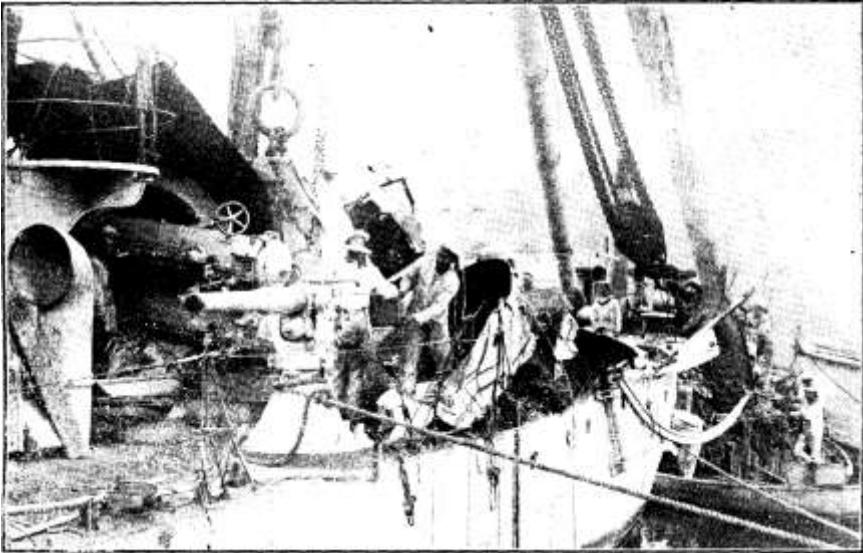
Fegyverzete 2 darab 7 cm-es légiütegből. 2 darab 7 cm-es rendes ütegből és 2 darab torpedókilövő készülékből állott.

A „Scharfschütze“ ekkor a cattarói öbölben állomásozott, így vonaton mentem Fiúméig, innen kereskedelmi hajó vitt le a Bochéba.

Midőn megérkeztem, a „Scharfschütze“ nem volt a kikötőben, kint teljesített szolgálatot a tengeren. Így várnom kellett. Szolgálatát letelével bejött a kikötőbe, akkor a hajóra mentem és jelentkeztem. Megérkezésemnek örült maga a hajó parancsnoka is. mert azon éjjel

három halottja volt a hajónak és mind a három az ágyúk mellől esett el. Így három helyére egyedül érkeztem.

Mindjárt megkaptam a beosztásomat, még ekkor nem tudtam semmit sem. Csak másnap, mikor ismerőst is találtam a hajón, az beszélt el, hogy annál az ágyúnál, ahova engem beosztottak, már négy tüzérségi előmestert lőttek el az ellenség golyói. Egy kicsit a hallottakra én is meglepődtem, azt gondoltam magamban, akkor én leszek az ötödik. Hála Istennek nem így történt. Megmaradtam azon a helyen egész 1918 november 6-ig, amíg végleg haza nem tértünk.



Mentési munkálatok a megtorpedózott „Csepel“ nevű torpedórombolónk körül.

Engem a hátsó légiüteghez osztottak be és ott teljesítettem szolgálatot.

Az éjszakai felderítő utunkra minden este 8 órakor indultunk el Catlaróból. Ilyenkor a fedélzeten minden ember gurtnikkal volt a hajóhoz erősítve, azért, hogy a hajó gyorsfutamában a magas hullámok le ne sodorják a tengerbe.

Legtöbbször koromsötét éjjelek voltak. Lámpa nem égett sehol a hajón. A sötétség leple alatt teljesen a parancsnokunk gyakorlott vezetésére volt bízva életünk.

Az ágyúkhöz beosztottaknak mindig készen kellett lenni a lövésre, inert majd beleszaladtunk néha az ellenséges hajóba és akkor mindig azé volt az előny, aki hamarabb adta le az első lövést. Az ilyen esetben a találat nagyon fontos volt, mert az ellenségnek a hajón ütött rés is munkát adott és így több embert kivont a harcból.

Hogy a koromsötét éjszakákban az ellenséget megismerjük, arra szolgáltak a jelzőlámpák. Ezek csak akkor gyúltak ki, midőn a két hajó teljesen közel került egymáshoz. Ilyenkor a lámpák éppen csak felvillantak és már tudtuk, hogy barát, vagy ellenséges-e a másik hajó.

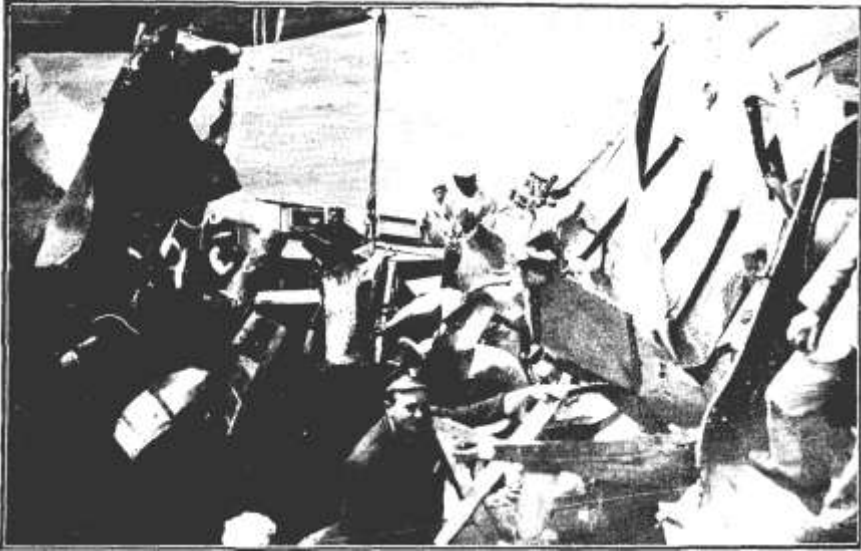


A megtorpedózott „Csepel” torpedóromboló bevontatása a kikötőbe.

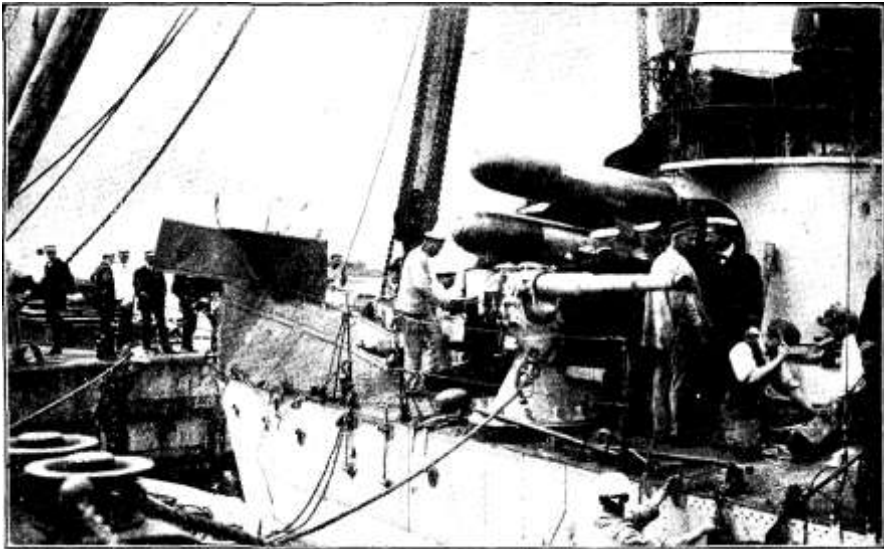
Az osztrák-magyar hadiflottának nemzetközileg megállapított jelzőlámpája a kék színű, míg a háború idejére egyesített olasz és francia tengeri flottának jelző színe zöld volt.

Egy-egy ilyen találkozás alkalmával legtöbbször mi adtuk le az első lövést, mivel a mi ágyúink kezelése praktikusabb volt az olasz, vagy francia ágyúknál.

Lövést azonban a támadás alatt mi is elég gyakran kaptunk. Mivel hajónk oldala vékony volt, a gránátok nem minden esetben robbantak fel, hanem keresztülfúrták hajónk egyik oldalát és a másik oldalon a vízbe estek. Ezeket a lövési helyeket a hajón ma-



A megtorpedózott „Csepel” torpedóromboló az úszódokkban.



Javítják a megtorpedózott „Csepel”-t.

gunkkal hozott és a gránát nagyságának megfelelő fadugókkal zártuk el, hogy a víz a lőtt résen be ne folyhasson. Tekintettel arra, hogy a fedélzet vastagabb vaslemezről készült, mint a hajó oldala, ott már a gránát felrobbant és így nagyobb rombolást is végzett.

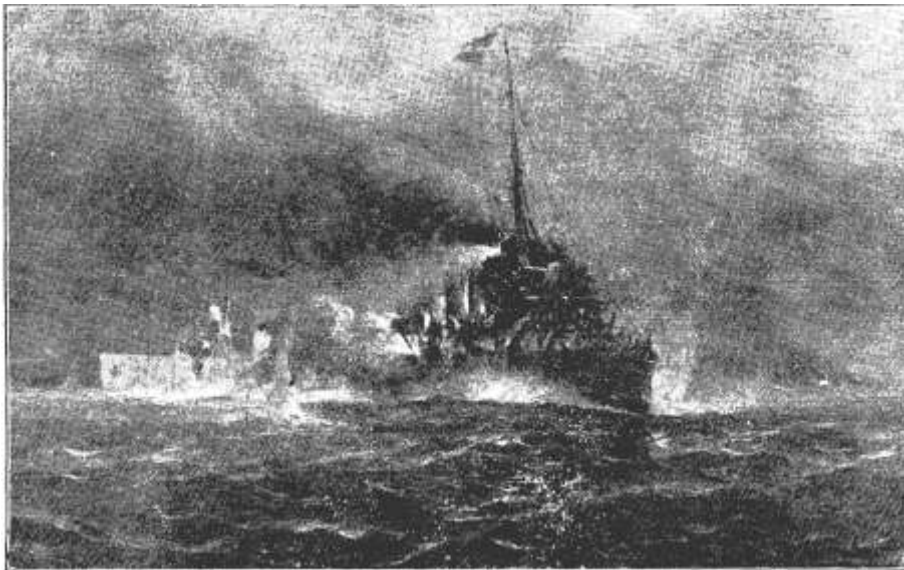
Egy éjszakai támadáskor a hajó torpedókilövőjét találta az el-



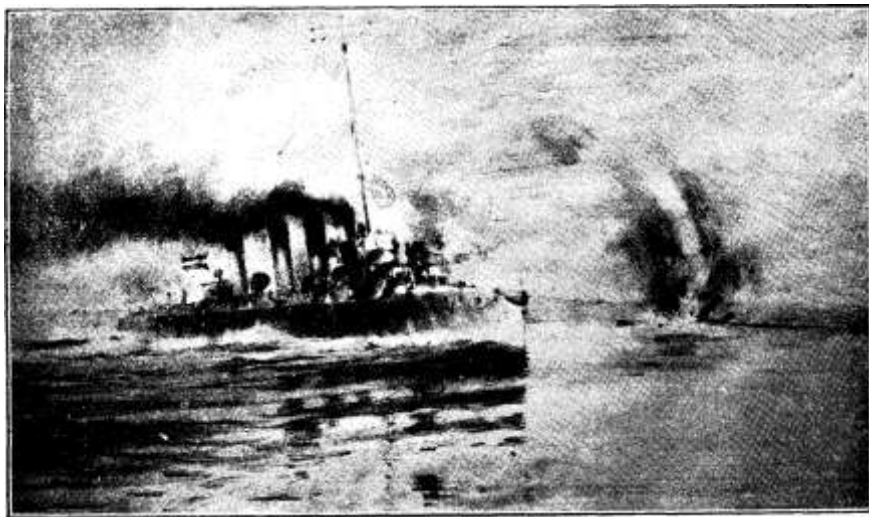
Az úszódokkban elhelyezett „Csepel“ megsérült része.

lenség golyója. A torpedókilövő a benne levő torpedóval együtt szétrepült, szertehulló darabjai a mellé beosztott két tengerész halálra sebeztek.

Másik alkalommal az egyik ágyúhoz beosztott tüzérségi előmester éppen löni akart, midőn egy ellenséges gránát az ágyúja csövén felrobbant s a robbanás ereje a fejét leszakította.



(A lipcei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)
 A „Reka“ torpedóromboló összelő EGY 1500 tonnás ellenséges rombolót.



(A lipcei „Illustrierte Zeitung“ engedélyével.)
 A „Warasdiner“ torpedóromboló megsemmisíti a „Fresnel“ francia tengeralattjárót.

Sokszor kerültünk az ellenséghez oly közel, hogy az ágyúkat már nem is használhattuk. Ekkor gépfegyverekkel tüzelünk, viszont ők is gépfegyverrel lőttek bennünket.

Ilyen támadások rendszerint csak éjjel fordultak elő; nappal már az ellenséges hajó füstjét megpillantva megindult mind a két részről a tüzelés. A két fél lőtte egymást a lemért és a tüzérségnek bementt távolság alapján.

A hajon a létszám mindig hiányos volt, mert egy-két haláleset minden éjszakai felderítő úton előfordult s míg Pólából az utánpótlás megjött, akkorára megint hiányzott egy-két tengerészünk.

A „Scharfschütze“ az „Ulán“ nevű testvérhajójával teljesítette a védő szolgálatot a cattarói öbölben és az otrantói szorosban egészen 1918 november 1-ig, a fegyverszünetig.

November 6-án befutottunk Pólába az Ulán-nal együtt, hol személyzete teljesen leszerelt, a hajó pedig a többi hajókkal együtt az ántánt hadizsákmánya lett.

Különös éjjeli légi támadás.

Az ellenség mint barát.

1917 augusztus hava. Még az éjjelek is tikkasztó melegek. Gyönyörű csillaghullásos holdvilágos éjjel az Adrián. Mindenki forogódik fekvőhelyén a nagy melegtől.

Egyszerre 10 óra után, még talán senki sem alszik, riadót fűjnek és az egész legénység talpon van. Repülőtámadás újra Póla ellen, de egész szokatlan módszer szerint.

A leggyorsabb tempóban megszámlálhatatlan ellenséges repülőgép támadta meg Pólát és mint a szúnyogok, ellepték a kikötőt, egészen alacsonyan repülve a hajók között. Mindegyik csak gépfegyverrel lőtt.

Óriási izgalmat keltett ez a vakmerőség az egész kikötőben, hol a haditengerészet teljes flottája otthon volt.

A vakmerő támadásra a hajók parancsnoksága a fedélzetről mindenkit leparancsolt a fedélzet alá, hogy emberekben kevesebb kárt tegyenek a gépfegyverek golyói.

A repülőgépelhárító ágyúk néha-néha lőttek, de a golyók a mi parti erőinkbe hullottak, így aztán be kellett szüntetni a tüzelést.

Teljesen tűrni kellett az ellenséges repülőök harci játékát. Igaz, nem sok eredményt értek el, mert a mozgó repülőgépekről kis százalék volt a találat.

Azonban egy-egy magasabbra szálló repülőgépet a gyorstüzelő ágyúinkhoz beosztott személyzet – a vadászat szenvedélyénél fogva – nem hagyott elrepülni lövés nélkül, hanem mindig küldött utánuk löveget. Egy ilyen löveg eltalálta az egyik ellenséges repülőgépet, melyen egy francia és olasz repülő együttesen dolgozott. Úgy látszott, hogy ez a gép volt a vezérgépe a támadó légiflottának, mert a lelövése után az egész repülőraj, – mintha megszűnt volna a vezetés, – elmenekült.

Másnap maga az olasz hadvezetőség érdeklődött a leesett repülőök sorsa iránt. Haláluk esetére kérte, hogy koszorút küldhessen a két nemzet fiainak sírjára,

Az engedélyt meg is adta a hadvezetőségünk olyan kikötéssel, hogy a temetés napjának délutánján, aki a koszorút hozza, a tenger egy bizonyos pontján átszáll a mi repülőgépeinkre és az utat a pólai tengerészeti temetőig és vissza bekötött szemmel teszi meg. Így is történt.

Az egyesített olasz és francia koszorút áhozó tiszttal szemét bekötötték, hogy az alatta elterülő hadszínteret ne lássa és úgy ültették be a repülőgéphez.

A gép felszállt és egy kört írt le Póla felett, aztán a tengerészeti temetőben, hol a lelőtt francia és olasz pilótákat hantolták, a repülőgépünk megfigyelőjének útmutatása szerint dobta le a sírra a koszorút az olasz tiszttel.

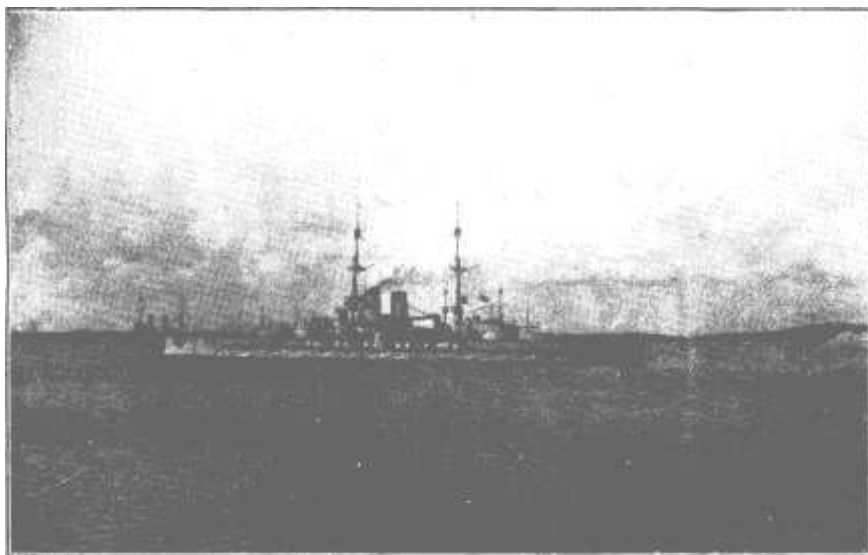
A ledobás után a repülőgépünk visszavitte a koszorút hozó olasz tiszttel arra a helyre, ahol átvette.

Ezzel az aktussal a lovagiasság szabályainak eleget tett hadvezetőségünk és haditengerészetünk fenkölt szellemű parancsnoksága még a háború közepette is.

Az S. M. S. „Viribus Unitis“ elsüllyesztése Póla kikötőjében.

A „Viribus Unitis“-t I. Ferenc József magyar király híres mondásáról nevezték el.

1911. évben bocsátották vízre, 12 darab 30 és feles ágyúval felszerelve. Ezen a hajón volt a császári és királyi haditengerészet főparancsnoka is. Így ez volt a flotta vezérhajója. Személyzete 1376



Az S. M. S. „Viribus Unitis“.

emberből állott, akik között vagy 300-an lehettek magyarok.

Külön megemlítem, hogy a „Viribus Unitis“ hajó elsüllyedését a magyar képviselőház két hivatalos kiküldöttje is végignézte. A Miramar-szálloda tenger felé néző ablakából nézték végig az elsüllyedést. A két magyar képviselő: Urmánczy Nándor és Rakovszky István, a magyar haditengerészek hazaszállításának ügyében volt ekkor Pólában.

Az elsüllyedés napján, 1918 november 3-án, vasárnap reggel 6 órakor éppen a pólai tengerészeti kórház II. emeleti altisztí szobájában voltam.

A tengerészeti kórház posta-altisztje, egy Truska nevű felvidéki pirosposzsgás arcú tót fiú befut szobánkba a mosdóból és magából kikelve izgatottan kiáltja: „Gyertek, nézzétek, most süllyed a „Viribus Unitis“ a kikötőben ! ...“

Nem tudtuk elgondolni, hogy az elmondott szavakat mire értelmezzük, de az elmúlt utolsó 6 nap izgalomban változatos eseményei edzettebbé tettek bennünket és máris rohantunk a tengerészeti kórház padlására.

A tengerészeti kórház Pólának (Via Ospitale 8. szám) egy magas domb tetején épült a nyolcvanas években.

Vastag falú masszív épület volt, sziklakövekből, nagy tágas folyosókkal és -kölépcsőkkel. Falvastagsága 1 méter 80 centiméter. A háború alatt több újítást végeztek rajta. Így a sebészeti és röntgen-osztályok felett a padláson erős vastag acéldróthálót építettek a bombák felfogására.

Midőn felértünk a kórház padlására, a nyugati oldalon levő szellőztető ablakokhoz mentünk, hogy a mondottakat szemekkel is ellenőrizhessük és ha igaz, nem mindennapi eseménynek lehessünk szemtanúi.

A kikötő a magas domb tetején épült kórház padlásáról nézve gyönyörű látvány volt, teljesen előttünk feküdt az egész flotta. A sík vízre lenézve olyan volt a látvány, mintha repülőgépről nézné az ember.

Ilyennek láthatták a repülők a pólai kikötőt.

A „Viribus Unitis“, mint a flotta egyik legnagyobb és vezérhajója, az első bójánál állott.

Midőn a padlás ablakain keresztül megláttuk, a hajó már oldalra fordulva a fedélzetig lesüllyedt a vízbe. El nem tudtuk gondolni, mi is történhetett.

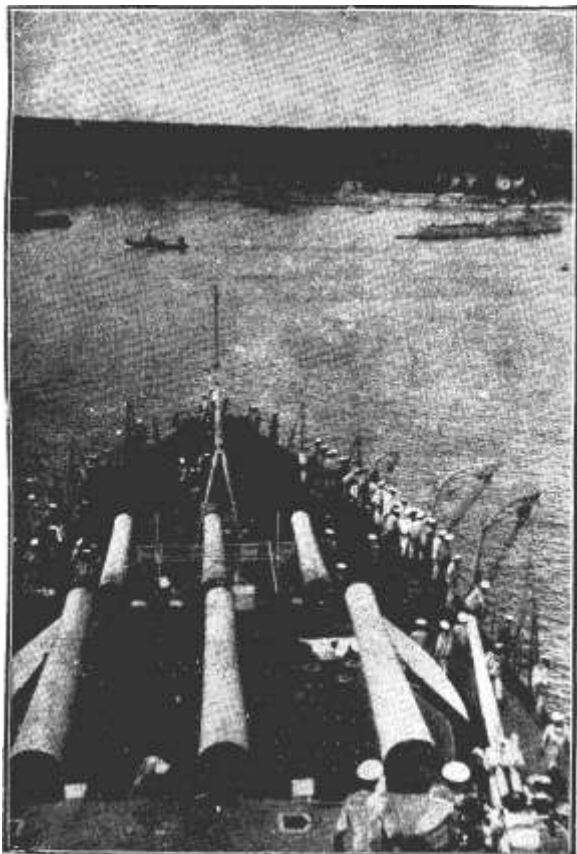
Sokan arra gondoltak, hogy bizonyára valami súlyos géphiba történhetett és ennek következtében süllyed el a hajó.

Pedig már órák kérdése volt a hazajövetel mindenki számára. Október hó 27-én már megkezdődött a hazaszállítása a tengerészeknek, így egyes hajók osztrák-magyar legénysége nagyrésztben már haza is ment.

A jugoszlávok vették át a hajók parancsnokságát, arra gon-

dolva, hogy minden az övék lesz. Igaz, hogy az átvétel csak pünkösdi királyság volt és nem tartott soká, mivel november hó 5-én, amint az olaszok bejöttek, át kellett adni mindent.

A „Viribus Unitis“ hajónak süllyedése okát találgattuk, de pozitívumot nem tudtunk meg, így csak csendes szemlélői voltunk az esetnek.



Kilátás az S. M. S. „Viribus Unitis“ árbóckosarából.

Láttuk, hogy a hajót a személyzet minden oldalon igyekszik elhagyni, nagy lendülettel ugráltak a vízbe és izgatottan úszva menekülnek. A „Viribus Unitis“ minden embere, tiszt és legénység, bent volt a vízben és szinte versenyúszás volt ruhában, ruha nélkül az életért, pedig a part nem is volt olyan messze a hajótól.

A hajó kissé oldalra dőlve rohamosan süllyedt. Midőn a víz a

megdőlt hajón a fedélzet közepéig ért és az ágyútoronyok oldalát is érintette, oly hihetetlen gyorsasággal tűnt el szemünk elől, mintha valami földöntúli erő lerántotta volna a víz alá.

Ekkor történt a nagy baj.

A hajó kolosszális teste 20.000 tonna űrtartalomnál a gyors süllyedés következtében olyan óriási víztölcserét alkotott, hogy az 500-600 méter távolságra elúszott tengerészeket is visszarántotta.

A hajó lebukása után ez a visszarántott óriási víztömeg torony-magasságig az ég felé csapott és az embereket, mint a forgószelet a pelyhet, magával felrántotta.

A lezuhanás után a rájuk hulló hatalmas, víztömeg a visszakérelteket agyonlapította, úgy hogy körülbelül 600 halottja lett az elsüllyedésnek.

A tenger, mely máskülönben ebben az időpontban egészen csendes volt, a történetek után még egyre háborgott. Az elsüllyedt nagy hajótest óriási területet szorított ki helyéből, hogy a tenger fenekén 36 méter mélyen megpihenhessen.

Helyét a „Viribus Unitis“ legkisebb csónakja mutatta amely kötéllal volt a hajó inga sudárfájához erősítve.

Ebből láttuk és tudtuk, hogy az elsüllyedt hajó oldalra fordulva feküdt a tenger fenekén.

A megmenekültek hiányos ruházatban, vagy teljesen meztelenül értek partot:

A rend már hetedik napja felbomlott, így aztán ruhával sem tudták ellátni őket, mert a ruharaktárak napokkal előbb kiürültek.

A megmenekülteknek nagyrésze a tengerészeti kaszárnyában kapott menhelyet. Egyesek pokrócba takarózva jártak-keltek Póla uccáin, céltalanul bolyongva: egész ruhás zsákjuk odaveszett az elsüllyedt hátával.

Ez az elsüllyedés nagyon rövid ideig tartott s mire mi is lejöttünk a kórház padlásáról, akkor már nagy csoportosulást találtunk – betegek, egészségesek mind kíváncsiak – a szolgálatot teljesítő orvos hivatalos helyisége előtt.

Még a hajó elsüllyedése előtt ide hozták ki az elsüllyedést okozó két olaszt: egy mérnököt és egy orvost, ezek megjelenése okozta a nagy csoportosulást.

Maga az egész eset különös volt, mert már 1918 november hó 3-án mindenki abban a tudatban élt, hogy november hó 1-étől általános fegyverszünet van az olaszokkal.

A két olaszt a feldühödt tengerész legénység meg akarta lincselni, csak a tisztek higgadtsága mentette meg őket. Szobáról-szobára rejtegették, mint védtelen embereket.

A fegyverszünet meg is történt november hó 1-én, melyet 3-án meg is erősítettek, de előttünk kérdés maradt, miért kellett a „Viribus Unitis“ sorhajónknak elsüllyedni.

Megadta rá a választ az orvos szobájába hozott két olasz.

A kórház folyosóján a horvát és dalmát tengerészek között nagy volt a lárma: izgatottan tárgyalták az esetet. Alig lehetett őket



Magyar fiúk az S. M. S. „Viribus Unitis“ fedélzetén.

csendesíteni; mindenképpen a két olaszt követelték, hogy bosszút álljanak rajtuk a „Viribus Unitis“ elsüllyesztéséért és az elpusztult emberéletekért.

Az S. M. S. „Viribus Unitis“, a flotta zászlóshajója a jugoszlávok uralma alatt is megmaradt zászlóshajónak. Így ekkor már a hajón rartózkodott a jugoszlávok megbízásából Vukovic de Podkapelski Jankó sorhajókapitány, aki hajójának elsüllyedésekor a hajón maradt és főbelötte magát. Vukovics sorhajókapitány tragikus halála nagyon fáj a jugoszlávoknak s ezért kívánták oly nagyon a két olasz halálát.

Az ügyeletes orvos szobájában ezalatt tisztek, orvosok és egy-

néhány tengerész vették körül a két halálraremült olaszt, akikhez a kérdések özönét intézték és akik a kérdésekre nagyon idegesen válaszolgattak.

A két olasz gummiruhában, fáradtan, izgatottan hol ült, hol állt. Kinézésük egészen fiatalos volt, az ember azt hitte volna, hogy csak nemrég kerültek ki az iskola padjaiból.

Érezni lehetett beszédükből, hogy nem akarják teljesen felfedni a valóságot. Töredékes elbeszélésükből azonban lassankint mégis kiderült, hogy mi is történt tulajdonképpen.

A tervük már régen készen állt, de végrehajtani csak most tudták.

Két egymáshoz erősített üres torpedócsövet telítettek meg sűrített levegővel. A sűrített levegő a torpedócsövek végén a hajtószerkezet mozgásban tartására szolgált.

Az összekötött torpedókat és a két bűváröltözethez hasonló gummiruhába öltözött olaszt Póla bejáratáig november 2-án este egy olasz torpedónaszád hozta el és nem messze a bejáratától, a készülékkel magukra hagyva őket, észrevétlenül eltávozott.

A két olasz elfoglalta helyét a torpedócsöveken, mint lóra ráültek és ilyenformán derékig a vízben, gépezetüket megindították és elindultak a kikötő barrikádjain keresztül Pólába.

A barrikádok felső részére gummilepedőt terítettek, hogy készülékük könnyebben átjusson rajta. A magukkal hozott robbanóanyag légmentesen elzárt és levegővel is körülvelt hengerben volt, ami a készüléknek az úszását nagyon megkönnyítette.

A kikötőbe való bejövetelük a sorhajók előtt egészen a „Viribus Unitis“-ig egészen könnyen ment, mivel az osztrák és magyar tengerészek egyrésze ekkor már hazautazott, a még ottmaradt és szolgálatot teljesítő cseheknek és jugoszlávoknak pedig inkább a hazajövetel és az otthon járt az eszükben, mint az örködés.

Amikor így a „Viribus Unitis“-t elérték, a magukkal hozott robbanóanyagot óraműre beállított gyújtókészülékkel szerelték fel és a hajó védőhálót tartó karjához erősítve leengedték a tengerbe.

A ravaszul megszerkesztett akna így mélyen a hajó alá jutott, úgy hogy később a robbanás ereje a hajó egész fenekét leszakította.

Csak a robbanó akna elhelyezése után vették észre a menekülni akaró két olaszt s utánuk mentek és elfogták őket. Mikor ezek látták, hogy nem menekülhetnek, hogy kalandos vállalkozásuk titka

rejtve maradjon, a torpedókészüléküket elsüllyesztették és így az értük jövő csónak már csak két úszó embert talált.

Gummi bűváröltönyük miatt azonban gyanússá lettek s mikor a hajón a parancsnok vallatóra fogta őket, el is mondtak mindent. A parancsnok most már nem tehetett egyebet, kiadta a hajó elhagyására a parancsot s az azt követő nagy izgalom következtében a robbanás be is következett.

A két olaszt mentőcsónakon hozták ki a tengerészeti kórházba s csak nehezen tudták megmenteni őket a feldühödött tengerészek haragja elől.

Kihallgatásuk közben tudták csak meg, hogy már fegyverszünet van s arcuk hirtelen színváltozása eléggé mutatta, hogy már nagyon is megbánták eddig hőstettnek vélt cselekedetüket.

Bizonyára, ha tudták volna, hogy két nap múlva az a hajó is, amelyet elsüllyesztettek, az olasz nemzet tulajdona lett volna, nem igen vállalkoztak volna erre a szerepre.

Fogságuk csak két napig tartott, kedden este ugyanis bekövetkezett Póla megszállása.

Végső akkordok.

1918. év szeptember havában a bolgár koronatanács nyilatkozata, hogy a háborút nem képes folytatni s amely a bolgár fegyverszünethez vezetett, minden szövetséges hadviselő állam fronton levő katonaságára súlyos és lelket zavaró hatással volt. Követte ezt a török seregnek állandó vereségeiről szóló hír, ami szintén az amúgy is gyöngült lelkiállapotot a harcoló katonákban megingatta. Mindezekhez járult az október hóban mindinkább terjedő spanyol-nátha, mely mindennap több és több áldozatot követelt. Az események gyorsan követték egymást.

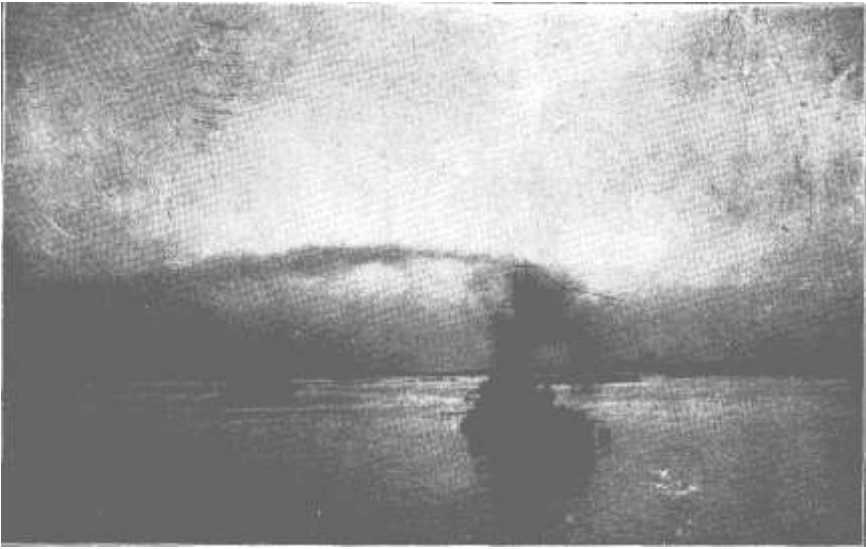
Október hó 26-án a nemzetiségek szerint külön gyülekeztek s ennek eredményeképpen a jugoszlávok az idegen nemzetek fiait már október 27-én vonatra ültették és megkezdték a hazaszállítást. Naponta 3-4 vonat indult Pólából hazatérő tengerészekkel. A jugoszláv uralom a flotta és Póla fölött rövid ideig tartott, mert november hó 5-én, kedden délután bejött 2 nagy kereskedelmi hajóval az olasz hadsereg és a bejövetel után 1 óra leforgása alatt egész Pólát megszállta. A beteg magyar tengerészeknek a hazaszállításával én voltam megbízva s vonatunk november hó 7-én, csütörtökön este 6 órakor futott ki Póla állomásáról.

Vonatunkhoz fegyveres kíséretet az olasz katonai parancsnokság adott, ahol jelenteni kellett Pólából való eltávozásunkat.

Midőn a vonatonál minden teherkocsi ajtaját indulás előtt megnéztem, visszafordultam Póla felé, szemem megpihent az Adria tenger kék vizén, hol, katonaidőm oly sok kedves napja telt el, lelkem elszorult és nem örültem a hazajövetelnek. Ma sem tudom megmagyarázni, hogy mi volt velem, csak sírni szerettem volna. Könyves szemmel álltam a vonat utolsó kocsijánál, elmerengve, amelyből a vonatvezető rideg füttyszava zökkentett ki.

Tizenhat esztendő telt el azóta, de lelkemben mindig visszatér a múlt, ma sem akarom hinni a szívtelen valóságot. Hogy lelkemet megnyugtassam, írtam meg ezen könyvemet s állítom emlékül azoknak a magyar tengerész bajtársaimnak, kik, mint hősök, a tenger mélyén alusszák örök álmukat.

A dicső császári és királyi haditengerészetnek pedig, mely a nagyhatalmak tengeri haderőivel szemben is megállta a helyét, örökké fennmarad emléke.



Naplemente a pólai kikötőben.

Forrásmunkák:

1. A csász. és kír. haditengerészet emléklapjai.
2. 1916. és 17. évi Marine Almanach.
Arbeitsgemeinschaft üst. Vereine Wien, 1., RJemergasse ö.
„Illustrierte Zeitung“ Leipzig, Reudnitzer Strasse 1-7.

Naplók és képek adásával segítségemre voltak:

Haffner Qyula Póla, Via Garibaldi No. 11.
Erdei József Budapest.
Csősz János Hajdúhadház.
Koós Gábor Kisterenye.
Kiss Sándor Hajdúböszörmény.
Kerékgyártó István Hajdúböszörmény.
Tikász Elek Derecske.
Pál József Karcag.
Endrődy Ignátz Debrecen.
Dr. Brief József Debrecen.
Dr. Nagy Albert Debrecen.
Gyökeres József Debrecen.
Bicskey Antal Debrecen.
Hargitay László Debrecen.
Bakó Gábor Debrecen.
Nagy Károly Debrecen.
Endrődy Ferenc Debrecen.
Deák László Debrecen.
Nyireő István Debrecen.

Megjegyzés.

A könyvben előforduló hasonló kifejezéseket (branda, panetli) stb., amelyek a tengerészek között általánosak voltak s magyarul néha csak körülírással kifejezhető fogalmiakat jelöltek meg, úgy írtam le, ahogyan azokat a tengerészek kiejtették.

A városokról írt ismertetést pedig az 1914. évi hivatalos kimutatás szerint írtam.

A cs. és kir. haditengerészetnél előfordult többi eseményt a később kiadandó könyvben (mint II. kötet) találja meg az olvasó. A második kötet, éppen úgy, mint az első, az eseményeket eredeti fényképekkel fogja az olvasó elé tárni. Erinek a II. kötetnek az árát és irfegjelenését annak idején közölni fogom.

Tartalom:

Olóal

1. Előszó.....	9
2. vitéz nagybányai Horthy Miklós.....	11
3. Haus Antal.....	15
4. A cs. és kir. haditengerészet történeti ismertetése.....	17
5. Régi magyar tengerészek.....	31
6. A cs. és kir. haditengerészet hajói.....	35
7. A tengerész élete.....	51
8. Cs. és kir. haditengerész különítmény Pekingben.....	136
9. Az S. M. S. „Radetzky“ angliai útja Plymouthba.....	143
10. Japánban készült magyar tengerész emléklap.....	148
11. Magyar tengerészek a japán császár temetésén.....	150
12. Tengerészeti akadémia.....	152
13. Háború előtti külföldi út 1914-ben	157
14. Az S. M. S. „Erzherzog Franz Ferdinánd“ zászlóshajó motorcsónakjának robbanása.....	174
15. Ferenc Ferdinánd trónörökös és felesége utolsó tengeri útja.....	177
16. S. M. S. „Zenta“ Őfelsége, a király hajója.....	183
17. Az első cseh árulás a flottánál.....	186
18. A „Curie“ francia tengeralattjáró elsüllyesztése.....	191
19. Karácsony-est a hajón.....	197
20. Dunai flottillánk munkája a világháborúban.....	200
21. Szilveszter-est a hajón.....	215
22. Tengerésztemetés a hajón és szárazföldön.....	218
23. 1915. május 23.....	223
24. Robbanás Vallelungán	231
25. A „Citta di Ferrara“ olasz kormányozható léghajó lelövése.....	233
26. S. M. S. „Novara“ Őfelsége, a király hajója.....	236
27. A „Citta di Jesi“ olasz kormányozható léghajó lelövése	246
28. Meghiúsult árulás.....	250
29. IV. Károly király látogatása a flottánál.....	254
30. Légi támadások Póla ellen.....	261

31. II. Vilmos német császár látogatása.....	267
32. Mozi a hajón.....	271
33. Az S. M. S. „Zrínyi“ tanyája.....	273
34. Tengeralattjáróink munkája a világháborúban.....	277
35. Haus Antal vezértengernagy temetése.....	292
36. Az S. M. S. „Szent István“ sorhajónk elsüllyedése.....	297
37. Éjszakai felderítő úton az Adrián.....	307
38. Különös éjjeli légi támadás.....	315
39. Az S. M. S. „Viribus Unitis“ elsüllyesztése Póla kikötőjében...	317
40. Végző akkordok.....	324

Soli Deo Gloria!